

**LA BATALLA POR LA INTEROCEÁNICA  
EN EL SUR PERUANO  
¿LOCALISMO O DESCENTRALISMO?**

**ELEANA LLOSA**

**Documento de Trabajo N° 129**

Serie: Sociología y Política 36

*Este proyecto forma parte del Programa Institucional de Sociología y Política 2000-2001, auspiciado por la Fundación Ford. Donación 980-0347-1.*

© IEP EDICIONES  
Horacio Urteaga 694, Lima 11  
☎ 332-6194 / 424-4856  
Fax (51 1) 332-6173  
E-mail: publicaciones@iep.org.pe

ISSN: 1022-0356 (Documento de Trabajo IEP)  
ISSN: 1022-0402 (Serie Historia)

Impreso en el Perú  
abril, 2003  
500 ejemplares

Depósito Legal: 1501402003-2195

*Prohibida la reproducción total o parcial de las características gráficas de este documento por cualquier medio sin permiso de los editores.*

**LLOSA, ELEANA**

La batalla por la interoceánica en el sur peruano: ¿ localismo o descentralismo?.-  
Lima: IEP, 2003.- (Documento de Trabajo, 129. Serie Sociología y Política,  
36)

DESARROLLO REGIONAL/CARRETERAS/TRANSPORTE POR CARRETERA/  
PERU/CUSCO/PUNO/BOLIVIA/CHILE

WD/05.01.01/SP/36

## CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
1. EL SUR PERUANO: HISTORIA, REGIONALISMO Y MACRO REGIÓN	6
2. LO SUCEDIDO EN TORNO A LA REINVINDICACIÓN DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA	11
3. DE LA MARGINAL A LA INTEROCEÁNICA	15
4. LA CUESTIÓN DEL NOMBRE	20
5. LA «RUTA ORIGINAL»: UNA AGUJA EN UN PAJAR	22
6. LA CARRETERA COMO CAMINO HACIA EL PROGRESO	28
7. INTERESES EN JUEGO / CALIENTES	32
8. INTERESES EN JUEGO / FRÍOS	33
REFLEXIÓN FINAL	35
MAPAS	37
BIBLIOGRAFÍA CITADA	39



## LA BATALLA POR LA INTEROCEÁNICA EN EL SUR PERUANO ¿LOCALISMO O DESCENTRALISMO?

### INTRODUCCIÓN

En la actualidad es normal que aparezcan súbitamente temas coyunturales, de los cuales poco antes nadie se había acordado o incluso ni habían existido. Estos problemas pasan por un fugaz período de primeras planas, gran interés colectivo y repentino conocimiento por parte de los funcionarios, dirigentes y población en general, para luego desaparecer con la misma rapidez, casi sin dejar memoria... hasta que vuelvan a ser actuales, meses, años o décadas después.

Así sucedió con el asunto de la carretera interoceánica que, entre fines de agosto y comienzos de octubre de 2001, ocupó gran parte de la atención del país, especialmente del sur. Sin duda fue para muchos un tema completamente nuevo; pero, en realidad, tiene una historia más larga de lo aparente, algo conflictiva y con diferentes actores e intereses en juego.

El centro de conflicto fue la discusión entre los departamentos de Cusco y Puno respecto del posible trazado de la carretera —que será todavía definido por un estudio de *prefactibilidad* que no lo demarca—. Puno reaccionó ante el olvido del «trazo original» en la convocatoria oficial al estudio; Cusco descubrió después que también tenía intereses en el tema y sacó la propuesta que tenía guardada. Este enfrentamiento no puede desligarse de la necesidad colectiva de carreteras que en los últimos años se ha generalizado en el Perú, las que se consideran como el gran fundamento para el desarrollo.

Este tema, sin embargo, trasciende lo regional y nacional y se entrelaza con el nivel continental; porque se trata de una carretera que quiere atravesar América del Sur de occidente a oriente entre el Perú y Brasil en la cual, además, los vecinos Bolivia y Chile también tienen interés y opinión.

\* \* \*

La discusión sobre la carretera interoceánica sirve aquí de pretexto para presentar la situación actual de algunos departamentos (sobre todo el Cusco) en relación a las acciones tomadas por el nuevo gobierno, a su forma de concebir el desarrollo regional y a la importancia que vienen teniendo los regionalismos, que quizás sea mejor localismos como se verá.

El tema se expone a través de cinco capítulos y dos grupos de reflexiones. Los capítulos tratan sobre la ubicación del sur como región y la discusión actual sobre la macro región; un recuento de los eventos locales cercanos en torno a la vía interoceánica; lo ocurrido antes en relación a otros proyectos viales, como el de la Marginal; los orígenes y alternativas planteados

6 desde los años 80 en torno a una vía que conecte el Perú con Brasil o, por lo menos, que articule el país desde la costa hasta la selva por el sur; y, por último, algunas consideraciones sobre la demanda por carreteras en el Perú actual.

Los dos grupos de reflexiones se refieren a los intereses en juego, tanto los actuales —calientes— como los de mediano y largo plazo —fríos—; reflexiones que resumen el tema expuesto y dejan planteados los problemas.

Para el texto que sigue he trabajado desde el Cusco, con la información que aquí pude hallar, lo que quiere decir que hay un sesgo, al menos en la cantidad de información.<sup>1</sup> Sin embargo, no está en mí el defender la posición pública cusqueña, sino más bien asumir una perspectiva desde el sur, como arequipeña y pobladora del Cusco.

## 1. El sur peruano: historia, regionalismo y macro región

Entre 1998 y 1999, desde Arequipa se empezó a pensar en hacer del sur una macro región en el país. En Arequipa, como también en Cusco y en Puno, se había pensado desde antes en el sur como región, aunque desde diferentes perspectivas. Así, aparece en estos últimos años la idea de «sur andino» desde las ciencias sociales y algo menos desde la izquierda; mientras que en Arequipa parece haberse pensado más bien siempre desde los grupos política y económicamente poderosos. En el primer caso se enfatizaba la necesidad de superar el problema cultural y la posición subordinada de ciertos sectores sociales, especialmente el campesino. Desde la segunda perspectiva se buscaba —y se sigue buscando— una fórmula de desarrollo económico que involucre a toda la población bajo el liderazgo arequipeño.

Esta es la perspectiva que domina en la propuesta de la Macro Región Sur,<sup>2</sup> la de caminar hacia el desarrollo a través de medidas económicas que favorezcan a los siete departamentos considerados como parte de la macro región.<sup>3</sup> La cuestión política es descartada totalmente; no se propone ningún cambio en la administración ni en los gobiernos locales. Esta aparece como una opción no explícita debido a que es una propuesta que incluye a diferentes actores: principalmente a las Cámaras de Comercio, pero también a los Municipios Provinciales y a otras instituciones con diversa participación según las ciudades. Por otro lado, las cuestiones sociales y culturales no son tomadas en cuenta más allá de algunos aspectos educativos y de lo referente a la pobreza y sus indicadores.

Lo cierto es que en Arequipa se originó la idea de convocar a la formulación de esta propuesta y fue allí donde en realidad se ha elaborado. Los empresarios arequipeños convocaron al conjunto del sur para impulsar el desarrollo regional. ¿Cómo es esto posible? ¿Se trata de un simple chispazo o hay una historia detrás?

Arequipa y Trujillo son, desde hace décadas, las grandes ciudades regionales del Perú. Y Arequipa lo es quizás más prolongadamente y con un mayor liderazgo. En su libro *Arequipa y el sur andino*, Alberto Flores-Galindo estudia la formación del liderazgo de Arequipa:

- 
1. Y especialmente en lo que se refiere a prensa escrita. No he consultado prensa editada en otras zonas del sur, pero sí documentos diversos y, como información coyuntural, entre otros, el diario *La República* que hasta fines de 2001 publicaba cotidianamente una sección sobre el «Gran Sur».
  2. Véase el documento *Situación actual y propuestas para el desarrollo del sur del Perú*. Arequipa: Secretaría Técnica de la Macro Región Sur, 2000.
  3. Arequipa, Moquegua, Tacna, Puno, Madre de Dios, Cusco y Apurímac.

«[...] aún en contra de la geografía, la región llegó a conformarse y la ciudad de Arequipa, a medio camino entre el puerto y el altiplano, ciudad de costa y de sierra a la vez, pudo establecer su hegemonía sobre los valles costeros, el altiplano de Puno y los territorios altos del Cuzco, principalmente. La definición de la hegemonía arequipeña será un proceso largo, gestado desde los tiempos coloniales y realizado sólo a fines del siglo pasado».<sup>4</sup>

Ello se definió así porque Arequipa «fue la sede de las grandes transacciones comerciales», especialmente internacionales, relacionadas a la importación de diversos bienes y, fundamentalmente, a la exportación de la lana del sur. La construcción del ferrocarril, durante la segunda mitad del siglo XIX, terminó de ubicar a Arequipa como ciudad líder del sur.<sup>5</sup>

Arequipa no era todavía una ciudad industrial; empezó a serlo a mediados del siglo XX. El desarrollo industrial apoyó el mantenimiento de su liderazgo económico en el sur, a pesar de la desintegración paulatina del circuito comercial de exportación y de los nuevos procesos sociales y económicos que se empezaron a vivir en la región y en el país. Tanto las migraciones hacia las ciudades y el crecimiento de éstas, como la reforma agraria y, por supuesto, el propio proceso de industrialización llevaron al grupo económico dominante arequipeño a dirigir hacia la industria su centro de atención y a redefinir, por lo tanto, la base de su liderazgo económico. Hacia 1970, Arequipa se volvió un centro industrial en crecimiento, con un mercado también creciente en todo el sur. Se puede decir que esa ciudad absorbió casi toda la capacidad de inversión industrial del sur peruano, dejando a las otras ciudades y departamentos sólo algunos pequeños espacios que no se llegaron a consolidar.

Cusco y Tacna lograron, gracias a lo que ahora se llaman ventajas comparativas, desarrollarse en ciertos aspectos: Cusco en el turismo por los monumentos incas y coloniales; Tacna en el comercio, por ser una ciudad que tiene frontera con un país con un importante mercado interno.

Como se ha visto en las últimas décadas, el modelo de desarrollo industrial que tuvimos no logró consolidarse. Es más, luego de haber vivido una adecuada primavera entre los años 50 y 70, la industria nacional vivió un breve verano en esa misma década, empezando un prolongado otoño en los 80 (y aun antes), para llegar a un invierno que empieza a parecer eterno. La decadencia de la industria, del comercio y de la banca arequipeña comenzó a ser una real preocupación algunos años antes de finalizar el siglo XX. No sólo la falta de inversión nueva, sino sobre todo el cierre de muchas empresas y —¡el colmo!— el traslado a Lima de las principales y más emblemáticas de la ciudad dejando en la provincia simples sucursales.

¿Qué tiene que ver todo esto con la carretera interoceánica y el conflicto entre las ciudades de Cusco y Puno? El liderazgo de Arequipa no ha sido nunca aceptado de buena gana, especialmente por el Cusco, ciudad que en importancia sigue a aquélla en el sur. Sin embargo, Arequipa articulaba el sistema económico en sus aspectos regionales. Pero, al no ser reemplazada por otro centro (fuera de Lima), ni tener las demás ciudades alternativas económicas, se desembocó en una desarticulación del sur, cuyas partes terminan relacionándose directamente con Lima en una situación de centralismo cada vez peor, agravado por el sistema político impuesto en la última década.

Sólo el Cusco se salvó parcialmente. Aquí el turismo es una actividad dependiente fundamentalmente de «bienes inmuebles» y exclusivos a nivel nacional y, podría decirse, mundial. Además, una vez acabada la guerra interna provocada por los grupos terroristas, el turismo creció en los años 90 y el golpe de la recesión al terminar el siglo no fue tan fuerte como en el

4. Alberto Flores Galindo. *Arequipa y el sur andino. Siglos XVII-XX*. Lima: Ed. Horizonte, 1977, p. 16.

5. *Ibidem*, pp. 82-83.

8 resto del país.<sup>6</sup> Desde la década de 1960, en el Cusco se empezó a considerar al turismo como una actividad económica con grandes posibilidades locales. En 1971 se dio un primer auge con el aumento en forma geométrica de la cantidad de turistas que visitaban la ciudad.<sup>7</sup> Aunque con marcados altibajos, el turismo se ha consolidado y muchos creen que la proyección de la ciudad y el departamento se debe orientar casi exclusivamente hacia esta actividad. Así pues, el Cusco muestra un importante espacio de desarrollo en el turismo y todas las actividades relacionadas con él. Sin embargo, no parece proyectarse como reemplazo de Arequipa, articulando el sur. El Cusco, más bien, se mira a sí mismo, se centra en su famoso ombligo, lo que no deja de ser lógico porque el origen de su potencial está, sobre todo, en el departamento.<sup>8</sup>

Las otras ciudades medianas del sur, el eje Puno-Juliac-Tacna, viven su dinámica local bastante dependiente de su articulación con otras ciudades o de sus respectivas relaciones fronterizas. Pero en ellas, lo mismo que en el Cusco, se siente un creciente localismo que no es producto abstracto de la globalización, sino que se basa en el agudizado centralismo que exige relaciones directas entre cada pueblo o ciudad y la capital, en la perceptible decadencia local y también en la pérdida del centro regional que lograba organizar el espacio en términos económicos, aunque no fuera igualmente beneficioso para todos.

Dentro de este localismo, el Cusco es posiblemente la ciudad peruana en donde el sentimiento y la acción locales se manifiestan con más fuerza, al menos en relación a una identidad histórica y cultural. La característica que lo acentúa en el Cusco es, evidentemente, el haber sido la ciudad capital del Tahuantinsuyo y el haber conservado parcialmente su importancia durante la colonia. A partir del siglo pasado, desde el inicio del indigenismo, lo inca ha tendido a sublimarse, sobrevalorando los elementos positivos ideales de la época incaica. Sin embargo, para el orgullo cusqueño no basta la fuerza de atracción que la región ejerce sobre peruanos y extranjeros como visitantes; ya que, a pesar de ello, la ciudad y su entorno no logran del todo sobresalir en cuanto a desarrollo dentro del conjunto de ciudades peruanas medianas.

Este sentimiento de cierta inferioridad, originado en la gloria pasada, es frecuente entre los intelectuales y profesionales cusqueños. Entre otros ejemplos posibles, el antropólogo Jorge Flores Ochoa manifiesta que «[...] ser cusqueño es bastante difícil porque tenemos que estar a la altura de una historia demasiado grande, demasiado importante».<sup>9</sup> Es un pasado que fascina, que da una identidad fuerte a quienes pueden presumir de ser sus herederos. Pero, al mismo tiempo, es una herencia que puede abrumar, porque exigiría estar a su altura, actuar sobre el presente.

Sin duda, en el Cusco hay muchos elementos que fortalecen la identidad cusqueña. No sólo provenientes de la historia en sus monumentos o en los supuestos ideales o prácticas que primaron (la laboriosidad, la técnica o el dominio político incas), sino también aspectos vitales de su cultura como la persistencia del quechua, elementos simbólicos que dan sentido de

6. Lo cual no significa que el turismo sea una actividad dependiente sólo de los atractivos que brinda. Al contrario, es una actividad económica sumamente sensible a circunstancias políticas (nacionales e internacionales) y naturales, como se ha visto luego del ataque terrorista de setiembre de 2001 en Nueva York.

7. José Tamayo Herrera. *Historia social del Cuzco republicano*. Lima: Ed. Universo, 1981, p. 277.

8. La configuración de un eje turístico regional del sur no es una idea descabellada, pero sólo es realizable como labor realmente regional.

9. En la mesa redonda «Visión de la ciudad y sus perspectivas» publicada en *Crónicas Urbanas*, n.º 1, Centro Guamán Poma de Ayala, Cusco, 1989. Para el tema del cusqueñismo, véase todo el texto de la mesa redonda y también Luis Nieto Degregori. «Tres momentos en la evolución del cusqueñismo». *Márgenes*, nn.º 13-14, Casa Sur, Lima, 1995; Inés Fernández Baca y Luis Nieto Degregori. *Nosotros los cusqueños. Visión del progreso del poblador urbano del Cusco*. Cusco: Centro Guamán Poma de Ayala, 1997.



identidad (la bandera y el himno de la ciudad; los apus, santos, cruces), las interminables fiestas, etc. Por otro lado, no hay duda de que la insistencia en el tema de la defensa del patrimonio cusqueño y las continuas manifestaciones públicas alrededor de él alimentan y son alimentadas por el cusqueñismo. No sólo el de los intelectuales y políticos, sino también el del localismo cusqueño creciente en los sectores populares que hace poco no lo tenían y que, además, suelen ser excluidos de la cusqueñidad por los cusqueños de elite como lo manifiesta Nieto.<sup>10</sup> Para ello sería determinante su condición de migrantes, pero nativos del departamento aunque no nacidos en la ciudad.

Es también indudable que las movilizaciones por la defensa del patrimonio que se repitieron en la ciudad en los años anteriores, lideradas por la Asamblea Regional y el Comité Cívico de Defensa del Patrimonio Cultural y Natural del Cusco,<sup>11</sup> sirvieron de experiencia y base para las realizadas en pro de la carretera interoceánica. Estas marcaron el auge del fenómeno, luego de lo cual la región cusqueña ha permanecido en cierta calma.<sup>12</sup>

Sin embargo, estas movilizaciones y otras con rasgos similares realizadas también en el sur (y en otras partes del Perú), han tenido poco en cuenta que estaba vigente la propuesta de la macro región. Ella busca incluir este tipo de reivindicaciones, si bien no en una tendencia localista o de movimiento, sino en un trabajo de largo plazo que comprometa a los diferentes actores locales sobre la base de un plan regional.

Esta idea de conformar una macro región, por un lado, caminó paralela a los movimientos de defensa del patrimonio en el Cusco, pero es anterior al actual período de movimientos reivindicativos locales; y, por otro lado, se origina en un sector social algo diferente a los que lideran a aquéllos.<sup>13</sup> Fue el activo grupo que dirige la Cámara de Comercio e Industria de Arequipa y algunos profesionales e intelectuales en torno a él quienes en realidad desarrollaron la idea de la Macro Región Sur, para promoverla en los departamentos propuestos para conformarla.

En la idea de hacer una alianza estratégica<sup>14</sup> entre empresarios y autoridades locales representativas, se convocó a las Cámaras de Comercio de las diferentes ciudades y a los Municipios Provinciales de las ciudades capital de departamento. Con diferente nivel de actividad, fueron las Cámaras las que mejor respondieron. Formaron una Federación de Cámaras del Sur (FEDECAMSUR) y dentro de ella una Secretaría Técnica para elaborar una propuesta de desarrollo para la macro región. No fue casual que ésta funcionara en Arequipa, dentro de

- 
10. Luis Nieto Degregori. «Visión de progreso de las elites políticas e intelectuales cusqueñas». En *Nosotros los cusqueños...*, ob. cit.
  11. Ambas organizaciones se formaron en 1996, como oposición a ciertas privatizaciones y a empresas privadas que estaban adecuando casonas coloniales para hoteles y similares. Tuvieron y tienen una fuerte influencia de las tendencias de izquierda, especialmente en la Asamblea Regional y de sentimiento cusqueñista de profesionales en el Comité Cívico, con muchos puntos en común, entre ellos, claramente el patrimonio en un sentido amplio que incluyó, entre otras reivindicaciones, la no privatización de la hidroeléctrica de Machu Picchu y la no construcción de un teleférico en la misma zona.
  12. A pesar de que una reivindicación muy anhelada como la de la construcción de un nuevo aeropuerto también fue ofrecida por el actual gobierno de Alejandro Toledo, parece no estar del todo en la agenda de los sectores movilizados. Lo mismo sucedió con la firma del contrato de Camisea poco después de instalado el gobierno de transición, lo cual sorprendentemente no produjo ninguna reacción en la población cusqueña.
  13. Aunque últimamente ya no sea tan clara esa diferencia, al menos más allá de Arequipa, puesto que las Cámaras de Comercio se han sumado a los movimientos reivindicativos locales.
  14. Entrevista a Alberto Muñoz Nájjar (Arequipa, 29 de marzo de 2001), que fue en 1998 y 1999 el Presidente de la Cámara de Comercio de Arequipa y luego secretario técnico de la FEDECAMSUR.

10

la Cámara de Comercio local. La propuesta final fue expuesta en Ilo, Tacna y Cusco, con presencia de alcaldes, empresarios y algunas instituciones, y publicada en el documento *Situación actual y propuestas para el desarrollo del sur del Perú*, por la Secretaría Técnica de la Macro Región Sur en el año 2000.

Diría, sin embargo, que en los encuentros realizados no se discutió mucho ni parece haber sido reformulada luego de su presentación ante los representantes de los diferentes departamentos. Lo que salta a la vista al leer ese documento es el énfasis en lo económico y, concretamente, en la forma de promover inversiones en el sur. La cooperación y la visión compartida son medios para desarrollar la economía regional y las medidas sugeridas son también para ello, dentro de la concepción de que el crecimiento económico arrastra positivamente las demás necesidades de desarrollo. El Estado deberá para ello dar algunas facilidades tributarias como incentivos para la inversión. Dentro del tema que aquí interesa, una de las líneas estratégicas propuestas es el desarrollo de infraestructura, referido sobre todo a comunicaciones y energía, y donde está explícitamente formulada la «carretera bioceánica», como red de comunicación de interés extra regional.<sup>15</sup>

La Macro Región Sur, como idea en alza, tuvo gran acogida en el Perú, en medio del excesivo centralismo que había sido un elemento fuerte del gobierno autoritario de Fujimori. La conciencia de la necesidad de descentralizar para avanzar en el desarrollo y la democracia había ido recorriendo un camino divergente al del gobierno. Por ello, la propuesta del sur apareció como una señal positiva, señal que fue aplaudida y apoyada e, incluso, se difundió hacia el norte en donde también se empezó a promover algo similar.

Sin embargo, a nivel del sur, la acogida no parece haber sido realmente trascendente. Los grandes eventos convocados para difundir la propuesta tuvieron en general un buen nivel de asistencia: alcaldes, presidentes y directivas de las Cámaras de Comercio, representantes de ONGs y otras instituciones. Pero en la práctica parece haber sido muy poco lo que se trabajó fuera de Arequipa, para muchos, el origen arequipeño de la propuesta fue un motivo de suspicacia o la razón para evitar sumarse a un proyecto realmente regional.<sup>16</sup>

Como se dijo, Arequipa ha dejado de ser la ciudad que impulsa el proceso económico regional del sur. Sin embargo, su empresariado —parte de la clase alta— tuvo desde su etapa de auge interés por ese proceso y por impulsarlo. Con altibajos y un momento de declinación entre fines de los años 70 y los 80, cuando el movimiento popular y la izquierda dominaban el panorama político y el empresariado pasaba por una etapa más bien oculta y oscura. Pero en los 90, el grupo empresarial y profesional arequipeño se fue reconfigurando como presencia, mientras sufría directamente el deterioro de la producción industrial y los efectos del centralismo.

La propuesta de la Macro Región Sur surgió así sobre la conciencia de que Arequipa sola no podría recuperarse y que lograr un frente regional con propuestas concretas, bien pensadas y planteadas en forma cohesionada podría sacar a Arequipa y al sur del creciente deterioro productivo. Sin embargo, hasta el momento en el Perú el regionalismo parece seguir entendiéndose como «departamentalismo». Una y otra vez fracasan las propuestas de reunir departamentos en entidades más grandes con fines de administración burocrática o política.<sup>17</sup> Es cierto que tampoco ha habido experiencias que lleguen siquiera a un plazo mediano. El fracaso ocurre, además, con indudable presión de los pobladores de los departamentos que se niegan a unirse con sus vecinos en un proyecto común. Y luego de un veranillo macrorregional en el sur, parece haber empezado a ocurrir lo mismo.

15. *Situación actual...*, ob. cit., p. 33.

16. Algunos se interesaron por la idea y buscaron la forma de trabajarla localmente, como el Foro Regional en el Cusco, aunque sin lograr mayor trascendencia lamentablemente.

## 2. Lo sucedido en torno a la reivindicación de la carretera interoceánica<sup>18</sup>

11

Como se comenta hasta el exceso, el actual presidente Alejandro Toledo fue muy pródigo en ofrecimientos durante su campaña electoral. Entre ellos, en Puno mencionó la realización del proyecto peruano de la vía interoceánica. Y podría sorprender la rapidez para trabajar en su cumplimiento, ya que al día siguiente de asumir la presidencia se publicó la convocatoria para realizar los estudios de *prefactibilidad* de la carretera que es parte del eje vial transcontinental Perú-Brasil. Sin embargo, tal convocatoria había sido diseñada varios meses antes por el gobierno de transición. En ella, el trazo de la vía se dejaba abierto, señalándose tres posibles rutas, sin descontar otras que los estudios técnicos podrían proponer.

La primera reacción se dio en Puno: durante la primera quincena de agosto se formó allí un Comité de Lucha que pidió anular esta convocatoria porque estaría descartando los trazos previstos, lo que imposibilitaría en el futuro el desarrollo del Altiplano. Se realizó un primer paro de 48 horas el 14 y 15 de agosto, que según el diario *La República* no fue total. El Comité, este paro y las posteriores acciones de protesta estuvieron lideradas e impulsadas por actores sociales que no siempre intervienen en este tipo de actividades: los congresistas, el alcalde y el presidente del Consejo Transitorio de Administración Regional (CTAR), entre otros.

Como consecuencia, y quizás en su primera mala maniobra política, el novísimo gobierno, tras sólo 15 días a cargo del Estado, decide cancelar la convocatoria con el fin de reformularla. No habían sabido, según señala la resolución de cancelación, que existía un Proyecto Especial para esa carretera (vía Puno e Ilo). Y se arguye también que las autoridades de Puno han manifestado que no se considera el trazo original. Así, en esos días, a mediados de agosto, el Ministro de Transportes, Alberto Chang, acepta públicamente que la carretera pase por Puno y Moquegua.

Sólo después de las movilizaciones puneñas y la cancelación de la convocatoria, los cusqueños empiezan lentamente también a interesarse en el tema. La convocatoria había incluido una alternativa por Cusco, cruzando por la capital, y su cancelación frente a las presiones de Puno podía suponer una nueva convocatoria con un trazo más definido sobre la base de lo que frecuentemente suele llamarse el «trazo original», que atraviesa el departamento de Puno y no pasa por Cusco.

La Municipalidad Provincial del Cusco rechazó públicamente la cancelación de la convocatoria, pero no se realizaron todavía acciones públicas ni hubo mayor interés al respecto. El diario local *El Comercio*, se quejó a comienzos de setiembre de que «el Cusco está dormido —en comparación a Puno y a Madre de Dios—, sus autoridades no se han movilizado para crear conciencia y tener respaldo del pueblo en una gestión en la que debe haber confrontaciones y ser dura, pero que es necesario encarar con valentía y oportunidad».<sup>19</sup> Sin embargo, el tema de lo que se suele llamar simplemente «la transoceánica»,<sup>20</sup> como si hubiera

---

17. No sólo la regionalización realizada a fines de los años 80, sino también intentos más específicos como las anteriores CORDES, que originalmente incluían en varios casos a más de un departamento y que fueron disgregándose con los años.

18. El siguiente relato está basado en la lectura de los diarios *El Sol* (Cusco), *El Comercio* (Cusco), *Diario del Cusco*, *El Comercio* (Lima), *La República* (sección Gran Sur) y *El Peruano* (Normas Legales y Boletín Oficial), además de la revista *Caretas*; básicamente, entre agosto y octubre de 2001.

19. Editorial no firmado, diario *El Comercio*, Cusco, 3 de setiembre de 2001, p. 4.

20. Véase más adelante el punto dedicado a los nombres de la vía.

sido una reivindicación de sentido común ya antigua, entró rápidamente en la opinión pública a través de la prensa y las declaraciones de autoridades y algunos dirigentes. La nueva convocatoria, publicada sólo cinco días después de la cancelación de la primera, no significó una gran variación, ya que insistió en «la necesidad de determinar, entre otros puntos, cuál de las siguientes vías alternas debe ser tratada prioritariamente» y altera solamente una de las vías, la primera, para enfatizar su posible paso por Puno.

Ello no fue suficiente para los anhelos puneños. A fines de agosto, en la ciudad se suceden acciones por la defensa de un trazo que incluya definitivamente al departamento: marchas, paros, un encuentro de autoridades y dirigentes de Puno y Madre de Dios en Puente Otorongo (al norte del departamento de Puno, hacia la frontera con Madre de Dios).

Mientras tanto, en el Cusco, el alcalde Carlos Valencia aparece liderando un movimiento local, quizás por primera vez en lo que va de su gestión. Otros alcaldes se interesan en la posibilidad de que esta carretera pase por su territorio, como los de Quispicanchis y Abancay. Un titular local plantea así un enfrentamiento claro: «Inkas y chankas se unen contra qollas».<sup>21</sup> Luego se irían uniendo también autoridades y organizaciones de Ayacucho e Ica al grupo liderado por el Cusco.

En este contexto, la cancillería —junto con la Corporación Andina de Fomento (CAF)— realiza en Arequipa el 3 de setiembre el «Encuentro Internacional sobre la Integración Regional entre Bolivia, Brasil y Perú». Este evento seguramente estaba planeado con cierta anticipación, quizás por ello la prisa por lanzar la convocatoria para la licitación. Pero, sin duda, no se previeron las reacciones suscitadas en los lugares implicados y su repercusión dentro del encuentro, que sirvió como espacio público para la discusión del tema en el momento más álgido, aunque sin lograr señalar un camino de acuerdo. La idea del Encuentro era discutir los avances de los Acuerdos de la Cumbre de Brasilia realizada en 1989, dando énfasis al tema de la infraestructura física. Asistieron delegaciones de Puno y Cusco, y sus alcaldes, pensando todos ellos exclusivamente en el tema de la carretera. También estuvieron representantes de los gobiernos de Bolivia y Brasil, anunciando los brasileños que concluirían su parte de la vía interoceánica hacia mediados del 2002, para lo cual solamente faltaba los últimos cincuenta kilómetros.

Desde el Cusco se afirma que la delegación local llevó una propuesta técnica para la interoceánica, pidiendo que se mantenga la convocatoria y que no se acepten las presiones políticas de los puneños. También se dice que se notó apoyo favorable a la posición puneña desde la Macro Región Sur.<sup>22</sup> De hecho, el alcalde de Arequipa, Juan Manuel Guillén, apoyó el trazo de la propuesta de la Macro Región Sur; mientras tanto, Raúl Diez Canseco, ministro de industria, preguntado sobre el «litigio entre Cusco y Puno», dejó la solución al equipo técnico que desarrollaría los estudios según la alternativa menos costosa y más rápida, y anunció, más bien, la construcción de la carretera desde Fitzcarrald hacia el Amazonas, trecho de la carretera Marginal excéntrico al tramo en discusión.<sup>23</sup>

Según un diario local, los alcaldes de Cusco y Puno hablaron sobre el tema sin llegar a un acuerdo, como si se hubiera suscitado un enfrentamiento abierto. Otro diario anota que el alcalde Valencia dijo que se debería elegir la opción más conveniente, sin generar conflictos; mientras que el alcalde Salas, de Puno, habría insistido en que se respete el proyecto original de los años 80, lanzando la convocatoria para esa ruta.

21. *Diario del Cusco*, 2 de setiembre de 2001, p. 2.

22. Región que, con desconocimiento o mala intención, se dice «que está integrada por representantes de Arequipa, Tacna, Moquegua y Puno». *Diario del Cusco*, 4 de setiembre de 2001, p. 2.

23. *Diario La República*, 4 de setiembre de 2001, p. 25.

Esta última posición estaba tomando fuerza en Puno, ya que se estaba realizando simultáneamente un nuevo paro de 48 horas (del 4 al 5 de setiembre), que fue fuertemente respaldado por la población, con apoyo de más de cien distritos, según la prensa, y en el que se llegó a bloquear vías y apedrear ciertos locales, produciéndose la muerte de un joven por esta razón. Durante este paro se anunció una marcha del Collasuyo hacia Lima. Al final, aparentemente, los organizadores retuvieron a algunas autoridades locales; pero es una información incierta puesto que éstas aparecían apoyando el paro o, por lo menos, la demanda local.

El nuevo paro logró el viaje del ministro Chang a Puno y que al día siguiente llegase a un acuerdo con los congresistas, a través de la firma de un acuerdo que reconoce la necesidad de estudios para la vía por el trazo Puente Otorongo-Juliaca-Moquegua, tomando en cuenta un estudio que en 1991 habría sido hecho por los gobiernos del Perú y Brasil. Tras la firma de esta acta, en Puno se vivieron algunos días de calma.

Al mismo tiempo, en el Cusco se dice que ese trazo, que fuera acordado por los dos países, fue aceptado por el Perú por falta de propuestas propias, siendo conveniente para Brasil porque es el más corto, pero sin demostrar que el camino por Cusco sea técnica o socialmente una opción peor. Así, en los días siguientes, también en el Cusco se hizo una gran marcha convocada por el Municipio Provincial, el cual manifestó en un comunicado que «el clamor del pueblo cusqueño es dejar plenamente establecida la supremacía de esta tierra». Se pidió que no se suspenda la convocatoria, que salga el ministro de transportes, que se cumplan los acuerdos de la reunión en Arequipa. En las movilizaciones participaron incluso las bases de Perú Posible.

En esos mismos días hubo algunas opiniones buscando conciliación. Un editorial cusqueño mencionó que de sólo hacerse la vía por Puno ésta estaría muy congestionada y que sería importante hacer también la que atraviesa Cusco hacia San Juan de Marcona. Por otro lado, el presidente de la Cámara de Comercio de Arequipa dijo que la interoceánica puede pasar por los dos departamentos. También Daniel Estrada, congresista cusqueño de los «antiguos», declaró que Cusco y Puno deben encontrar una salida conjunta al problema, ya que en ambos lugares hay fuerzas anticentralistas y que si el estudio determina que la carretera pase por Puno, entonces «los cusqueños pondremos el hombro». Algunos otros dirigentes y líderes políticos también hablaron de la necesidad de que los dos departamentos se unan o de que se hagan las dos vías.

Mientras tanto, el ministro Chang trató de hablar de aspectos menos conflictivos y dio largas al tema diciendo que la CAF dispone de dinero para los estudios técnicos que durarán aproximadamente dos años y que en 10 años la carretera estará lista, sin hacer ninguna precisión. El presidente Toledo, por su parte, se comprometió a hacerla, pero insistió en la necesidad de cumplir los pasos necesarios. Se reunió con una comisión de Puno, ofreciendo la carretera Puno-Moquegua y asfaltar el tramo Juliaca-Arequipa. Además, anunció que en el concurso para el estudio de factibilidad, al seleccionar al ganador, se tendrá en la comisión un representante de Cusco y uno de Puno. Luego Toledo se reunió con los cusqueños y les anunció que se iniciará el asfaltado de la vía Abancay-Chalhuanka y la reconstrucción del ferrocarril Machu Picchu-Quillabamba.

A pesar de toda esta situación conciliadora, los días 11 y 12 de setiembre también se realiza en Cusco un paro de 48 horas, que tuvo un gran apoyo tanto de quienes normalmente participan en este tipo de movilizaciones, como son las organizaciones populares y otras coordinadas por la FDTC y la Asamblea Regional, como de entidades más bien reticentes a acciones de este tipo, como el Municipio Provincial, el CTAR, la Cámara de Comercio, etc.

Fue un paro tranquilo que no reportó violencias, pero donde sí se insistió en la beligerancia hacia el gobierno y hacia Puno. Una de las consignas que más se escuchó fue la de «Cusco es

patrimonio, Puno es contrabando», insistiendo en la actitud cusqueñista que ya había mostrado el Municipio al convocar a la marcha unos días antes. Este paro se hizo en coordinación con Apurímac y Nasca; en este último lugar se llegó a bloquear carreteras.

Durante el paro se declaró traidores a los congresistas La Torre y Taco de Perú Posible y a Molina (independiente), que no lo apoyaron. Las bases de Perú Posible —que participaron en él— censuraron a Edwin Gonzales, coordinador del partido de gobierno, quien dijo que los organizadores del paro eran anarquistas.

Al mismo tiempo, en Cusco se empieza a hablar de la «Ruta 26»<sup>24</sup>, dando un carácter más técnico a la reivindicación local. Esta ruta es parte del trazado nacional de carreteras, en la vía que aproximadamente defiende el Cusco para la interoceánica.<sup>25</sup>

Tampoco en Puno la gente se había quedado del todo tranquila tras el acta firmada por el ministro y se insistió en realizar la Marcha del Collasuyo. Paralelamente se realizaron conversaciones para una reunión de autoridades y representantes de la sociedad civil de Cusco y Puno, sin participación del gobierno; reunión que se frustró justamente porque Toledo invitó a la formación de una delegación de cada lado para discutir el tema en Lima el 22 de setiembre.

En Puno, mientras se organiza la marcha a Lima, no se piensa seriamente en la comisión que hablará con el gobierno y con los representantes de Cusco. De manera que en la reunión realizada en Lima, el grupo cusqueño aparece más organizado y de alguna manera más representativo que el de Puno.<sup>26</sup> Al parecer, allí hubo posiciones encontradas, mientras que en Cusco, bajo el fuerte impulso de la Asamblea Regional, se eligieron a los representantes que fueron a la reunión de Lima, al terminar las acciones de enfrentamiento al gobierno.

Luego de haber sido postergada, el 21 de setiembre se inicia sin embargo la marcha desde Puno, en discusión ahora con el alcalde provincial, a quien se pide destituir del cargo al presidente del Comité de Lucha por la Defensa del Trazo Originario de la Carretera Interoceánica. Pero, al parecer, son miembros de los mismos grupos que viajan a hablar con el gobierno los que también participan de la Marcha del Collasuyo, que llega a Lima el 23, luego de la reunión con miembros del gobierno. Es importante señalar que la marcha tuvo apoyo de organizaciones de Ilo que reclamaban participar también en el diálogo con el gobierno.

Este diálogo termina con la firma de un acta tripartita, en la que se acuerda cancelar el concurso y trabajar conjuntamente una nueva convocatoria.<sup>27</sup> También se decide estudiar la creación de una autoridad autónoma para la carretera y el gobierno se compromete a mejorar —en los tres años siguientes— las rutas actualmente existentes en el sur, ofreciendo, por ejemplo, asfaltar la carretera Urcos-Quince Mil-Puerto Maldonado.

Por esos días, el ministro Bruce declara con cierta ligereza que las rutas ya existentes tomarán el pulso del trazo que deberá tener la carretera interoceánica, lo cual se verá dentro de tres años, cuando los vehículos brasileños ya estén transitando por ellas. Las que tengan mayor flujo serán asfaltadas, dijo. Este será, según él, el mejor estudio de factibilidad. Así pues, parece que cada alto funcionario estaría jugando por su cuenta, algunos diluyendo el tema en vez de mostrar que se busca una solución conjunta, coordinada. En todo caso, ese diálogo en Lima no acabó del todo con los movimientos y las corrientes de opinión locales. Algunos

---

24. Es necesario aclarar que «ruta 26» y «026» aluden al mismo trazado. Nosotros nos referiremos a él como «26».

25. Ésta es la opinión de Óscar Paredes, antropólogo que ha trabajado el tema e incluso uno de los proyectos. Entrevista realizada en el Cusco el 31 de octubre de 2001.

26. Orlando Pacheco es presidente de la Cámara de Comercio del Cusco. Entrevista realizada en Cusco en octubre de 2001. Él asistió a esa reunión como representante cusqueño.

27. Convocatoria que para febrero de 2002 se estaba terminando de elaborar.

ejemplos: el nuevo prefecto y el nuevo presidente del CTAR de Puno, al jurar sus cargos, prometieron que la interoceánica pasaría por Puno; el presidente Toledo, luego de inaugurar el asfaltado Abancay-Chalhuanca habló de no aceptar chantajes de la alianza entre fujimoristas corruptos e izquierdistas radicales, quienes estarían detrás de las movilizaciones regionales.

Pero de hecho, luego del diálogo con el gobierno, los movimientos disminuyeron y en el caso del Cusco la propuesta o desafío del gobierno de impulsar rutas en cada lugar se tomó de inmediato al lanzar la idea, originada aparentemente cuando las delegaciones estaban todavía en Lima, de desarrollar lo que se ha empezado a llamar la «Ruta del Sol».<sup>28</sup> De esta manera, pocos días después de la reunión tripartita en Lima, el Municipio Provincial del Cusco organizó el «Primer Encuentro de Integración de la Ruta del Sol», al cual asistieron alcaldes y dirigentes (entre 50 y 100 representantes) de Cusco, Apurímac, Ayacucho, Ica y Madre de Dios, con el que se llegó a formar el «Comité de la Ruta del Sol», ruta que no es otra que la que se había empezado a conocer como 26. La reunión fue exitosa y transformó los ánimos locales. El alcalde Valencia dijo que esta vía es atractiva por el paisaje y las evidencias culturales que se encuentran en ella y que el Comité hará una propuesta técnica viable para presentar al gobierno.

Por su parte, Gustavo Infantas, teniente alcalde del Cusco, anunció la elaboración de un proyecto de ley sobre inversión del gobierno en la misma ruta, con el objetivo de que sea una vía importante para el transporte y para fomentar el desarrollo productivo y el turismo en los pueblos que atraviesa. Para ello se realizó un Segundo Encuentro en Puquio a fines de octubre. Infantas declara a la prensa que el «[...] tema de la carretera transoceánica quedó atrás desde el encuentro que sostuvieron alcaldes y representantes [...] ahora se tiene que pensar en la Ruta del Sol, que es un proyecto más amplio para lograr el desarrollo de todos estos departamentos».<sup>29</sup>

El gobierno publicó el 28 de setiembre la cancelación del concurso, sin anunciar uno nuevo, sustentando la anulación —entre otras razones legales— en que «[...] los sucesos públicos suscitados en torno al referido concurso público constituyen caso fortuito o fuerza mayor [que están] definidos en el Código Civil [...]».

Así el tema va saliendo de los titulares y del interior de los diarios, dando paso a noticias que se refieren al inicio de trabajos específicos en torno al tema: se anuncia, por ejemplo, que en junio de 2002 se iniciarán obras para la carretera Iñapari-Puente Inambari, vía que sirve tanto a Puno como a Cusco en el recorrido entre la frontera brasileña y la salida hacia un puerto marítimo en el Pacífico.

### 3. De la Marginal a la Interoceánica

Durante el último siglo —desde el auge del caucho hasta la actualidad en que se ha empezado a valorar el aspecto ecológico— la Amazonia ha sido repetidamente explorada, explotada y estudiada; su misterio, sin embargo, no termina de romperse. Ya no se piensa mucho en el Dorado perdido, pero la selva amazónica sigue siendo parcialmente inexpugnable y difícil de aprehender.<sup>30</sup>

28. Entrevista a Orlando Pacheco.

29. Diario *La República*, 1 de octubre de 2001, p. 31.

30. Sin embargo, la atracción por el misterio y la riqueza no termina. Todavía ahora se realizan expediciones en busca del Paititi.

En el caso de la zona que aquí interesa, la selva sur, hay que saber que hace cien años no existía ningún poblado oficial en lo que luego fue el departamento de Madre de Dios. La ciudad de Puerto Maldonado fue fundada recién en 1902, «en un pequeño caserío ubicado en la margen izquierda del río Tambopata»,<sup>31</sup> que era entonces parte del Cusco. El departamento fue creado recién en 1912. Queda claro que el interés estatal por la selva sur peruana fue suscitado, directa o indirectamente, por la importancia que cobró la extracción del caucho a fines del siglo XIX.

Pero es solamente con la introducción de las ideas de progreso y desarrollo desde las décadas de 1950 y 1960 que se empieza a pensar en la selva como un espacio a incorporar en el país, más allá de lo que hasta entonces habían sido sólo formas de simple explotación como la del caucho y luego la del petróleo, el oro, la madera, etc.; todas estas formas de extracción hasta ahora vigentes y que poco tienen que ver con una estrategia estable y pensada de considerar la Amazonia, lo cual no deja de ser problemático porque no se trata de un territorio vacío o libre, como algunos parecen pensar incluso actualmente.

En la región sur, por el lado del Cusco, es en 1922 —es decir, en plena época de aplicación de la conscripción vial— que se empieza a construir la primera carretera de penetración hacia la Amazonia, carretera que en 1942 había llegado a Quince Mil (a 272 kilómetros del Cusco) y en 1959 al río Inambari,<sup>32</sup> para llegar a Puerto Maldonado en los años 60, en un recorrido de 484 kilómetros desde el Cusco.

Hasta antes de la existencia de esta vía, la comunicación con la zona de Maldonado y la selva de Puno se realizaba por caminos de herradura existentes en Puno. Por allí circulaban desde tiempos coloniales, y quizás antes, personas y bienes que se intercambiaban entre la sierra y la selva. Posteriormente se siguieron usando esos caminos en dirección hacia la costa, llegando hasta la estación de Tirapata (una vez que se construyó el ferrocarril del sur en la segunda mitad del siglo XIX), la más cercana al norte y a la selva de Puno. La otra vía era hacia el Brasil, en comercio ilegal, con negociantes que llegaban desde el este brasileño.<sup>33</sup> El caucho, por ejemplo, seguía estos recorridos antes del descubrimiento del istmo de Fitzcarrald en 1890.

A fines de los años 50 surgió una idea muy impactante para lograr que la selva fuera realmente parte activa del territorio del Perú. Y la tuvo quien pocos años después sería presidente del país, el arquitecto Fernando Belaunde Terry. En su escrito «La conquista del Perú por los peruanos» lanza la idea de la Carretera Marginal de la Selva: una carretera longitudinal —como la Panamericana— que atravesaría esa región, conectando buena parte de las ciudades establecidas en ella. Siendo ya presidente, Belaunde empezó a realizar su sueño, logrando incluso que Colombia, Ecuador y Bolivia se integren a la idea, llamándola entonces «Carretera Bolivariana Marginal de la Selva», para la cual estarían listos los estudios en 1965. Esta carretera atravesaría buena parte de Sudamérica, desde el río de la Plata hasta el Orinoco, cruzando muchos de los afluentes del Amazonas. Partiría de Buenos Aires, pasando por zonas amazónicas en Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia, para terminar en Venezuela, hasta Caribes y Caracas.<sup>34</sup>

31. Róger Ravines. *Atlas geográfico histórico del Perú*. Lima: Ed. Brasa, 1996, p. 186.

32. Óscar Paredes. *Carretera interoceánica. Integración o marginación de la Región Inka*. Cusco: Centro Bartolomé de las Casas, 1992, p. 81. No hay que confundir Inambari, el pueblo (por donde la carretera no pasa), con Puente Inambari, a unos 100 kilómetros del pueblo, el lugar donde empieza la disputa entre Cusco y Puno, sobre el río del mismo nombre.

33. Entrevista a Óscar Paredes.

34. Jean Gómez. «La Carretera Marginal de la Selva et le développement régional». *Cahiers des Ameriques Latines*, n.º 7, París, 1988, p. 56 y ss.



Según un documento oficial de la época, la marginal «pondrá en contacto zonas de grandes posibilidades que hasta hoy permanecen aisladas», tanto dentro de la zona de la selva, como en conexión con rutas que ya existen hacia el océano Pacífico.<sup>35</sup>

Estas zonas supuestamente aisladas y deshabitadas servirían para ampliar la cantidad de tierras de cultivo y con ello recuperar el ritmo (¿de desarrollo?, no se dice explícitamente) para asegurar una vida mejor a las siguientes generaciones. El proyecto se considera así mejor solución, más rápida y económica que las irrigaciones o el desarrollo de la ganadería altiplánica. «La idea básica de la Marginal sería incorporar tierras productivas amortizando el valor del camino», además se complementaría la red fluvial, entre otros beneficios.<sup>36</sup>

Una parte del proyecto fue llevado a cabo, especialmente en la zona central del Perú. La zona sur, a partir del límite noroeste del departamento del Cusco, no llegó a construirse. La carretera tendría que haber atravesado este departamento, desde el límite con Junín hasta Madre de Dios, en zonas donde aun hoy no hay carreteras, pasando por lo que es actualmente el Parque Nacional del Manu, en este último departamento. La Marginal quedó pendiente, pues, en todo este lado del país. Sólo se ha realizado en el trecho que va de Puerto Maldonado a Ñapari, sin asfaltar, pero posibilitando un precario contacto carretero con el Brasil.

Sin embargo, la selva sur no quedó del todo aislada al construirse carreteras transversales que conectan a Madre de Dios con Cusco y con Puno por tres vías:

- la que parte de Cusco hacia Paucartambo, Pillcopata, Shintuya y termina en Boca Manu;
- una más larga, ya mencionada, también desde Cusco, por Urcos, Ocongate, Quince Mil, Puente Inambari (tocando el extremo noreste del departamento de Puno), llegando a Puerto Maldonado;
- y una terminada hace cinco años aproximadamente, que se inicia en Puno y corre hacia el norte por Azángaro, Macusani y Puente Inambari, siguiendo el mismo recorrido de la anterior hacia Puerto Maldonado.

Estas carreteras subsisten en muy malas condiciones, porque en gran parte son intransitables en los meses de lluvia, aproximadamente entre noviembre y marzo. Pero son las vías que permiten la salida de algunos productos de la selva sur como la madera y el oro, la castaña y algunos productos agrícolas, aunque para la mayor parte de los productos agropecuarios son todavía muy lentas y alejadas. Ellas fueron construidas en su mayoría hasta comienzos de los años 70, pensando entonces en la idea de colonizar, ganar tierras y llevar población excedente de la costa y la sierra, a la que se daría tierra y dinero en forma de créditos.<sup>37</sup> El documento mencionado del Ministerio de Fomento enumera los estudios zonales existentes —de recursos naturales, de colonización etc.—. Para el sur sólo habría existido en la época el «Programa de colonización de Quince Mil», que incorporaría 10 mil hectáreas para su uso productivo en la zona de Marcapata; además se menciona con vaguedad la existencia de programas similares en diversos sectores de Madre de Dios.<sup>38</sup> Luego, entre los 70 y los 90, fue poco lo realizado en cuanto a construcción vial. Es sabido que incluso las vías existentes pasaron por una etapa de gran deterioro, casi sin ningún tipo de mantenimiento. Los transportes públicos interpro-

35. Ministerio de Fomento y Obras Públicas. *Carretera Sud Americana Marginal de la Selva*. Lima, 1964, p. 1. Este documento parece ser una versión del escrito mencionado de Belaunde, que no distingue entre el escrito programático de Belaunde y la versión oficial del Ministerio de Fomento.

36. *Ibidem*, pp. 2-9.

37. *Ibidem*, pp. 8-14.

38. *Ibidem*, p. 17.

vinciales se hicieron más difíciles, lentos y peligrosos, lo cual, sin embargo, no generó mayores reivindicaciones por parte de la población.

Pero a nivel latinoamericano, entre los países de la región, hacia el año 1970 empezaron a imaginarse formas de integración o salidas hacia los puntos distantes del continente, entre las cuales la construcción de carreteras fue planteada como fundamental. Parece que Brasil fue quien tuvo la iniciativa de proponer vías que atravesen los países buscando una salida propia hacia el Pacífico y siguiendo también el objetivo interno de desarrollar su zona occidental, toda ella amazónica y muy alejada de los centros importantes del país. Durante mucho tiempo este ímpetu brasileño se consideró como una forma de expansionismo con el temor de que ese país tan grande, y que vivió entre los 60 y los 70 un acelerado proceso de desarrollo, quisiera anexarse territorios amazónicos de países vecinos como el Perú. Sin embargo, desde los años 70 se realizaron avances en el tema. Un primer diálogo entre los países de la zona se realizó en 1978, en una reunión de ocho países realizada en Brasilia, en la cual se firmó el Tratado de Cooperación Amazónica donde se enfatizó el tema de la infraestructura de transportes y comunicaciones. Allí se empieza a hablar de una vía que atravesase el continente desde el Atlántico hasta el Pacífico.

Hasta 1981 se realizan varias reuniones y convenios a nivel de países y de las zonas implicadas en los límites entre el Perú y Brasil.<sup>39</sup> Ese año se hace un «Acuerdo de Interconexión Vial» entre los gobiernos de los dos países, se habla de una vía terrestre, priorizando la ruta que atravesaría Assis e Iñapari —como se llaman los pueblos ubicados a ambos lados de la frontera entre Brasil y Perú<sup>40</sup>— y parece que también la salida portuaria por Ilo y secundariamente por Matarani.

En 1989, nuevamente en Brasilia —lo que hace pensar en el particular interés del Brasil en el tema—, se realiza una primera reunión de la Comisión Perú-Brasil de Interconexión Vial y Zonas Francas. Allí se define el tramo Iñapari-Iberia-Puerto Maldonado para el lado peruano, pero se menciona igualmente una alternativa de conexión con el centro del Perú, desde Cruzeiro do Sul hacia Pucallpa. También se resalta la necesidad de hacer estudios para desarrollar los puertos de Ilo y Matarani, y de hacer una zona de tratamiento especial en Tacna, sin dejar de lado la posibilidad de transporte intermodal, combinando carretera y ferrocarril, para lo cual se usaría el existente entre Puno y Arequipa.

Es esta reunión la que parece haber dado las pautas principales para la mayor parte de posteriores ideas para el lado peruano de una vía interoceánica. En ella, con el impulso de Brasil, se plantean sobre todo alternativas que incluyen a los departamentos más sureños del Perú: Madre de Dios, Puno, Arequipa y Moquegua.

Según Enrique Amayo, la multinacional Odebrecht —una empresa constructora, basada en capitales brasileños— habría influido en este sentido y, específicamente, para que la salida al Pacífico sea por Ilo, aunque no se sabría con qué interés particular.<sup>41</sup> Mosqueira, en 1991, aporta datos un poco diferentes al decir que Odebrecht ha trabajado en proyectos hidroeléctricos en el Perú —como Charcani V y Chavimochic— y ha planteado un proyecto de desarrollo integral para Madre de Dios que incluye una infraestructura vial con salida hacia la costa, tan-

39. El antropólogo Óscar Paredes, en un libro acerca de la carretera interoceánica, hace un recuento de los encuentros y acuerdos realizados entre el Perú, Brasil y otros países amazónicos, dentro de la idea de caminar hacia diferentes formas de integración, entre ellas la vial. *Carretera interoceánica...*, ob. cit.

40. Gustavo Lembcke. «Integración Fronteriza Peruano-Brasileña». *Allpanchis*, n.º 45, Sicuani, 1995, p. 125.

41. Enrique Amayo. «La transoceánica Perú-Brasil». *Allpanchis*, n.º 45, Sicuani, 1995. Amayo es un economista peruano que se desempeña como profesor en la Universidad de Sao Paulo.

to por Urcos y Sicuani, como por Macusani y Azángaro, ambas alternativas con llegada a Matarani.<sup>42</sup>

Para Brasil, sin embargo, el Perú no es la única alternativa de salida hacia el Pacífico, aunque podría ser la mejor. Siguiendo con Amayo, él afirma que el Tratado de Cooperación Amazónica tiene en consideración 14 proyectos de corredores interoceánicos, entre los cuales la vinculación «más ventajosa sería a través del Perú» puesto que es la «[...] salida *natural*. Esa salida está en el Perú y la llamo natural porque es la distancia más corta y menos problemática entre la parte principal de la masa territorial amazónica y el Pacífico [...] además en la costa peruana está la parte más occidental de América del Sur [...] [y] el Perú es el país más cercano al Noreste asiático»,<sup>43</sup> destino de particular interés para el Brasil como mercado para sus productos.

Sin embargo, una alternativa que Brasil no puede descartar es la que atraviesa Bolivia para terminar en Chile. Pero el hecho de incluir un país más en el recorrido es problemático; por otro lado, en esta zona el Brasil no es tan ancho como a la altura del Perú y entonces la vía no es tan útil para el interés brasileño de potenciar su Amazonia occidental).

Pero es cierto que es una vía que ya existe y está en uso: aprovechando el ferrocarril que se inicia en el puerto de Santos, muy cerca de Sao Paulo, que atraviesa Brasil hasta Corumbá donde está la frontera con Bolivia. Allí, desde Puerto Suárez se inicia el ferrocarril boliviano hasta Santa Cruz, siguiendo por carretera hasta La Paz y desde donde se puede continuar por tren hasta Arica o por carretera hasta Ilo o Matarani, siendo la primera alternativa la más corta.

Chile se muestra muy interesado en atraer la carga comercial que viene de esos países<sup>44</sup> que no tienen acceso al Pacífico, cosa que ha venido logrando en las últimas décadas. Así, en 1999, se lee que Matarani e Ilo son puertos que «[...] se mantienen en un estado de inercia en la presente década [...]. El tráfico de exportaciones de Bolivia ha sido derivado casi totalmente a los puertos chilenos de Arica e Iquique», ello por excesiva burocracia, por la declinación de los sistemas intermodales nacionales, por falta de inversión en equipos, etc.<sup>45</sup>

Orozco menciona un informe reservado de la cancillería chilena donde se analizaría este asunto, viendo pros y contras para ese país. Chile considera que su infraestructura carretera, portuaria y aeroportuaria en las zonas de Arica e Iquique, y su nivel de eficiencia son mejores. Pero, al mismo tiempo, reconoce que Ilo puede ser un competidor en el mediano plazo. Además, se admite que el «valor que puede exportar Brasil sobra para saturar los puertos peruanos y chilenos».<sup>46</sup>

En 1991, el embajador brasileño en el Perú, Raúl Fernando Leite-Ribeiro, en una entrevista para la revista Quehacer, presentaba el interés brasileño en una orientación muy integracionista: «Nosotros no pretendemos construir simplemente una carretera entre Brasil y Perú. La idea es realizar un amplio y complejo programa de integración y desarrollo de toda la región. La carretera funcionaría como una especie de columna vertebral» y luego dice, más específicamente, «[...] en primer lugar hay una preocupación por promover el desarrollo equilibrado

---

42. Guillermo Mosqueira. «Transamazónica: carretera al debate». *Sur*, n.º 179, Centro Bartolomé de las Casas, Cusco, 1991.

43. *Ibidem*, pp. 39-40.

44. Librado Orozco. «El Perú frente al proceso de interconexión bioceánica en el centro de Suramérica». *Política Internacional*, n.º 42, Academia Diplomática del Perú, Lima, 1995.

45. Luis Maldonado. «Infraestructura para el desarrollo del sur. INFRASUR. *Proyecto de reactivación del sur del Perú*. Arequipa: Convenio Prosur-UNSA-CAF, 1999.

46. Orozco, *ob. cit.*, pp. 68-69.

del sur de Acre y del departamento de Madre de Dios. En segundo lugar, integrar algunas regiones [...]. En un tercer nivel, este proyecto procura la bioceanidad para los dos países». <sup>47</sup> Y el embajador afirma después que «la idea no es utilizar el territorio peruano como zona de paso». <sup>48</sup>

Sin embargo, no es malévolamente pensar que Brasil es quien más se beneficia con una salida al Pacífico. La interoceánica, tal como está planteada, supone un recorrido de unos 1 200 a 1 400 kilómetros por territorio del Perú, frente a unos 5 000 por el lado brasileño. El interés por un acceso más directo al Asia es obvio, como lo es también que la producción de exportación del oeste brasileño podría salir con mayor facilidad de su país si hubiera una vía más directa y con buena factura.

Como se ha dicho, esa vía existe ya para el sur brasileño, hacia el este de Bolivia, en conexión con Chile o Perú. Eso lo ha afirmado también recientemente el experto Jaime Llosa, como diciendo que toda la discusión y los movimientos regionales originados en los meses pasados no tendrían ningún sentido. <sup>49</sup> Sin embargo, Brasil está de hecho terminando la carretera que llega a Assis, <sup>50</sup> por la zona central de ese país y está interesado en una vía de igual calidad en el lado peruano, la cual sólo existe ahora en su mayor parte en calidad de *afirmada*, lo cual tendría que mejorarse, según la idea y acuerdos entre los dos países.

En la perspectiva más optimista (aunque no muy realista, según Jaime Llosa <sup>51</sup>) para el Perú, la idea es que, mediante una vía interoceánica en buenas condiciones, el Brasil conseguirá el mejor camino para exportar hacia Asia productos como soya y cereales, lo cual nos generará ganancias por el uso de puertos peruanos. Mientras tanto, el Perú podrá exportar cemento a Brasil —que no existe en el occidente brasileño— gas de Camisea, fosfatos del norte, etc. Sin embargo, no es fantasioso imaginar que mediante la interoceánica la importante industria final brasilera encontrará una vía barata para llegar al Perú y así nos proveerá de un nuevo frente de oferta de importaciones (y contrabando) baratas para la ya golpeada industria nacional.

#### 4. La cuestión del nombre

Durante esa temporada de discusión sobre la interoceánica, y en los meses que han seguido, ha sido fácil saber de qué se está hablando al tratar sobre esta carretera. Pero la forma de nombrarla varía bastante dentro de cierta monotonía que combina un par de prefijos y algunos sustantivos: bioceánica, transoceánica, interoceánica, transamazónica, transcontinental. De hecho es una carretera sin un nombre definido, sin mayúscula, a diferencia de las dos grandes carreteras peruanas, la Panamericana y la Marginal, incluso si ésta no terminó de construirse.

47. Raúl Fernando Leite-Ribeiro entrevistado por Alberto Adrianzén. «Un gran proyecto de integración». *Quehacer*, n.º 71, Desco, Lima, 1991, pp. 62-63.

48. *Ibidem*, p. 64.

49. *Caretas*, Lima, 27 de setiembre y 4 de octubre de 2001.

50. Según anuncio de funcionarios del gobierno de ese país, en el Encuentro Internacional sobre la Integración Regional entre Bolivia, Brasil y Perú, realizado en Arequipa a comienzos de setiembre de 2001, el trecho de 50 kilómetros que falta para llegar a la frontera será concluido a mediados del 2002.

51. Es un «mito la idea de convertirse en la plataforma del Pacífico para articular la producción de granos de Brasil con el dinámico mercado del sudeste asiático», dijo a la revista *Caretas*, Lima, 27 de setiembre de 2001, p. 16.

Algunos autores incluso han definido lo que significan esas palabras, con el propósito de ayudar a conseguir un nombre real para la vía o vías que atraviesan el país de este a oeste. Pero parece que el origen de estas denominaciones no viene de una terminología técnica, sino sólo de las ideas de cada autor, puesto que el contenido se entrecruza en ellas.<sup>52</sup> Al nombre que se pretende propio se añade un sustantivo o un adjetivo que parcialmente la describe: corredor, carretera, intermodal, multimodal, queriendo decir —éstos últimos— que el trayecto combina diferentes tipos de vías (férrea, fluvial) y no sólo carretera para vehículos automotores.

En el Cusco el nombre que más se usó en la reciente coyuntura fue el de «transoceánica», nombre que poco a poco ha ido variando hacia «interoceánica» en algunos medios de prensa, pero no tanto en el habla cotidiana. Hace diez años, ante una discusión parecida sobre el mismo tema, la revista *Sur*, del Centro Bartolomé de las Casas, propuso que esta última palabra definía mejor la idea: el prefijo «inter» da la idea de conexión, mientras que «trans» supone que la carretera pasa a través de.<sup>53</sup> Sin embargo, al reaparecer el tema públicamente este año, localmente fue presentado con el nombre de «carretera transoceánica» y así se coreó en las movilizaciones.

Este problema del nombre no es importante por el nombre en sí o por uniformar simplemente un debate. Lo interesante es que indica lo disperso de la discusión, de las alternativas, de las posibilidades. Esta vía conocida con tantos nombres, en realidad no es una vía. Es muchas ideas, deseos, proyectos, *prefactibilidades* y estudios; leyes, convocatorias y anulaciones; comités y delegaciones; ofrecimientos y retrocesos; encuentros y acuerdos; alianzas y enfrentamientos; rutas y trazos. La falta de nombre propio tiene que ver sin duda con la falta de un proyecto único, claro, nacional o regional, en relación a ella. La Panamericana nació como un proyecto internacional hacia los años 40, que se realizó bastante rápido y en otro contexto, cuando casi no había carreteras modernas en el Perú, sino sólo las auspiciadas por Leguía en los años 20. La Marginal, por su parte, tuvo desde un inicio nombre propio y un recorrido, se sustentaba en una idea definida de desarrollo.

Es por tomar uno de los nombres de mayor uso y que —según creo— mejor describe la idea, por lo que en este texto he optado por el de «interoceánica». Pero es claro que se trata de diversos tipos de vías: carretera, férrea o fluvial, o una combinación de estas modalidades. En ella lo necesario es su recorrido por el país de este a oeste, o mejor dicho, de la frontera con Brasil (o Bolivia) hacia el Pacífico, viniendo de algún punto en el Atlántico. Cualquier trazo de comunicación vial en este sentido puede llevar uno de esos nombres, y eso se puede ampliar hacia los otros países que también son bañados por el Pacífico como Chile, Ecuador y Colombia... esto, naturalmente en América del Sur.

Pero se trata de pensar en el Perú, y aquí las opciones son muchísimas, sean simplemente bosquejadas o basadas en estudios ya realizados o resultantes de tramos ya construidos. Lo cierto es que no existe *una* vía interoceánica. Tampoco la idea de «ruta original» puede tener demasiada validez ni es del todo precisa y podría rastrearse hacia muy atrás. La idea de conseguir deslizarse de un océano al otro aparece en escritos coloniales y ha sido una de las grandes fantasías persistentes relacionadas a la Amazonia.<sup>54</sup>

---

52. Véase Roberto Chiarella y Geraldo Cortegiano. «Espacio Amazónico e integración sudamericana». *Allpanchis*, n.º 45, IPA, Sicuani, 1995; Luis A. Espinoza. «Los corredores bioceánicos y los intereses del Perú». *Política Internacional*, n.º 42, Academia Diplomática del Perú, Lima, 1995.

53. *Sur*, n.º 206, Centro Bartolomé de las Casas, Cusco, 1991, p. 4.

54. Por ejemplo, en 1952 el parlamentario por Madre de Dios, Víctor Núñez Gamero, hizo un proyecto de ley para la construcción de un ferrocarril que uniera el Pacífico con la frontera brasileña, iniciándose en el ferrocarril del sur, en Tirapata, siguiendo por Inambari a Puerto Maldonado hasta Iñapari. Pero

Sería interesante, aunque no es el propósito de este texto, seguir la historia de las ideas y planes sobre esta vía de comunicación, en relación a las necesidades y concepciones de progreso o desarrollo en cada época. En el siguiente punto se verá solamente la gran diversidad de opciones contemporáneas propuestas para ella, fundamentalmente en el sur del Perú. Pero la aquí llamada interoceánica también tiene versiones y nombres para el centro y el norte, regiones que no reaccionaron como el sur frente a la forma ambigua en que el gobierno la introdujo al debate nacional.

Para terminar este tema, anoto que resulta curioso que el nombre mismo no sea parte de la discusión, es decir, no hay apropiaciones de palabras según los sectores en pugna. Sólo en las últimas semanas el Cusco empezó a tener una cierta originalidad: primero al hablar de la «ruta 26», que sería la opción interoceánica aquí demandada, luego al poner a ésta un nombre propio, la «Ruta del Sol». Como se menciona más arriba, esto fue al final de la discusión y bajo la idea planteada por el gobierno de que cada cual impulse lo suyo, con ayudas respectivas ofrecidas por él mismo.

## 5. La «ruta original»: una aguja en un pajar<sup>55</sup>

Aunque no he encontrado referencias directas al proyecto transcontinental para los años anteriores a 1980, algunos dicen que la discusión sobre la carretera y sus posibles rutas viene desde los años 70. En todo caso, tanto la información disponible como la mayor parte de las referencias a ese pasado cercano apuntan a los años 80, cuando empieza a discutirse en términos políticos y técnicos el que una vía atravesase el continente pasando por el Perú.

Esto de la «ruta original» podría ser una trivialidad, pero lo cierto es que incluso a nivel oficial se habla de ello y se menciona tajantemente en relación a la vía que va por Puno. En la cancelación de la primera versión de la convocatoria a estudios de factibilidad se dice que las bases serán reformuladas y se considerarán explícitamente «las alternativas de trazo técnicamente viables para la articulación de los puntos comprendidos en el *trazo original* Iñapari-Puerto Maldonado-Puerto Otorongo-San Gabán-Juliacá-Puno-Moquegua-Ilo».<sup>56</sup>

Según Paredes, en la década de 1950 empieza a pensarse en la idea de hacer una vía que atravesase la selva, en relación a la colonización de Tambopata, zona de Madre de Dios, a la cual se buscaba un acceso por carretera.<sup>57</sup> De esta manera se hace la vía a través de Quince Mil. Luego, hacia fines de los años 60, el Ministerio de Transportes realiza estudios para otro acceso, más al este, por la zona de Shintuya y Boca Manu, en dirección a Iberia, buscando llegar a Iñapari sin pasar por Puerto Maldonado. Esta ruta estaba dentro del trazo que empieza en la costa en Punta Pejerrey (como también se llama a la zona marítima de Pisco), pasando por Castrovirreyna, Ayacucho, Abancay, Cusco y Paucartambo.<sup>58</sup> Este sería,

---

el ejecutivo no lo aprobó. En Julia Farfán Tanaka. *En torno a la historia del departamento de Madre de Dios*. Tesis de licenciatura en historia. Cusco: UNSAAC, 1987.

55. Habiendo trabajado este texto desde el Cusco —como precisé al principio—, la mayor parte de la información sobre proyectos e iniciativas regionales encontradas corresponde también a esta zona; por ello, es un hecho que la información que sigue, aunque procura no ser demasiado local, no implica que en otras partes del sur y del Perú se le haya dedicado menos interés y trabajo a proyectos relacionados con una vía interoceánica.

56. «Normas Legales». *El Peruano*, 17 de agosto de 2001.

57. Óscar Paredes. *Carretera interoceánica...*, ob. cit.

58. Óscar Paredes y José Caviedes. *Proyecto vial interoceánico Puerto Pisco-Iñapari. Estudio Preliminar*. Cusco: Corde Cusco, 1983, volumen II.

al menos en parte, el trazo original de la ruta 26. Poco después, en 1973, el Ministerio de Transportes y el Municipio del Cusco empiezan también a hacer otros proyectos al respecto en el trazo por Cusco, saliendo hacia Marcona o Matarani.<sup>59</sup>

Se puede imaginar que hasta este momento el impulso interno, sin embargo, estuvo dado por los fundamentos que alentaban la carretera Marginal: el interés de colonizar tierras con muy poca densidad demográfica y con un potencial productivo muy grande. La idea de una vía que atravesase el continente empieza a formarse pues alrededor de 1980, mientras que los proyectos técnicos surgen poco después y, como se ha visto, la iniciativa y el aliento para ello vino constantemente desde el Brasil.

El acuerdo firmado en 1981 parece haber generado un primer momento de intereses regionales, vislumbrando la posibilidad de una buena carretera que no sólo atravesase el país en sus tres grandes regiones naturales, sino que sea un acceso hacia un país importante como el Brasil y hacia el Atlántico. Así, en los años 80, tanto Cusco como Puno iniciaron estudios al respecto a través de las Cordes de cada lugar.

Aparentemente, en Puno se trabajó con más humildad, desarrollando un estudio para la zona San Gabán-Puente Inambari, trecho que no existía en absoluto, pensado como tramo de la vía Iñapari-Ilo, una de las opciones en el acuerdo con el Brasil.<sup>60</sup> Cusco, por su lado, pensó más en grande su propio *Proyecto vial interoceánico*, con tres rutas alternativas (hacia Pisco, Marcona y Matarani), pero auspiciando la que sale de Pisco, cruza Cusco y llega al Brasil por Puerto Maldonado, como «la más recomendable y óptima».<sup>61</sup> Esta es una variante de la ruta 26 de los años 60 y 70 y ha llegado a ser la más promovida recientemente en el Cusco. Sobre la base de este estudio, el gobierno autorizó una licitación y las Cordes de Ica, Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Cusco y Madre de Dios acordaron ejecutar la vía 26.<sup>62</sup>

Sin embargo, ello parece no haber llegado más lejos; seguramente hacia el final del gobierno de Belaunde en 1985 la idea se diluyó. Pero el tema recobra interés en la nueva reunión realizada en Brasilia en 1989. Como resultado de esa reunión, la Cancillería peruana en 1990 propone dos alternativas de ruta, ambas por Puno:

- Matarani-Juliaca-Urcos-Puente Inambari-Puerto Maldonado
- Ilo-Moquegua-Puno-Macusani-Puerto Maldonado<sup>63</sup>

El Instituto Nacional de Planificación, a manera de respuesta, dice que no hay posibilidades de financiar ninguna de las dos. Sin embargo, en el mismo período, de cambio de gobierno y de formación de los gobiernos regionales, las leyes de creación de las regiones Inka (Cusco, Madre de Dios y parte de Apurímac) y José Carlos Mariátegui (Puno, Moquegua y Tacna) mencionan explícitamente esta carretera como parte de los proyectos a realizar; en el caso de la región Inka es claro que pasará por Madre de Dios, sin tocar el Cusco.

59. Guillermo Mosqueira. «Transamazónica: carretera al debate». *Sur*, n.º 180, Centro Bartolomé de las Casas, Cusco, 1991, p. 5.

60. Francisco Escobar y Óscar Paredes. *Carretera San Gabán-Puente Inambari. Estudio de prefactibilidad*. Puerto Maldonado: Corde Puno y Corde Madre de Dios, 1982.

61. Óscar Paredes y José Caviedes. *Proyecto vial...*, ob. cit., vol. II, p. 107. No está demás decir que la ruta por Cusco, con salida hacia Ica, incluye por lo menos 200 kilómetros más que la trazada por Puno.

62. *Ibidem*, vol. I, p. 3.

63. *Ibidem*, pp. 42-44.

Según el antropólogo Óscar Paredes,<sup>64</sup> en esto se sustenta Puno para defender la existencia de una «ruta original», que es la que las autoridades de la región José Carlos Mariátegui y luego las del departamento de Puno impulsaron durante los años 90. Ellos lograron completar el trayecto Puno-Macusani-San Gabán-Puente Otorongo-Puente Inambari, que en parte no existía, y mejorarlo en las trochas menos buenas. Con dinero de la región y con esfuerzos poco reconocidos a nivel nacional, sin estudios completos y quizás sin suficiente desarrollo técnico, hicieron sin embargo una ruta alterna de salida desde Puerto Maldonado y desde su propia zona de selva, que antes sólo podía comunicarse por la carretera cusqueña que corre hacia el oeste, hacia Quince Mil y Urcos.

Por su parte, en los mismos años, Arequipa se preocupó por mejorar la conexión terrestre con Matarani hacia la costa y con Juliaca hacia la sierra y la selva. Mientras tanto, el gobierno regional Inka retomó el estudio realizado en 1983, buscando financiarlo a través del gobierno central, a lo cual se responde que no hay posibilidades en esta ruta, que la vía interoceánica se hará por Puno y saliendo hacia Ilo o Matarani.<sup>65</sup> Moquegua apoyó la posición de Puno, priorizando la salida por Ilo.<sup>66</sup>

La entonces sub-región Madre de Dios realizó en 1991 un *fórum*, organizado por el «Comité Cívico Pro-Construcción de la Carretera Interoceánica»,<sup>67</sup> para discutir acerca de ella. Madre de Dios, obviamente, se sintió seguro de que la vía pasará por su territorio, por el énfasis puesto en el sur y en el punto de contacto fronterizo de Iñapari. Sin embargo, su población no estaba contenta con su integración a la región Inka, bajo la cabeza de Cusco, y da la impresión que este *fórum* es convocado con la idea de avalar la salida por Puno hacia Ilo. Según Mosqueira, esa reunión habría madrugado a los cusqueños que asistieron sin organizarse, a diferencia de los participantes de las regiones José Carlos Mariátegui y Arequipa.<sup>68</sup> Todos ellos, claro está, en acuerdo para que se siga ese trazo en el cual Cusco resulta fuera de la vía directa entre la frontera con el Brasil y la costa.

Un par de años después, en 1993, la región Mariátegui realizó en Lima un *fórum* similar. Se sigue discutiendo el trazo de la vía con dirección hacia Ilo-Matarani, considerado «topográficamente más favorable» por su menor pendiente en el trayecto que atraviesa Moquegua.

«Para el Plan Nacional —dice Paredes— la Transoceánica tiene el trazo siguiente ‘Iñapari-Iberia-Puerto Maldonado-Puente Inambari-Macusani-Ilo’, así lo señalan también las leyes orgánicas de las regiones Inca y José Carlos Mariátegui».<sup>69</sup> Dentro de estas leyes, una disposición complementaria creó el «Proyecto Especial de Integración Interregional Carretera Iñapari-Puno-Ilo-Collpa»,<sup>70</sup> más conocido como «Proyecto Especial Carretera Transoceánica», que funcionó efectivamente y nunca se desactivó, aunque su existencia parece haberse perdido para la burocracia capitalina hasta la reacción puneña de agosto. Este proyecto especial dio sustento indiscutible a una ruta que estaba ya efectivamente en ejecución; no era más que un

64. Entrevista, ob. cit.

65. Óscar Paredes. *Carretera interoceánica...*, ob. cit, pp. 57-61.

66. Julio Díaz Palacios. «Integración para el desarrollo». *Allpanchis*, n.º 45, Sicuani, 1995.

67. Zamiel Novoa. «Carretera interoceánica ¿respuesta a gobierno regional sin propuesta?». *Sur*, n.º 206, Centro Bartolomé de las Casas, Cusco, 1991, p. 4.

68. Guillermo Mosqueira. «Interoceánica. A camarón dormido...». *Sur*, n.º 208, Centro Bartolomé de las Casas, Cusco, 1991, p. 4.

69. Óscar Paredes. «De la transamazónica a la transoceánica». *Sur*, n.º 188, Centro Bartolomé de las Casas, 1991, p. 5.

70. Región J. C. Mariátegui, Proyecto Especial Carretera Transoceánica. *Carretera Transoceánica. Integración y Desarrollo. Resumen Ejecutivo*. Puno, 1992.



proyecto, una idea, aunque se estuviera construyendo sin gran voluntad política, ni en lo técnico ni en lo financiero.

En ese momento, sin embargo, a comienzos de los 90, se dio una primera discusión en torno al trazo de la carretera transoceánica en el Perú. El semanario *Sur* en el Cusco publicó frecuentemente artículos al respecto, tanto desde el punto de vista técnico como social y político, especialmente en 1991. Sobre Puno no se ha conseguido información; sin embargo, en un texto sobre el tema de 1992 se dice que «tanto Cuzco como Puno se disputan la carretera».<sup>71</sup> El mismo año la revista *Quehacer* publicó dos entrevistas sobre el tema. En 1995 el tema todavía seguía vigente, aunque más como discusión intelectual y ya no tanto de coyuntura. Así, dos revistas —*Allpanchis* y *Política Internacional*— dedicaron sendos números a las relaciones con el Brasil, pero más específicamente a las posibilidades y problemas en torno a la conexión vial.

De esta manera, se convirtió en un debate nacional, en el cual se amplían las opciones y los puntos de vista. Si en la visión regional el único aspecto relevante es el asunto del trazo por dónde pasa la carretera y hacia qué puerto llega, y secundariamente se menciona en general a los pueblos que deben ser beneficiados y el desarrollo que traerá; en la perspectiva más amplia entran otros aspectos, como el medio ambiente y las poblaciones selváticas involucradas, la necesidad de mayor integración nacional, otras posibilidades de ruta aparte del sur, etc. Además, se toma en cuenta el marco de la globalización: los acuerdos de comercio internacionales y los proyectos regionales de la CAF.

Según Vega Alvear, es indispensable un programa de integración física mediante formas de interconexión vial que incluyan sistemas intermodales, mejora de puertos y aeropuertos, programas de energía y telecomunicación. En lo vial, alude a que en 1992 la CAF tenía planteados 45 proyectos de carreteras internacionales, de los cuales tres corresponden a la conexión entre Perú y Brasil. Se trata de los trayectos:<sup>72</sup>

- Belem-Iquitos-Saramiriza-Paita, en gran parte por vía fluvial;
- Santos-Iñapari-Maldonado-Puno-Ilo/Matarani, muy avanzado en Brasil y 80% afirmado en el Perú;
- y Santos-Santa Cruz-La Paz-Desaguadero-Ilo, con variante en La Paz-Arica. Sería intermodal todo el trecho brasileño existe en vía férrea y parcialmente en Bolivia y Chile, faltando asfaltar la zona peruana.

Una vía más que suele mencionarse también es la que, viniendo de Cruzeiro do Sul, en el oeste brasileño, pasa por Pucallpa para llegar al Callao. Dice Lembcke, en un artículo que da cuenta de la situación del estado brasileño de Acre y del departamento peruano de Madre de Dios, que la población de Acre tiene mayor interés en que la carretera que salga al Pacífico vaya hacia Pucallpa porque es la vía que interconecta sus municipios más importantes.<sup>73</sup> Ello a pesar de que la capital de Acre, Río Branco, se encuentra muy cerca de Iñapari, o precisamente por eso, para lograr una carretera que corra de este a oeste por esa zona de Brasil, tan alejada de los centros principales de ese país. Esa parece ser una vía que se ha pensado mejor

71. Mauro Leonel. *Carreteras, indios y ambiente en la Amazonia del Brasil Central al Océano Pacífico*. Doc. N.º 13. Copenhague: IWGIA, 1992, p. 113.

72. Guillermo Vega Alvear. «La interconexión vial bioceánica y su importancia para el Perú». *Política Internacional*, n.º 42, Academia Diplomática del Perú, Lima, 1995.

73. Gustavo Lembcke. «Integración fronteriza peruano-brasileña. Situación y perspectivas». *Allpanchis*, n.º 45, IPA, Sicuani, 1995.

en el Brasil y que tendría cierto reconocimiento internacional: un mapa de América del Sur del *National Geographic* de los años 70 incluye su trazado, saliendo de la zona oriental más extrema del Brasil, Recife y Joao Pessoa, hacia Altamira-Itaituba-Humaitá-Río Branco-Cruzeiro do Sul-Pucallpa-Huánuco-Callao.<sup>74</sup> Para el lado brasileño, esta vía se da como ya realizada en 1997 en otro mapa de divulgación.<sup>75</sup>

También existe la posibilidad fluvial, importante si se da fuerza al objetivo de transporte de productos. Esta opción funcionaría mejor recorriendo el Amazonas en toda su extensión y luego el Marañón hasta donde es navegable por barcos grandes: el puerto de Zaramirza, en el extremo occidental de Loreto, desde donde se seguiría por carretera hacia Paita, tal como dice Vega Alvear que es proyecto de la CAF.

No hay pues una única zona posible para esta vía, como se piensa apasionadamente en estos días en el sur del Perú; pero es un hecho que nacionalmente se debería elegir seriamente alguna zona a atravesar y ruta precisa como prioridad de inversión. Esto si es que el tema se considera de importancia actual, como pareció al lanzarse la convocatoria al estudio en función de los intereses peruanos de mejorar nuestra articulación internacional y nacional.

Un contexto en el que en los últimos años se planteó el tema de la vía interoceánica, tanto en la perspectiva internacional como en la de integración regional, es el de la propuesta de la Macro Región Sur. Sobre la base de que la «experiencia internacional pone de manifiesto que la infraestructura de transportes es un factor clave que influye en todas las actividades económicas»,<sup>76</sup> se propone la realización de una red de carreteras con capacidad para servir al tráfico interregional e internacional. Así, en las rutas trazadas y en los tramos a construir se articula un sistema vial que incluye a Cusco y a Puno, a Matarani y a Ilo, con interconexión entre las principales ciudades: Cusco-Puno, Puno-Arequipa y Cusco-Arequipa. Pero no se menciona la posibilidad de la ruta 26 que sale por Apurímac, Ayacucho e Ica.

En Arequipa, en documentos anteriores, que también han contribuido a la idea de la Macro Región Sur, se menciona también la necesidad de construir la interoceánica. Luis Maldonado plantea cinco posibles alternativas, algunas pasando por Cusco, otras por Puno; una llegando a San Juan de Marcona en la costa. Entre ellas, manifestando que no hay una opción clara, señala que «[...] por la versatilidad de opciones, por la variedad de recursos localizados a lo largo de la vía, por la magnitud y diversidad de centros urbanos, por la infraestructura vial y sus modalidades de transporte, la conexión con Brasil tiene mejores condiciones y mayor rentabilidad a través de Arequipa-Matarani»,<sup>77</sup> sea pasando por Urcos o por Juliaca. Cabe decir también que, entre los puertos existentes en el sur, Matarani es el que mejor infraestructura posee.

La propuesta global de la Macro Región Sur fue aprobada como acuerdo por los alcaldes provinciales y los presidentes de Cámaras de Comercio del sur en un «Proyecto de Ley de Promoción de la Inversión en los Departamentos de la Macro Región Sur». Por esta razón el alcalde Guillén, de Arequipa, en un evento reciente lamentaba «cuánto nos hemos olvidado de los acuerdos de la Macro Región Sur respecto a integración. La transcontinental ha sido

74. National Geographic Magazine. *South America*. Washington, octubre de 1972 (mapa adjunto a la revista).

75. *Die Welt. Der Kompakte Hausatlas*. Alemania: Bertelsmann, 1997.

76. Secretaría Técnica de la Macro Región Sur. *Situación actual y propuestas...*, ob. cit., p. 30 y ss.

77. Luis Maldonado, ob. cit., p. 87. Para una vía alternativa, con un tramo no considerado en otras propuestas (que une Sicuani y San Gabán), véase Percy Rodríguez Novoa. *Bases para la reactivación de Arequipa y el sur en el mediano plazo*. Arequipa, 2000.

un acuerdo programático». <sup>78</sup> Su realización es de interés para la Cámara de Comercio de Arequipa, en su búsqueda de soluciones para la reactivación de la ciudad y en su planteamiento de la Macro Región Sur como una de las formas de lograrlo. Todavía en medio de las discusiones y movilizaciones del año pasado, un grupo de empresarios realizó en octubre un rápido viaje por las carreteras existentes hacia el Brasil —yendo por Puno y regresando por Cusco—, para evaluar su estado y sus posibilidades. Sobre este viaje se publicará un informe que, sin duda, será el único que exponga realmente cuál es el estado en que se encuentran actualmente y qué proponen los arequipeños, lo cual puede jugar un rol importante para una posterior decisión sobre su trazado.

Sin embargo, la facilidad con que se logró que alcaldes y empresarios de todo el sur suscriban el plan macrorregional habla de lo poco que suelen valer este tipo de eventos de alto nivel. Se dijo que no hubo discusión sobre la propuesta de la secretaría técnica. En medio de la formalidad de saludos, reverencias y aplausos en los diferentes encuentros de la Macro Región Sur, los participantes no parecen haber estado concientes de que se trataba de pensar y discutir sobre las posibilidades de la región, como, por ejemplo, sobre una carretera de interés especial para puneños y cusqueños. <sup>79</sup>

Mientras tanto, el debate se había esfumado a fines de los años 90. Pero, hacia febrero del 2001, el gobierno de transición habría decidido convocar al «Concurso Público Internacional para Estudios» de «Factibilidad de la Carretera Iñapari-Puerto Inambari-Puerto Marítimo». Es posible que en lo inmediato fuera un tema de agenda que venía del gobierno anterior, ya que las conversaciones y acuerdos con Brasil para su realización estaban ya encaminados. También la CAF había estado empujando esta posibilidad vial. Sin embargo, el gobierno de Paniagua decidió postergar la medida y la dejó encaminada para ser decidida, finalmente, por el nuevo gobierno. Seguramente, con la idea de empezar a cumplir sus ofrecimientos electorales y de cumplir acuerdos internacionales, Toledo decidió lanzar de inmediato una convocatoria que ya estaba preparada. Pero, curiosamente, en ella ninguna de las tres rutas propuestas (entre «otras alternativas de ruta factible») era la que había venido siendo trabajada por la región de Puno, sino sólo una similar, desviada hacia Pucará. Las otras dos consideraban pasar por Urcos, una hacia Ilo y/o Matarani, la otra hacia Abancay y San Juan de Marcona. Es decir, ni el gobierno nuevo ni el de transición parecían haberse interesado realmente por el tema y buscado sus antecedentes. Quizás ni sabrían que existía un proyecto especial para esa carretera.

Al lanzarse nuevamente la convocatoria, luego de haber sido anulada la primera, se propuso una ruta poco precisa por Puno, desde Macusani hacia Ilo y/o Matarani; pero sin plantear tampoco esa «ruta original» ni considerar indispensable el paso por Puno, a pesar de que en la anulación de la primera convocatoria se habló de «alternativas de trazo técnicamente viables para la articulación de los puntos comprendidos en el *trazo original* Iñapari-Puerto Maldonado-Otorongo-San Gabán-Juliaca...». Esto es, se reconoce a Puno su antigüedad en el tema, pero sin hacerle finalmente ninguna concesión.

Y, como se vio, de aquí surge lo sucedido entre agosto y octubre del año pasado.

---

78. Inauguración del Seminario-Taller «Descentralización y Desarrollo Regional» en Arequipa, el 11 de octubre de 2001, organizado por CONFIEP, Cámara de Comercio e Industria de Arequipa y OIT.

79. Aunque no estuve presente en ninguna de esas reuniones, en los diarios cusqueños lo que se resalta es la presencia de autoridades y personas importantes, se enumeran las actividades del cronograma y se aplaude la propuesta, que incluso es resumida aplicadamente. Además, se muestra un abierto anticentralismo sumado a una posición contra el gobierno. Pero no se discuten sus planteamientos ni se analiza su importancia o pertinencia para este departamento (véase, por ejemplo, el diario *El Comercio*, Cusco, 16 de julio de 1999).

## 28 6. La carretera como camino hacia el progreso

La población urbana mayoritaria hasta hace poco mostraba sus necesidades relacionadas con la infraestructura, a través de la demanda de servicios básicos: apoyo para vivienda, transporte urbano, escuelas, etc. Se puede decir que se trataba de intereses inmediatos. El pedido de vías de comunicación no aparecía como prioritario, por lo menos fuera de los pueblos que se mantenían realmente aislados. Ello tenía que ver no sólo con las necesidades más sentidas, sino también con los años de retracción y de encierro que se vivieron 15 o 20 años, entre los años 70 y los 90, durante los cuales las carreteras no recibieron casi ninguna atención, la cantidad de vehículos se renovó escasamente, la población viajaba poco y se consumía mucho más lo producido localmente. Todo ello tenía que ver con la crisis económica que empezó en los 70, frenando el crecimiento que se había vivido durante algún tiempo. Pero también se debió a la guerra que vivimos desde 1980, terrorismo mezclado con cierto tipo de guerrilla que hacía a muchas zonas más inaccesibles aún, a otras menos convocantes, a la expulsión de la población rural y el temor de moverse de la población urbana.

En los años recientes, la demanda por carreteras (y por carreteras asfaltadas, en particular) ha ido apareciendo con gran ímpetu, estimulada sin duda por el hecho real de la rehabilitación de muchas carreteras muy deterioradas, el asfaltado de otras, el afirmado, corrección de trazo o construcción de nuevos tramos, etc. Todo ello fue realizado en la década de Fujimori, no se puede negar. De este modo, la facilidad de viajar ha crecido enormemente: en los mejores trayectos el transporte terrestre se ha abaratado y ha disminuido el tiempo, con lo cual las frecuencias han aumentado y ha mejorado relativamente el tipo de vehículos que realizan viajes interprovinciales, tanto para pasajeros como para carga. Al mismo tiempo, las mejoras viales han creado expectativas en la población de lugares que no tiene acceso a ellas, entreviendo la posibilidad de comunicarse mejor con zonas con las cuales se establece con mucha dificultad relaciones productivas, mercantiles o de servicios diversos y también con los lugares a donde se migra (o para volver de ellos). El concepto de accesibilidad se ha moldeado sobre ello: así hay poblaciones que han mejorado sus condiciones de acceso hacia las ciudades que les sirven de centro, mientras que otras han permanecido casi igual o relativamente peor que antes.

En un país que ha ingresado, como todos, al mundo globalizado de las comunicaciones, virtuales y físicas, la población en general y especialmente la que vive aislada o marginada de ellas percibe cada vez más negativamente ese aislamiento y busca las formas de acabar con él. Se trata, además, de un aislamiento que no es una simple búsqueda de «estar al día» con lo que otros tienen, sino que es sufrido cotidianamente en dos aspectos: la necesidad de hacer trámites diversos (desde obtener documentos personales hasta todo lo que se refiere al trabajo en relación a oficinas públicas) y la de llevar productos a los mercados. Un ejemplo cercano es el de Quillabamba, capital de la provincia de La Convención, con una importante producción agropecuaria. La ciudad dista sólo 237 kilómetros del Cusco, pero actualmente el viaje entre ambas demora unas 16 horas en época seca. En 1998 derrumbes por el exceso de lluvias destruyeron parte de la línea férrea que no ha sido reparada y parte también de la carretera. Antes, por ferrocarril, el tiempo de viaje demoraba menos de 10 horas. El resultado ha sido un rápido deterioro económico de la ciudad por la dificultad para transportar los productos agrícolas locales y, consecuentemente, la continua exigencia de solución a través de protestas, sin querer esperar más a que el gobierno decida cuándo puede actuar.<sup>80</sup> En casos como éste

---

80. Hace algunos meses una protesta de alto impacto publicitario fue difundida en el país: los convencianos tomaron el aeropuerto del Cusco impidiendo el ingreso de los aviones. El costo negativo para la actividad turística fue considerado sólo como ganancia en cuanto a impacto. La medida tuvo

es mucho más claro que una mejor accesibilidad se haya convertido en una reivindicación local de fuerza. La carretera aparece así como indispensable en algunos casos; en otros, por lo menos, se imagina como tal para lograr el ansiado desarrollo. Esta idea no es nueva y reaparece según ciclos políticos más o menos repetidos. Lo nuevo parece ser el hecho de que la población encarna tan radicalmente su demanda, sea en casos extremos como el aquí expuesto entre Cusco y Puno, sea en el planteamiento general de necesidades locales a lo largo del país.

Algunas encuestas realizadas recientemente muestran esa importancia que se concede actualmente a la construcción y a la mejora de carreteras y pistas. El IEP aplicó una encuesta<sup>81</sup> en algunas ciudades del país en la cual se preguntaba por el principal problema de la localidad en que se vive. En el Cusco, el más fuerte resultó ser la falta de pistas y carreteras, con 29,5% de respuestas (y luego la falta de empleo, la delincuencia, la pobreza, la falta de limpieza, etc.), mientras que en las diferentes ciudades se llegaba a 20,7%. Por otro lado, ante la pregunta «¿Cuál es la principal obra que debería ejecutar el alcalde provincial?» la prioridad, para el 28% de los encuestados, resultó ser la mejora de pistas y carreteras; aunque no son sólo los gobiernos locales a quienes se encarga este trabajo, sino que el gobierno central debería realizarlas según el 57,4% de los encuestados. En esta misma encuesta se aprecia que al preguntarse sobre la obra pública más importante de los últimos tiempos, entre las que mejor se recuerdan están también las carreteras.<sup>82</sup>

Por otro lado, el documento citado de la Secretaría Técnica de la Macro Región Sur menciona una encuesta realizada en 1999 por la FEDECAMSUR (Federación de Cámaras de Comercio del Sur) a líderes institucionales del sur, en la cual la «mejora y dotación de infraestructura» es considerada como medida de primera importancia que debería tomar el gobierno para la reactivación de la región, esto para el 52% de los encuestados. Es obvio que infraestructura significa prioritariamente sistema de transporte y, secundariamente, energía y telecomunicaciones.<sup>83</sup>

Volviendo a las carreteras, a nivel de la población en general, esta reivindicación aparece fundamentalmente para la comunicación vial, dejando aparte otros sistemas como el férreo o el fluvial. Estos dos últimos tienen algunos aspectos en contra respecto de las carreteras: por un lado, no en cualquier punto se establece una estación de ferrocarril o un puerto, es decir, tienen lugares fijos de llegada, mientras que la carretera conduce a las calles y éstas a la puerta misma del lugar de destino. Por otro lado, el automotor es el sistema más usado hoy en día y el más fácil de obtener como bien particular y por ello en nuestro país las carreteras son la forma de comunicación que más se fomenta.

Aparentemente, lo que la población ansía hoy en día es que la carretera pase directamente por su pueblo, si es posible frente a la puerta de su casa. Además, las carreteras son libres, cualquiera puede usarlas sin horarios ni restricciones, a diferencia de lo que requiere el ferrocarril. Por ello se desconfía de las modalidades mixtas que implican transbordos y cambio de medio de transporte. Al mismo tiempo, en las ciudades se olvida o se desdeña la opción de vías secundarias que conectan a una vía troncal: se exige simplemente buenas vías asfaltadas por doquier. Ello se refuerza, además, con circunstancias actuales como el hecho de que, por

---

consecuencias positivas para los habitantes de La Convención, ya que poco después se comenzaron los trabajos para rehabilitar y mejorar la carretera.

81. Alex Segura, Hildegardi Venero y Johanna Yancari. *Los dilemas de la descentralización: procesos políticos y actitudes ciudadanas*. Documento de trabajo, 2001. Las ciudades donde se aplicó la encuesta fueron: Piura, Tarapoto, Ayacucho, Lima y Cusco.

82. En todos estos casos, sin embargo, se incluyen pistas y carreteras, es decir, se trata también de las calles urbanas y no sólo de la interconexión entre pueblos y ciudades.

83. *Situación actual...*, ob. cit, p. 31.

ejemplo, el ferrocarril del sur, a cargo de la empresa Peru Rail, opera solamente un servicio para turistas en el trayecto Cusco-Puno-Arequipa con precios exorbitantes en comparación al transporte terrestre y que ya no se detiene en estaciones intermedias. Puede tener razones reales de rentabilidad, pero es un hecho de que el ferrocarril del sur ha dejado de ser un servicio normal de pasajeros y carga.<sup>84</sup>

Además, en la demanda por la interoceánica ni Cusco ni Puno incluyen al ferrocarril como posible parte del recorrido. La idea clara es la de una carretera. La posibilidad intermodal no está en la mira de quienes piensan, no en largos recorridos para productos en el mercado exterior, sino en la interconexión e integración de pueblos dispersos pero no del todo lejanos. Así la carretera se ha ido volviendo una demanda colectiva importante. Es la vía para llegar al mundo más moderno o para llevar éste a los lugares que menos lo son. Es la búsqueda de integración de forma un tanto intuitiva, viendo sólo el lado positivo de lo que una carretera trae y desconociendo o dejando de lado aspectos que pueden llevar también decadencia o problemas. Es un hecho, por ejemplo, que comercialmente una carretera beneficia más a quien está preparado para ofrecer productos en términos más competitivos, sea productos industriales, alimenticios o de servicios, tanto en la relación entre un pueblo pequeño y una ciudad o entre un país con un sistema productivo más fuerte que otro país.

Otro factor importante es que se considera a las carreteras exclusivamente en tanto tales, sin entender aparentemente que una carretera nueva o el asfaltado y mejora de una ya existente no es un factor aislado e independiente de lo que sucede mientras ellas se construyen, ni de lo que trae luego de su construcción, más allá de la demanda sentida de interconexión e integración. En este caso no se trata tanto de la población que no siempre tiene en cuenta aspectos un tanto alejados de su problemática o deseos cotidianos, sino de las autoridades y técnicos que deberían pensar en un contexto más amplio, incluyendo todas las variables. Como dice Leonel, «[...] hasta hace poco se admitía como incuestionable que las carreteras constituyen un beneficio en sí mismo. Justificándose por el sólo hecho de existir. Hasta se partía de la premisa de que gobernar era construir carreteras».<sup>85</sup> Más adelante agrega: «una carretera no es nunca una obra aislada», las hidroeléctricas, minas y otros se suelen considerar complementos de la carretera, pero debería ser al revés. Además, señala la importancia que debería tener el transporte intermodal en la Amazonia, cuya gran cantidad de ríos navegables podría ser una opción frente a la construcción de carreteras. Leonel también se preocupa por el impacto en las poblaciones indígenas, ya que al construir nuevas vías «no se comprende la especificidad del modo de vida indígena» que tiene valores diferentes: no se les puede cambiar simplemente de tierra o de río si la carretera los afecta; se trata pues de una población a la cual es imposible desagraviar o indemnizar.

En los estudios o propuestas consultados no se prevé ningún posible impacto negativo sobre el medio ambiente y las poblaciones que habitan los lugares por donde pasarán las carreteras, ni se menciona este problema como posibilidad. La carretera se considera siempre beneficiosa para las poblaciones adyacentes y cercanas; incluso se discute cuál vía servirá a mayor número de pueblos y cuál tiene mayores posibilidades productivas: miles de hectáreas de tierras que supuestamente podrán incorporarse a la producción agropecuaria mediante colonos, cientos de yacimientos mineros a explotar, gran cantidad de posibilidades turísticas en las zonas de paso, etc.

---

84. Sólo en el trayecto Cusco-Machu Picchu se conserva un tren llamado local, que no puede ser abordado por turistas nacionales o extranjeros y que es, según la empresa, subvencionado. No está demás decir que no hay otra forma de llegar a Machu Picchu fuera del ferrocarril o el helicóptero.

85. Mauro Leonel, ob. cit., p. 7 y ss.

«La carretera que se construya —dice Amayo— va a batir récords mundiales en términos de construcción e ingeniería civil» y poco se piensa en preservar y evitar la destrucción; ya que las carreteras destruyen siempre las poblaciones nativas y millones de hectáreas. En este caso incluso se podría arrasar con el Parque Nacional del Manu.<sup>86</sup> Sin embargo, Amayo y Leonel están de acuerdo en que las mejores posibilidades para la conexión entre Brasil y Perú se encuentran en la zona sur del Perú porque la carretera ya está hecha de alguna manera y trabajar en ella sería menos impactante para el ambiente y las poblaciones indígenas que una opción como la que podría pasar por Pucallpa.

En las grandes obras de la Amazonia se ha manejado «un falso concepto de desarrollo», escribe Aziz Ad' Sáber, por lo que «nadie se preocupó desde el principio en sondear la compleja cadena de consecuencias de las carreteras [...]. No había la buena costumbre de prever impactos físicos, ecológicos y sociales en empresas de tan enorme envergadura».<sup>87</sup> Estas obras generan, en cuanto a la población amazónica, dos frentes de posesión de los territorios: uno de los indígenas y antiguos colonos; otro, de los nuevos, los recién llegados —propietarios ausentistas, especuladores de terrenos, nuevos colonos, buscadores de oro que son muchas veces semidelincuentes—. De esta manera se origina una estructura caótica de ocupación del espacio y enfrentamientos entre los dos grupos, el que ha tenido la tierra desde siempre como suya y el de los recién llegados que parten de la idea de estar ocupando un territorio libre. «Posiblemente no existe infraestructura más paradójica que esas carreteras implantadas», concluye Ad' Sáber.

Por otro lado, es conocida la forma inadecuada en que usualmente colonos y terratenientes usan los terrenos agrícolas, arrasando el bosque, instalando cultivos que empobrecen la tierra y la vuelven eriaza, alejando o dejando sin hábitat a diferentes tipos de animales, etc. Algunos traen experiencias no amazónicas en las formas de cultivo, otros obran como si el espacio que se va a explotar, o depredar, fuera infinito y todo suyo. Pero no es sólo en la Amazonia ni sólo en función de la población que la construcción de una carretera debe pensarse más cuidadosamente.<sup>88</sup> Según Leonel, los ecosistemas de la sierra son también frágiles por la gran biodiversidad existente y la complejidad étnica, por lo fácil de su erosión y lo difícil de defender la vegetación de ladera.<sup>89</sup>

Así pues, las diversas demandas por carreteras no sólo chocan con los escasos recursos estatales para construir las, sino también con la necesidad de concepciones más globales para realizarlas, que implican más que la decisión política o los estudios técnicos y suponen pensar

86. Entrevista a Enrique Amayo. «Del Brasil al Japón pasando por el Perú». *Quehacer*, n.º 70, Desco, 1991, p. 80.

87. Aziz Ab' Sáber. «Amazonia. Las lecciones del caos». *Allpanchis*, n.º 45, IPA, Sicuani, 1995, pp. 249 y 254.

88. Casi 40 años después de propuesta, la carretera Marginal también tiene que verse en esta dimensión. Observando el trazo en sus partes no construidas, resulta que la carretera hubiera atravesado una parte importante del territorio que después formó el Parque Nacional del Manu, como se señala más arriba, muy cerca de la orilla izquierda del río Manu, casi desde sus orígenes hasta Boca Manu. Es decir, habría afectado buena parte de la vertiente izquierda, imposibilitando quizás su posterior designación como zona reservada; pues una de las razones para su elección fue el hecho de que, al ser declarada área natural protegida en los años 70, toda la cuenca del Manu se encontraba prácticamente intacta, tras más de 50 años de abandono por los caucheros, en un momento en que empezaba un auge maderero que pudo ser controlado. Véase, entre otros, Gladys Rojas y otros. *Diagnóstico socioeconómico de la provincia del Manu*. Cusco: Municipalidad Provincial del Manu, Centro Bartolomé de las Casas, 1994; Kim Macquarrie y André Bärtschi. *Manu. El paraíso amazónico del Perú*. Barcelona, 1992.

89. Mauro Leonel, ob. cit., p. 118.

32 hacia el largo plazo los aspectos ambientales y poblacionales, más allá incluso de lo que las propias poblaciones sienten ahora como necesidad y exigen como reivindicación.

## 7. Intereses en juego / calientes

Explicar las fuertes reacciones locales causadas por la carretera interoceánica solamente en función de las ofertas electorales del actual presidente Toledo sería un tanto simplista. En Puno se entiende mejor la respuesta ante un proyecto que ya se había estado desarrollando, pero ¿por qué también en Cusco? En los dos casos, el hecho de haber convocado con tanta facilidad a la población urbana en conjunto resulta también sorprendente,<sup>90</sup> más si se piensa, por ejemplo, en que la firma del contrato para la explotación de Camisea no produjo ninguna respuesta, a pesar de haber sido un tema de oposición durante más de 10 años.

En el punto anterior se puede encontrar parte de la respuesta en la mencionada necesidad colectiva de carreteras, de conexión. Otra razón está en el aumento del sentimiento local que se viene produciendo en los últimos años, creando reivindicaciones locales fuertes y poco ligadas a planes locales o regionales que deberían marcar su rumbo. Por ello, la idea de concebir el sur peruano como una región resulta un tanto alejada de los sentimientos populares y también de los de muchos líderes de opinión, dirigentes y representantes políticos. Cada región ha cuidado sus intereses, buscando recursos y posibilidades para obras que la beneficien, haciendo solamente alianzas coyunturales si es que resultan imprescindibles.

De este modo, en lo relacionado a la carretera interoceánica, Puno la exige porque por allí pasa el supuesto trazo original; Cusco porque tendría más historia en la relación con Madre de Dios y porque atraería más turistas; Arequipa se pone parcialmente al margen, pero sustenta técnicamente que es más conveniente su paso por allí; Madre de Dios casi ni ha participado en el tema porque tiene muy segura su parte, aunque parece interesarse más por la vía por Puno, por anticusqueñismo luego de la experiencia regional; Apurímac, Ayacucho e Ica se han unido al Cusco porque es la única posibilidad de que les toque algo en este reparto de vía asfaltada; Moquegua se une por la misma razón a Puno, aunque aquí la alianza es más sólida porque el recorrido desde Bolivia los implica a los dos; mientras que Tacna parece no ocuparse del tema, la carretera no podría atravesar ese departamento ya que no tiene un puerto que sirva de salida.

Los medios locales de prensa también colaboran en este sentido localista. La línea periodística parece estar marcada principalmente por este rasgo. En el Cusco, lo que hicieron algunos medios —aparte de informar poco sobre el tema y el contexto nacional— fue, en un primer momento, quejarse de que la población cusqueña estaba dormida mientras que los puneños se estaban movilizandoy exigían lo suyo. En un segundo momento, apoyaron las movilizaciones y la posición cusqueña sin dar muchos argumentos.<sup>91</sup> Por último, ante la reunión de la delegación en Lima pidieron a la gente que se calme. Además, el tema sólo fue tocado desde el punto de vista local, muy local, casi sin mencionar lo que pasaba mientras tanto en Puno o Lima.<sup>92</sup> Así, en la práctica el sur no llega a existir como propuesta regional. Cada cual

90. Aunque es una forma de reacción que casi simultáneamente brotó en muy diferentes departamentos del país.

91. Por ejemplo, el 7 de setiembre de 2001, el *Diario del Cusco* publicó dos pequeños mapas: uno con la vía pasando por Cusco, con la leyenda «Sí, urgente», otro con la vía por Puno titulado «Puede esperar».

92. Es de anotar, sin embargo, que la información regional o nacional es, en general, escasa en los medios de comunicación en el país. *El Comercio* de Lima informa muy poco de lo que pasa en «pro-



ve lo suyo y enfrenta al rival, si es que es necesario. Si no lo es, se le ignora, como sucede en algunas de las propuestas técnicas para la vía interoceánica, cuando se hace el recuento histórico de las opciones y simplemente no se mencionan las alternativas opuestas.

Por su lado, el gobierno parece haber pensado al inicio que se trataba de un asunto puramente técnico, habiendo mostrado a lo largo de estos últimos meses, desconocimiento incluso de los aspectos técnicos y los antecedentes del tema, además de un manejo político poco serio y demasiado sujeto a las reacciones de la población. Se puede decir que al final tuvo éxito en acabar con las movilizaciones, pero a costa de diluir el tema, de postergar una discusión seria y nacional. Cada departamento ha quedado, aparentemente, contento con los regalos recibidos: rehabilitación de tal y cual carretera, y el inicio de una especie de competencia para ver, con los años, por dónde van los flujos<sup>93</sup> para luego decidir por dónde se hará la carretera. Al mismo tiempo, el gobierno propuso volver a reunirse con las comisiones de ambos departamentos para hacer una nueva convocatoria; pero pasó el tiempo y no hubo una nueva reunión. Semanas después, en una entrevista en televisión, el Ministro Chang prefirió hablar de la rehabilitación de la carretera Marginal y de la necesidad de un buen acceso a Saramiriza; sobre la interoceánica prefirió callar.

## 8. Intereses en juego / fríos

Hay que insistir en que no puede dejarse de lado la necesidad y el derecho de la población por conectarse mejor: con mayor rapidez, seguridad y más directamente. A ello debe responder el gobierno con una estrategia política, con un plan de comunicaciones, con una propuesta que resulte no sólo de estudios de ingeniería, sino también del conocimiento de la población y del medio ambiente en las zonas que atraviesen las vías. Debe ser una propuesta que tenga en cuenta las necesidades regionales (y no sólo locales) y una estrategia global para enfrentarlas, además de recursos reales para implementarla. Dentro de esto será fundamental también que se considere a la carretera como eje central articulante de toda una región, a través de vías secundarias que naturalmente incluirán a las zonas por donde no pase directamente la vía de que se trate, en este caso la interoceánica.

Dentro del tema ambiental hay cuestiones definidas cuya salvaguarda debe tomarse en cuenta. En la zona no sólo está el Parque Nacional del Manu que parece haber quedado al margen de la carretera, ya que todos los trazos en discusión pasan alejados del parque por lugares donde las aguas de los ríos ya han salido de él; también, en los departamentos de Madre de Dios y Puno se encuentran la Reserva Natural Tambopata-Candamo y el Parque Nacional Bahuaja-Sonne. Los trazos carreteros no los atraviesan, pero se encuentran muy cercanos a ambas zonas protegidas, especialmente a Tambopata. Este punto será necesario considerarlo cuando se habiliten para una vía importante, como se plantea con la interoceánica, por la depredación que implica el trabajo de habilitarla.

Un aspecto de interés nacional, que es secundario pero importante, se refiere a la cantidad de recursos utilizados en las últimas décadas en todo lo referente a esta carretera. Me refiero

---

vincias», lo mismo que el resto de diarios. Sólo *La República* había optado por otra alternativa: de lunes a viernes publicaba un bloque de seis a ocho páginas llamado «Gran Sur», con información de los diferentes departamentos, especialmente de Arequipa. Sin embargo, no había tampoco una visión del sur como región, sino sobre todo noticias separadas por departamentos.

93. Esto, evidentemente, no será tan espontáneo como sugiere el planteamiento. Hay carreteras que están en mejor estado, hay puertos con mejor infraestructura y organización, las distancias también son diferentes, etc.

tanto a la cantidad de estudios, proyectos, procesos legales y políticos involucrados; como a las diversas personas que se han dedicado al tema y se llevan su conocimiento sin dejar un proceso encaminado. Cada vez parece que se vuelve a empezar de nuevo y ello no sólo supone gastos directos, sino pérdida de experiencia. Esto lo ha mostrado el gobierno en este tema.

Un sector menos abiertamente implicado en estos manejos es el de algunos grupos económicos privados. Ya se ha mencionado a Odebrecht en relación a Brasil y supuestamente interesado en una salida por Ilo; por otro lado, últimamente se dijo que habría manejos del grupo Romero para lograr que la interoceánica tuviera a Matarani como puerto de salida, ya que este grupo viene operando ese puerto gracias a una cuestionada concesión conseguida hace algunos años. Sin embargo, estos grupos no aparecen públicamente en los debates.

Existen también intereses a nivel internacional. Algunos países se interesan directamente, como es el caso de Brasil, país para el cual la posibilidad de un acceso directo al Pacífico para los productos de su región occidental —especialmente los más distantes al río Amazonas— es estratégica. En este sentido, el Perú es sólo un país de tránsito, por más que el gobierno brasileño y sus representantes no lo admitan; a lo más es un territorio con mercados de conquista fácil. Evidentemente, el tema de la integración y de la relación entre los pueblos es siempre mencionado. Pero el Perú es un país muy pequeño —productiva y comercialmente— como para ser interesante en sí para Brasil. Por otro lado, si se observa un mapa de América del Sur, fácilmente se entiende que esta vía que conecta dos océanos pasando por el Perú, específicamente por Madre de Dios, no es un nexo directo entre ellos. Sería un tanto absurdo que algún producto viaje desde Sao Paulo por todo el Mato Grosso para llegar a Iñapari y de ahí a un puerto en el Pacífico. Tampoco parece ser un circuito atractivo para muchos turistas. El paso por Bolivia es mucho más natural. Pero los estados mediterráneos de Acre y Rondonia, entre otros, sí lograrían una vía importante de exportación en dirección a Asia. Incluso, dice Amayo, en Brasil se habla de «la carretera Acre-Tokio».<sup>94</sup>

Otros dos países implicados son Chile y Bolivia, ambos disputan al Perú el tránsito de Brasil hacia el Pacífico. Algunos dicen que hay mercancías suficientes para copar todos los puertos y carreteras de la zona. Sin embargo, es un hecho que ello se proyecta hacia el futuro y lo que los tres países quieren son los beneficios inmediatos de ese tránsito. Como dice Jaime Llosa: «ya existe una alternativa en uso»<sup>95</sup> y es la que va por ferrocarril de Brasil hacia Bolivia y luego hacia Chile o el Perú (según los cambios de condiciones portuarias y políticas). Pero es un asunto que cambia, y no es dable creer que se va a definir en uno u otro sentido, aunque es objetivo que Chile muestra ser más agresivo, eficiente e interesado que el Perú.

También en zonas más alejadas hay intereses en conflicto. Los Estados Unidos y el Japón miran desde diferentes perspectivas la construcción de una buena carretera que llegue fácilmente al Pacífico desde el Brasil. Para el Japón es la posibilidad de conseguir importaciones más baratas y también de exportar más directamente hacia allí; para Estados Unidos es una pérdida de ventajas comparativas en su propia relación comercial con el oriente asiático. Y, a pesar de no controlar ya directamente el Canal de Panamá, no es positivo para Estados Unidos que se encuentren alternativas que le hagan perder parte de su importancia y que abaraten los costos de transporte.

Dice Enrique Amayo que el Japón habría ofrecido dinero para construir la carretera interoceánica a fines de los años 80. Incluso el prefecto de Madre de Dios y el gobernador de Acre fueron invitados a ese país para discutir sobre sus intereses en la Amazonia y en la ca-

94. Entrevista a Enrique Amayo, ob. cit, p. 75.

95. *Caretas*, Lima, 27 de setiembre de 2001, p. 16.

retera. Pero Japón no insistió luego de que en ese tiempo Bush advirtió a Tokio de los estudios cuidadosos que deberían hacerse antes para preservar el equilibrio ecológico de la zona.<sup>96</sup>

Por último, no se pueden obviar los acuerdos comerciales entre países y grupos de países que forman parte de la globalización en el campo económico. En nuestra región, ello significa alianzas y acuerdos con los países andinos y también con Brasil. La Comisión Andina de Fomento trabaja en este sentido, lo mismo que la CAN; incluso el BID avala este tipo de proyectos supranacionales. Una carretera interoceánica de buen nivel, ligada a una Panamericana ya existente, a un sistema mejor e integrado de puertos, aeropuertos y telecomunicaciones será la base en cuanto a infraestructura para hacer reales acuerdos internacionales de comercio. No obstante, ello parece contradecirse con el espíritu conciliador del gobierno que empieza a ejecutar pequeñas obras por doquier que parecen satisfacer a la población en el corto plazo, pero no conllevan a una idea de país hacia los años futuros.

## REFLEXIÓN FINAL

Luego de un veranillo macrorregional, en el sur parece haber empezado a suceder lo mismo desde el año 2000, es decir, pensar en lo local y de corto plazo, quizás en relación a la caída del gobierno fujimorista. La gente, los dirigentes y los líderes parecen ir tras necesidades inmediatas —físicamente inmediatas, aunque no siempre sean claramente las principales— o seguir reivindicaciones de principio —como es la posición frente a las privatizaciones— y olvidan que un progreso real supone un contexto más amplio y un proyecto que integre los planteamientos locales. El localismo aparece en el discurso como descentralismo, pero en realidad refuerza lo contrario, la relación con el gobierno central, que debe decidir a quién concede dádivas y en qué medida.

Sin embargo, el localismo parece ser lo que, a la larga, está triunfando, localismo que el grupo arequipeño no detectó o no supo ganar realmente a su propuesta, como una propuesta para el conjunto. Los eventos vividos en relación a la construcción de la carretera interoceánica parecen ser un lamentable ejemplo de ello.

Una de las peores secuelas del régimen anterior es la fuerte tendencia centralista que ejercía en todas sus acciones. Es cierto que hasta entonces tampoco se había logrado implementar una efectiva corriente descentralista o, mejor dicho, los pasos que se estaban dando no aseguraban un rumbo eficaz hacia un país organizado desde el centro y desde las regiones con criterios diferentes al centralismo que siempre ha dominado en nuestra historia.

No obstante, se estaba iniciando un proceso que había convocado las voluntades de los políticos y de la población en general, proceso que se desmanteló esgrimiendo que los gobiernos regionales no habían funcionado como se esperaba en los dos años que iban durando y que entonces no tenían razón de ser.

De nuevo el gobierno, desde Lima, tomó las riendas del conjunto de decisiones y lo hizo cada día con más ímpetu, como corresponde a todo régimen que se basa en el autoritarismo y necesita controlarlo todo. Entonces, la población, en vez de caminar hacia la maduración de sus capacidades y acciones correspondientes a su región, volvió a anñarse, a pedir (o «exigir», como se suele decir) dádivas y soluciones, siempre parciales, desconectadas entre sí.

A pesar de experiencias como la Asamblea Regional en el Cusco o la propuesta de la Macro Región Sur, planteada desde Arequipa, que pretenden justamente trabajar y actuar

96. Entrevista a Enrique Amayo, ob. cit. pp. 70-73.

sobre ideas regionales de conjunto, la tendencia que resalta es la de exigir solución a reivindicaciones locales y parciales.

En el caso aquí estudiado, el de la disputa por la carretera interoceánica, se ha visto claramente cómo funciona ese juego entre actores sociales —en este caso espacialmente enfrentados aunque unidos en lo local— y gobierno —sin una idea o imagen cuajada de cómo tratar con la población y qué proponerle—. Ello se ha mostrado, además, en relación a la historia anterior y a momentos y tendencias más bien descentralistas que son ignoradas o pisoteadas por el acaloramiento de los hechos y por la sublimación del localismo.

Mientras tanto, en los últimos meses, la iniciativa sobre el proceso de descentralización parece haberse perdido desde el gobierno y, además, las demandas que suscitan grandes movilizaciones convocando a las sociedades locales en conjunto son tan menudas —en el sentido político— que la lucha contra el centralismo no parece ser muy promisoría. La instalación de gobiernos regionales a partir del próximo año, sin embargo, debe verse de forma optimista porque es un paso hacia la descentralización, más allá de las dudas de su eficacia por parte de unos y del voluntarismo de quienes la ven como algo muy simple.

Sin embargo, es de esperar que tras la instalación de un gobierno democrático que muestra un real interés por descentralizar (aunque haya diversas posiciones respecto a cómo, cuánto y cuándo) y luego de todos estos movimientos más o menos espontáneos que dan cuenta de la vitalidad de la población, es de esperar, repito, que en el mediano plazo todo ello lleve a pensar más en términos de país y de regiones, incluyendo las necesidades cotidianas y locales. Así, por ejemplo, la carretera interoceánica podrá llegar a construirse dentro de un plan que tenga en cuenta las necesidades y la organización espacial del sur, articulando a la región más que respondiendo a la fuerza de las exigencias del momento

**MAPAS**



## BIBLIOGRAFÍA CITADA

AL' SÁBER, Asis

1995 «Amazonía. Las lecciones del caos». *Allpanchis* / 45. Sicuani: IPA.

AMAYO, Enrique

1991 Entrevista «Del Brasil al Japón pasando por el Perú». *Quehacer* / 70. Lima: DESCO.

1995 «Espacio Amazónico e integración sudamericana». *Allpanchis* / 45. Sicuani: IPA.

CHIARELLA, Roberto y Geraldo CORTEGIANO

1995 «Espacio Amazónico e integración sudamericana». *Allpanchis* / 45. Sicuani: IPA.

2001 *Diario del Cusco*, agosto-octubre.

2001 *Diario El Comercio*. Cusco, agosto-octubre.

2001 *Diario El Comercio*. Lima, agosto-octubre.

2001 *Diario El Sol*. Cusco, agosto-octubre.

2001 *Diario La República* (sección «Gran Sur»), agosto-octubre.

DÍAZ PALACIOS, Julio

1995 «Integración para el desarrollo». *Allpanchis* / 45. Sicuani: IPA.

1997 *Die Welt. Der Kompakte Hausatlas*. Alemania: Bertelsmann.

ESCOBAR, Francisco Oscar Paredes

1982 *Carretera San Gabán-Puente Inanbari*. Puerto Maldonado: Corde Puno y Corde Madre de Dios.

ESPINOZA, Luis A.

1995 «Los corredores bioceánicos y los intereses del Perú». *Política Internacional* / 42. Lima: Academia Diplomática del Perú.

FERNÁNDEZ BACA, Inés y Luis NIETO DEGREGORI

1997 *Nosotros los cusqueños. Visión del progreso del poblador urbano del Cusco*. Cusco: Centro Guamán Poma de Ayala.

FLORES GALINDO, Alberto

1977 *Arequipa y el sur andino. Siglos XIII-XX*. Lima: Ed. Horizonte.

GÓMEZ, Jean

1988 «La Carretera Marginal de la Selva et le développement régional». *Cahiers des Ameriques Latines*. París.

LEITE-RIBEIRO, Raúl Fernando

1991 Entrevista de Alberto Adrianzén. «Un gran proyecto de integración». *Que hacer* / 71. Lima: DESCO.

LEMBCKE, Gustavo

1995 «Integración fronteriza peruano-brasileña. Situación y perspectiva». *Allpanchis* / 45. Sicuani: IPA.

40

LEONEL, Mauro

- 1992 *Carreteras, indios y ambiente en la Amazonía del Brasil Central al Océano Pacífico*. IWGIA, Doc. / 13. Copenhague.

MACQUARRIE, Kim y André BARTSCHI

- 1992 *Manu. El paraíso amazónico del Perú*. Barcelona.

MACRO REGIÓN SUR

- 2000 *Situación actual y propuestas para el desarrollo del sur del Perú*. Arequipa: Secretaría Técnica de la Macro Región Sur.

MALDONADO, Luis

- 1999 «Ingrastructura para el desarrollo del sur. INFRASUR». *Proyecto de reactivación del sur del Perú*. Arequipa: Convenio Prosur-UNSA-CAF.

MINISTERIO DE FOMENTO Y OBRAS PUBLICAS

- 1964 *Carretera Sud Americana Marginal de la Selva*. Lima.

MOSQUEIRA, Guillermo

- 1991 «Interoceánica. A camarón dormido...». *Sur* / 208. Cusco: Centro Bartolomé de las Casas.
- 1991 «Transamazónica: carretera al debate». *Sur* /208. Cusco: Centro Bartolomé de las Casas.
- 1972 National Geographic Magazine. *South America* / octubre. Washington.

NIETO DEGREGORI, Luis

- 1995 «Tres momnetos en la evolución del cusqueñismo». *Márgenes* /13-14. Lima: Casa Sur.
- 2001 «Normas Legales y Boletín Oficial». *El Peruano*. Lima, julio-octubre.

NOVOA, Zamiel

- 1991 «Carrtera interoceánica ¿respuesta a gobierno regional sin propuesta?». *Sur* / 206. Cusco: Centro Bartolomé de las Casas.

OROZCO, Librado

- 1995 «El Perú frente al proceso de interconexión bioceánica en el centro de Suramérica». *Política Internacional* /42. Lima: Academia Diplomática del Perú.

PAREDES, Óscar y José CAVIEDES

- 1983 *Proyecto vial interoceánico Puerto Pisco-Iñapari. Estudio Preliminar* / Vol. II. Cusco: Corde Cusco.

PAREDES, Óscar

- 1991 «De la transamazónica a la transoceánica». *Sur* / 188. Cusco: Centro Batolomé de las Casas.
- 1992 *Carretera interoceánica. Intaegración o marginación d la región Inka*. Cusco: Centro Batolomé de las Casas.

RAVINES, Róger

- 1996 *Atlas geográfico histórico del Perú*. Lima: Ed. Brasa.



REGIÓN J.C. MARIÁTEGUI, PROYECTO ESPECIAL CARRETERA TRANSOCEÁNICA

41

- 1992 *Carretera Transoceánica. Integración y desarrollo. Resumen Ejecutivo.* Puno.
- 2001 *Caretas.* Lima, 27 de setiembre y 4 de octubre.
- 1991 *Sur / 206.* Cusco: Centro Bartolomé de las Casas.

RODRIGUEZ NOVOA, Percy

- 2000 *Bases para la reactivación de Arequipa y el sur en el mediano plazo.* Arequipa.

ROJAS, Gladys y otros

- 1994 *Diagnóstico socioeconómico de la provincia del Manu.* Municipalidad Provincial del Manu. Cusco: Centro Bartolomé de las Casas.

SEGURA, Alex; Hildegardi VENERO y Johanna YANCARI

- 2001 *Los dilemas de la descentralización: procesos políticos y actitudes ciudadanas.* Documento de Trabajo. Lima: IEP.

TAMAYO HERRERA, José

- 1981 *Historia social del Cusco republicano.* Lima: Ed. Universo.

VEGA ALVEAR, Guillermo

- 1989 «Visión de la ciudad y sus perspectivas». *Crónica Urbanas / 1.* Cusco: Centro Guamán Poma de Ayala.
- 1995 «La interconexión vial bioceánica y su importancia para el Perú». *Política Internacional / 42.* Lima: Academia Diplomática del Perú.

## ÚLTIMOS DOCUMENTOS DE TRABAJO

113. *Ideales democráticos, realidades autoritarias. Autoridades políticas locales y descentralización en el Perú a finales del siglo XIX.* Carlos Contreras. 2001.
114. *Reformas electorales liberales y el voto popular durante la época del guano en el Perú.* Vincent Peloso. 2001.
115. *El poder del nombre, o la construcción de identidades étnicas y nacionales en el Perú.* Cecilia Méndez. 2002.
118. *Los Dilemas no resueltos de la Descentralización.* Romeo Grompone. 2002
119. *Conciencia criolla y espiritualidad en Lima colonial. Vida del extático y fervoroso Padre Juan de Alloza (1597-1666).* Alexandre Coello. 2002
120. *Propuesta metodológica para consignación de costos de programas de agua y saneamiento en zonas rurales.* Carolina Trivelli, Hildegardi Venero y Johanna Yancari. 2002.
121. *Las trampas de la focalización y la participación.* Martín Tanaka y Carolina Trivelli. 2002.
122. *Percepciones ciudadanas sobre el proceso de descentralización del Estado.* Patricia Zárate. 2002.
123. *El Instituto de Estudios Peruanos de la ambición teórica de los años sesenta al estupor fáctico ante el fujimorismo.* Juan Martín Sánchez. 2002.
124. *¿Somos o no descentralistas? Análisis de una encuesta de opinión en el Perú.* Carolina Trivelli. 2002.
125. *La dinámica de los actores regionales y el proceso de descentralización: ¿el despertar del letargo?* Martín Tanaka. 2002.
126. *Acequias y Gallinazos: salud ambiental en la Lima del siglo XIX.* Jorge Lossio. 2002.
127. *El centralismo peruano en su perspectiva histórica.* Carlos Contreras. 2002.
128. *El crédito para agua y saneamiento rural: una propuesta.* Carolina Trivelli. 2002.

Diagramado en  
el *Instituto de Estudios Peruanos* por:  
Rossy Castro Mori  
Impreso en los talleres gráficos de  
**EDITORA LOGOS**  
Av. Tomás Marsano 3685-302 Surco  
Abril 2003 - Lima - Perú