

Editorial:

Retos de la sociedad civil

Existen dos temas que ingresan de manera controversial en el debate nacional, el de una gran industria extractiva como es Camisea y el de los proyectos enmarcados en la iniciativa de Integración de la Infraestructura de la Región Sudamericana (IIRSA). Y es que los peruanos, por un lado, tenemos la necesidad de que los proyectos se implementen con plazos y procedimientos adecuados y que a la vez resulten lo más beneficiosos para el país, y por el otro, se requiere que la construcción de carreteras, hidro vías, mejora de puertos y aeropuertos e interconexiones energéticas estén enmarcados en propuestas estratégicas de desarrollo para lograr impactos sociales y económicos positivos en el país.

Las primeras ideas de estas iniciativas se vienen concretando desde la década pasada, sin embargo, han tenido nula o escasa participación informada de la sociedad civil como parte interesada y ciertamente responsable del control y vigilancia de estos proyectos, que en el caso de IIRSA involucran ingentes recursos del Estado y generan impactos de grandes magnitudes. Para ello, la sociedad civil requiere transparencia efectiva de parte de las instancias del Estado, tanto en brindar la información sobre las propuestas y la gestión de estos proyectos, como en facilitar el acceso al conocimiento de las normas legales que los enmarcan, así como los diferentes convenios, tratados y acuerdos que el país ha firmado.

Pero muchos actúan en contra, vemos a autoridades y funcionarios del Estado que atacan a quienes cuestionan la falta de transparencia o los Estudios de Impacto Ambiental. Evidencias sobre potenciales impactos negativos de éstos proyectos han llevado a la sociedad civil a impulsar con gran esfuerzo sus iniciativas, como lo ha hecho el grupo de organizaciones e instituciones que viene sacando adelante el Sistema de Monitoreo Independiente para CAMISEA, el cual dará seguimiento a la implementación del proyecto para controlar impactos negativos, especialmente en zonas más vulnerables social y ambientalmente.

Los Estados Sudamericanos que participan en IIRSA vienen actuando con similar actitud, poca transparencia en la información y cerrados a la participación mayoritaria de la población; asimismo instituciones financieras internacionales auspician y financian estas iniciativas. El BID es una de ellas, que bajo los mandatos de su política de sostenibilidad ambiental y social -que actualmente se encuentra en revisión y cuyos resultados no serán retroactivos- busca fomentar el desarrollo sostenible y la reducción de la pobreza en Latinoamérica, apostando por la integración física latinoamericana apoyando IIRSA.

Entonces, la presencia de instituciones como el BID da oportunidad a la sociedad civil de contrastar los mandatos de este Banco con los aportes de estos megaproyectos a la construcción del ansiado desarrollo sostenible que merece el Perú y Sudamérica.

La sociedad civil no puede permanecer impasible y se mantiene activa en la exigencia de que los proyectos asuman- además del énfasis en lo económico- el cumplimiento de estándares sociales y ambientales elevados, así como el desarrollo de sistemas de gestión ambiental apropiados... el reto está planteado.

IFI'S: Instituciones Financieras Internacionales

Las Instituciones Financieras Internacionales (IFIs) son organizaciones que prestan dinero a los países para la ejecución de proyectos de desarrollo y otras operaciones.

Las IFIs definen la agenda de desarrollo para América Latina, Asia, África y Europa del Este. Estas instituciones son el Banco Mundial (BM), el Banco de Desarrollo Asiático (BDA), el Banco Europeo para Reconstrucción y Desarrollo (BERD), el Banco de Inversión Europeo (BIE), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y las Agencias de Créditos de Exportación (ACE).

Las IFIs usan dinero público para emprender y financiar inversiones en los países en vías de desarrollo. La misión de estas instituciones es el alivio de la pobreza. Sin embargo muchos préstamos de las IFIs han causado graves problemas ambientales y sociales.

Fuente: www.foei.org

CONTENIDO

BID apoyará gasoducto sudamericano.....	3
Camisea y sus peligrosos incidentes.....	5
Carretera Interoceánica: derecho y responsabilidad para un desarrollo sostenible	7
Entrevista a Alberto Ruibal: “IIRSA se aprovechará si logramos conciliar”.....	6
IIRSA vista por Europa.....	10
Estados Unidos: intereses en IIRSA.....	11
Perspectiva socio-histórica de la integración latinoamericana.....	12
Entrevista a Antonio Brack: “La amazonía es una región estratégica para el Perú”.....	13
Comunidades nativas vecinas al proyecto Camisea.....	15

REUNIONES IFIS

SOCIEDAD CIVIL SEÑALA DEFICIENCIAS EN REUNIÓN DE CONSULTA DEL BID SOBRE CAMISEA

Las organizaciones de la sociedad civil presentes en la 2ª Reunión de Consulta Pública del Proyecto Camisea, organizada por el BID y llevada a cabo el 17 de agosto del presente en la ciudad de Lima, hicieron llegar una carta al Presidente de este organismo multilateral, Enrique Iglesias, expresando su preocupación por la forma poco participativa en que se llevó a cabo la reunión.

“Las reuniones semestrales de Consulta del Proyecto Camisea son parte del compromiso del BID con la participación y el diálogo constructivo con los grupos de interés como un elemento esencial para perfeccionar el diseño y la implementación de proyectos ambiental y socialmente sostenibles”, señala el BID.

Por un lado, las expectativas de los asistentes no fueron cubiertas. Se consideraba que esta reunión

superaría las deficiencias de la 1ª Reunión de Consulta realizada en Washington en febrero de este año. Aquella vez sólo el Estado y las Empresas tuvieron suficiente tiempo para hacer sus presentaciones, dejándose de lado la participación de la sociedad civil.

“La agenda dio prioridad a todos los actores del Estado y de las empresas para presentar sus actividades y desempeño, mientras que la sociedad civil, tanto los representantes de las organizaciones indígenas de los pueblos afectados como de las ONG, que tenían serias críticas y preguntas para los expositores, estaban limitados a presentar preguntas escritas que eran respondidas de manera selectiva y general, evitándose en la mayoría de los casos la respuesta a los cuestionamientos más importantes”, señalaron las organizaciones en la carta.

Asimismo, se hicieron críticas al BID por no haber respondido los cuestionamientos expresados durante la reunión. Entre los

aspectos que requieren aclaración se encuentran: la falta de sanción a TGP por el derrame de gas ocurrido el 22 de diciembre de este año; el reclamo de las comunidades nativas por la inadecuada forma en que se llevaron a cabo las audiencias del Lote 56; la desestimación del pedido de ayuda en salud y defensa de su territorio del jefe de la comunidad Santa Rosa de Serjali; la tergiversación de la ley para manejar el FOCAM (la propuesta que había sido elaborada participativamente fue cambiada por otra); entre otros aspectos de suma importancia.

El BID tiene el compromiso de realizar dos reuniones al año para tratar públicamente el tema Camisea. Las reuniones se realizarían durante los 14 años que durará el préstamo del BID para el proyecto.

Las organizaciones que firman la carta son: Asociación Civil Labor, CEDIA, Conservación Internacional, Shinai, Sociedad Nacional del Ambiente y WWF Perú. Puede ver la carta en www.labor.org.pe: “descargas”: Artículos y Otros: 2005-09-05 Carta al BID

En vista de la demanda de gas en la región

BID apoyará gasoducto sudamericano

A partir de la crisis producida en Bolivia por el tema de hidrocarburos, los países del MERCOSUR que se proveen del gas de ese país decidieron poner en práctica una alternativa para asegurar su abastecimiento. Según información oficial, los ministros de energía de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, presentaron al Presidente Toledo un proyecto para acceder al gas de Camisea. El proyecto demandaría una inversión de al menos 2, 500 millones de dólares para la construcción de 1,200 kilómetros de ducto, que irían desde Pisco hasta Tocopilla (Chile), y otro adicional de 500 kilómetros desde la localidad de Uruguayana (frontera argentino-brasileña) a Porto Alegre (Brasil). Las demandas del MERCOSUR son de aproximadamente 1200 millones de pies cúbicos por día. La construcción del Gasoducto al Noreste Argentino (GNA) es un proyecto importante para el gasoducto sudamericano.

La iniciativa de formar un Gasoducto Sudamericano (anillo energético) se anunció formalmente durante la XXVIII Cumbre de Jefes de Estado del MERCOSUR (Asunción, 20 de Junio del 2005). En el marco de esa reunión el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), manifestó su interés de financiar la construcción del gasoducto proyectado desde Perú hacia los demás países. El presidente del Banco, Enrique Iglesias, señaló: "La cuestión energética es fundamental. Estamos dispuestos a dar una asistencia técnica y financiera".

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) otorgará un crédito no reembolsable de 150.000 dólares para la etapa de estudios del proyecto



del Gasoducto Sudamericano que abastecerá de gas a Brasil, Argentina, Chile, Uruguay, Paraguay y Perú, informó el Banco durante la reunión del Grupo de Trabajo del Proyecto del Gasoducto Sudamericano sostenida en Lima en julio de este año. Más adelante fue integrado Bolivia al proyecto del gasoducto.

El 23 y 24 de agosto se llevó a cabo la Mesa Redonda del Gasoducto Sudamericano en Montevideo donde fue firmado un documento marco sobre complementación energética regional y otro que otorga el apoyo oficial al proyecto del Gasoducto Sudamericano por todos los ministros de energía de los países del MERCOSUR y el embajador de Perú en Uruguay.

Gas peruano con incertidumbres

En el Perú, las discusiones en torno al llamado "anillo energético"

(Gasoducto Sudamericano) ponen en duda la posibilidad de cubrir demandas de un gasoducto sudamericano con nuestros yacimientos. Se dice que las reservas del Lote 88 de Camisea serían para cubrir el mercado interno mientras que las reservas del Lote 56, proyecto en fase de exploración, servirían para la exportación. Los contratos firmados con PLUSPETROL para la explotación de Camisea se dieron bajo la condición de garantizar el abastecimiento del mercado interno en forma permanente. El Gerente General de PLUSPETROL señaló que ya se han comprometido en exportar 600 millones de pies cúbicos de gas por día a México. En esa línea, Repsol YPF (hispano-argentina) se ha sumado a Perú LNG (socia de PLUSPETROL) para sacar adelante la exportación del gas del Lote 56. Sin embargo, las cifras aún son probables y no se sabe exactamente si podremos cubrir las

demandas de exportación sin comprometer el abastecimiento nacional.

Asimismo, parte de la discusión señala que el Congreso de la República ha modificado la Ley N° 27133 que garantizaba el abastecimiento interno de gas natural para el Perú por 40 años mediante la Ley N° 28552 que podría permitir la exportación de este recurso lo que nos podría ocasionar un suministro interno de gas natural por sólo 11 años.

Nuevos lotes, mayores impactos para la selva sur

Luego del Lote 88, el gobierno peruano a través de PERUPETRO, agencia autónoma para la promoción de las inversiones en hidrocarburos, está promocionando la exploración y explotación de nuevos lotes de gas natural. La situación sobre CAMISEA es muy compleja y aún no se ha puesto en marcha el Monitoreo Independiente para la parte selva que ayudará a detectar con mayor exhaustividad los impactos de este proyecto. Los impactos van desde lo ambiental, social hasta lo económico e institucional.

PERUPETRO ha promovido la explotación del Lote 56 en la selva sur, al noroeste del Lote 88 del Proyecto Camisea. El contrato se firmó en setiembre del 2004 con el consorcio Pluspetrol - Hunt Oil SK Corporation - Sonatrach - Tecpetrol. Este lote cuenta con una extensión de 58,500.00 has donde se ubican los yacimientos de Mipaya y Pagoreni. Las reservas descubiertas se estiman en 3 trillones de pies cúbicos de gas natural y 220 millones de barriles de líquidos del gas natural. Con la explotación de este lote se concreta el primer componente de un proyecto para exportar gas natural licuado representando una inversión de 550 millones de dólares.

Asimismo, PERUPETRO ha firmado contrato con Petrobras Energía Perú para la exploración y explotación de un área de 340, 133.72 has al suroeste del Lote 88 en el Cusco correspondientes al Lote 58. De igual manera, PERUPETRO tiene contratos vigentes para la exploración del Lote 57, también cercano al Lote 88, por la empresa Repsol Exploración Perú en un área de 611, 067.81 has que corresponde a las regiones selváticas de Ucayali, Junín y Cusco.

Entre los aspectos más preocupantes de estos proyectos de exploración es que acrecientan el riesgo de afectación a las comunidades nativas en aislamiento voluntario, que como se ha visto en el Lote 88, las operaciones vulneran su salud y territorios y dificultan su provisión de alimentos. Por otra parte, se encuentran los problemas ambientales como la deforestación, la erosión de suelos, la perturbación de la fauna, entre otros. Actualmente se está elaborando los Términos de Referencia de la Evaluación Ambiental Estratégica para el Bajo Urubamba la cual será financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo.

PROPUESTAS PARA UN MONITOREO DE CAMISEA

La empresa norteamericana E- Tech Internacional, dedicada a la prevención de derrames en ductos, se ha ocupado en los últimos meses en plantear propuestas tecnológicas para prevenir futuras fugas en los ductos de Camisea. Estas medidas servirían para detectar a tiempo las fallas potencialmente peligrosas presentes en la instalación.

En ese sentido, E-Tech Internacional sugiere los siguientes principios a ser considerados en un monitoreo independiente del gasoducto:

1. Una revisión detallada, por parte de un experto independiente aprobado por la sociedad civil peruana, de todos los documentos sobre la instalación e inspección de los dos ductos, inclusive si los ductos tienen una protección catódica y si fueran sujetos a una prueba hidrostática después del ensamblaje en el campo.
2. Una consulta conjunta entre un experto independiente, el Gobierno Peruano y TGP de los métodos más confiables para identificar las debilidades actuales en el gasoducto y en el oleoducto con el fin de evitar fugas y derrames futuros.
3. La revisión independiente (por parte del experto externo) de los planes de trabajo antes de iniciar los trabajos de campo, el monitoreo conjunto de las pruebas que se vayan a efectuar, y la difusión transparente de los resultados.

Camisea y sus peligrosos incidentes

En la madrugada del 16 de setiembre del 2005 pobladores de la localidad de Toccate, Distrito de Anco, Provincia de la Mar en Ayacucho, fueron evacuados al producirse la rotura del ducto de líquidos de Camisea. El ducto, que va del Urubamba a Pisco, se rompió a la altura del kilómetro 200.7 y, según fuentes oficiales, el fluido se dispersó en la atmósfera y otra parte quedó esparcida en el área próxima.

La primera vez que se produjo un derrame por rompimiento del ducto de Camisea, desde que Pluspetrol y TGP iniciaron sus operaciones en agosto del 2004, fue el 22 de diciembre, debido a una falla en la soldadura del ducto en la zona del Urubamba.

Posteriormente, el 29 de agosto del presente se produjo otro derrame en el distrito de Pacobamba en Apurímac también por rotura de la tubería. Las autoridades no han informado de este caso.

Bajo control

Han transcurrido apenas 9 meses de iniciado el proyecto Gas de Camisea que tuvo un proceso más que controversial durante la instalación de las tuberías de gas. Al haber ya transcurrido las fechas inicialmente previstas, el trabajo de instalación se encontró con problemas climatológicos, deslizamientos y erosión, lo que al final de cuentas afectó a las comunidades nativas del área de influencia. Según la empresa, estos eran “incidentes” de trabajo. “Todo está bajo control”.

Sin embargo, los últimos acontecimientos nos han demostrado todo lo contrario. El primer derrame de gas contaminó la Quebrada Kemariato y afectó la biodiversidad local. Además impactó a las comunidades nativas del Bajo Urubamba, provincia de La Concepción, Cusco.

En ese momento se argumentó que se trataba de una falla técnica, fácilmente subsanable. Se le siguió llamando entonces un “incidente”. OSINERG, como entidad reguladora, inició las investigaciones y promovió la sanción a la empresa TGP mediante una multa de 300 UIT (990 mil nuevos soles). La empresa no tardó en apelar y ahora el asunto sigue sin resolución.

Por su parte, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), aún estando informado de este suceso, aprobó el desembolso total del préstamo para el proyecto Camisea. El BID argumentó que no existían “daños probados”.

Lamentablemente hasta hoy, “incidentes” similares han ocurrido dos veces más, causando un impacto que se contradice con la magnitud de las acciones que se han tomado para remediarlo y sancionar a los responsables.

El último derrame

Apenas habían transcurrido quince minutos del día viernes 16, cuando el sistema de operaciones de TGP detectó una fuerte baja de presión en el ducto que transporta los líquidos de Camisea. Inmediatamente el bombeo de gas y

“Han transcurrido apenas 9 meses de iniciado el proyecto Camisea y ya han ocurrido tres accidentes en el tramo de los ductos”



líquidos se detuvo. En ese momento, pobladores de la localidad ayacuchana de Toccate, escucharon un estallido proveniente de los tubos. Algunos salieron hacia una quebrada. Desde allí, según versión de la campesina Luisita Espino Manyavilca, vieron una nube oscura que cubría su comunidad. No pudieron evitar inhalar el gas, lo que les produjo dolores estomacales y de cabeza. Para dar cuenta del hecho, un grupo se dirigió al sector del PS3 en la comunidad de Chiquintirca. Se trataba de la fuga de 4.000 mil barriles de líquidos, de los cuales 2.000 tuvieron un impacto directo sobre el medio ambiente y la población.



Según especialistas del Ministerio de Energía y Minas, de haberse producido la explosión más cerca de la comunidad, se habría causado daños aún más lamentables, ya que el gas contiene Metano, cuya función es bloquear el oxígeno, entonces las personas habrían podido fallecer por asfixia. Indicaron que en el caso del gas líquido, sí pudo haber causado daños irreparables en los ríos, causando la muerte de peces y otros animales.

Tras conocerse ese suceso, OSINERG tomó cartas en el asunto, y tras la evaluación, ordenó la apertura de nuevos procesos contra TGP, con lo cual la empresa que transporta los líquidos y el gas de Camisea acumula siete procesos desde que inició operaciones en agosto del 2004.

Al ser entrevistado, el gerente de TGP, indicó a través de un medio televisivo local, que “están investigando a qué se deben estos incidentes que posiblemente van a seguir ocurriendo durante los 30 años de operación del proyecto”.

A su vez, las autoridades de Anco han exigido a TGP y a las instancias competentes como el OSINERG, DIGESA, Defensoría del Pueblo, Ministerio Público, Ministerio de Energía y Minas, entre otros, que actúen con transparencia en la verificación de los daños tanto en el ambiente como en la salud de la población de Toccate.

Auditoria Ambiental Independiente

Las organizaciones ciudadanas se pronunciaron hace unos meses acerca de la necesidad de que se realice una Auditoria Ambiental Independiente que serviría entre otros aspectos importantes, para poner en evidencia el origen de las fallas en el Proyecto Camisea que han causado los derrames, además ayudaría a establecer medidas para prevenir otros accidentes. Debido a los últimos acontecimientos el Ministro de Energía y Minas ha manifestado la necesidad de pedir una Auditoria Independiente del proyecto lo que representa una oportunidad para la sociedad civil para pedir con mayor fuerza la auditoría.

“Las organizaciones ciudadanas propusieron la realización de una Auditoria Ambiental Independiente para detectar las fallas del proyecto Camisea”

Carretera Interoceánica: derecho y responsabilidad para un desarrollo sostenible

Por Michael Alfaro Gómez

En los últimos días el inicio de la construcción de la carretera interoceánica ha sido un tema de controversia entre distintos actores políticos, sociales y técnicos. Esta discusión ha traído mucha confusión en la población y especialmente para los ciudadanos del sur del Perú, materia de preocupación por el anhelo de desarrollo que implica esta obra de infraestructura.

Al respecto hay 3 puntos de discusión:

En primera instancia está la absolución del proyecto del Sistema Nacional de Inversión Pública, en este caso debemos manifestar que este sistema que se ha convertido para muchos gobiernos locales y regionales en una camisa de fuerza, hay que recalcar su importancia en la construcción de una cultura de eficiencia de la inversión pública y que somos uno de los últimos países en América Latina en implementarlo. Por otro lado, por tratarse de un instrumento nuevo en nuestro país, aún adolece de ciertas reformas y en los últimos meses las ha tenido, por ejemplo en los techos presupuestales para la definición de instancias de evaluación y evaluaciones sobre definiciones operativas. Aún este sistema debe mejorarse y prever mecanismos para la evaluación de inversiones no sólo de costo beneficio sobre la base de un escenario actual sino también sobre la base de políticas de estado como el Acuerdo Nacional de Gobernabilidad y la ley marco de la descentralización, ya que el proyecto de la carretera Interoceánica bajo el modelo actual de evaluación habría



tenido serias dificultades de ser aprobado, así como en el futuro podrían tener otras obras para las zonas llamadas por Lima, el interior del país.

El segundo tema es el de la inversión gigantesca e injustificada debido a que, según la normatividad, para la construcción de una carretera de este tipo se requiere un tráfico mínimo de 400 vehículos por día. Dicho así los pueblos rezagados del sur del Perú por décadas bajo un centralismo brutal y aun imperecedero, deben con sus economías reducidas, poblaciones menguadas por la migración y atribuciones institucionales limitadas, garantizar primero su propio desarrollo para luego reclamar cualquier tipo de inversión. Hoy en día todos pagamos el proyecto del Gas de Camisea en nuestros recibos de Luz, un proyecto es Cuzco donde nace, ni Apurímac o Ayacucho, es Lima por qué?; porque

llevar gas a otro lado no es rentable dicho en términos costo beneficio empresariales. Entendido así, no se justifica invertir para provincias, Lima siempre será rentable y destino justificable de inversiones como lo fue también la ampliación de su Panamericana Sur, es decir sí se justifica que todos paguemos un gasoducto para mejorar los servicios de Lima, para hacer más competitivas las empresas de Lima en desmedro de las del interior y desarrollar más su economía. La inversión de la Interoceánica no se acerca en nada a las inversiones anuales en servicios y bienes que se dan en Lima y menos aun en todas las riquezas extraídas del interior del país para el desarrollo de Lima.

El tercer tema que es de suma preocupación es el ambiental, la carretera implicará grandes impactos ambientales y por tanto sociales y culturales en la zona de intervención; lo que parece extraño es el

surgimiento de voces ambientalistas raramente escuchadas a unos cuantos días de la firma de los contratos de la carretera interoceánica y que han reforzado su posición con los argumentos anteriormente tratados. Se han barajado diferentes argumentos del por qué de esta posición, desde una posición coherente por el bienestar y desarrollo sostenible del país, hasta las de defender intereses chilenos, la resistencia centralista de Lima o la de ganarse una tribuna política. Lo cierto es que toda obra de este tipo causa impactos ambientales no importa que tan bien estructurada este, y desarrollar su infraestructura es una estrategia clave para toda nación que desee garantizar el bienestar de su población. El reto está en qué tan eficientes somos en utilizar los recursos naturales manejando adecuadamente el medio ambiente y generar riqueza para atender las necesidades de desarrollo de la región.

La interoceánica es una inversión estratégica para el desarrollo del sur del Perú, aunque parte de nuestra elite tecnócrata argumente lo contrario; sin embargo no hay que negar los dos retos fundamentales que trae consigo:

El de desarrollar y ejecutar programas y proyectos sumando esfuerzos entre los actores institucionales, empresariales y sociales para el aprovechamiento de esta inversión; de tal manera que este eje articulador no sea un elefante blanco más y frustración de los anhelos de los pueblos del sur, sino el catalizador con el que se aprovechen las potencialidades de la región, el turismo, la agroindustria tradicional y no tradicional, la industria textil, etc. Siempre teniendo en cuenta que esta obra no solo es un eje integrador del continente sino también del Sur del Perú y articulador potencial para clusters productivos.

Otro reto es el de la gestión adecuada del medio ambiente, responsabilidad para las regiones del

sur y del gobierno central en desarrollar estrategias para la mitigación de los impactos ambientales que traerá dicha carretera; de la adecuación del marco legal como lo tiene el Estado de Acre en Brasil, así como del desarrollo de capacidades y del fortalecimiento institucional para afrontar la gestión ambiental en el área de influencia.

Por tanto la carretera interoceánica se convierte en un derecho ganado por los pueblos del sur del Perú, enmarcado en las políticas de descentralización y del acuerdo de gobernabilidad; pero así mismo es responsabilidad de los gobiernos locales y regionales, de la sociedad civil y empresarios, de trabajar concertadamente en el manejo responsable de los recursos naturales y de la preservación del medio ambiente como el único capital real que puede garantizar nuestro desarrollo y calidad de vida en forma sostenible.

Michael Alfaro Gómez es arquitecto, Mg. en Planeamiento y Gestión Urbano Ambiental, Especialista en Sistema de Gestión Ambiental, Desarrollo Local y Construcción Sostenible y Consultor de ICD Consult.

“La carretera implicará grandes impactos ambientales, y por lo tanto sociales y culturales en la zona de intervención”

CARRETERA DAÑARÍA ECOLOGÍA DE LA SELVA

El parlamentario Luis Santa María está impulsando la inclusión del proyecto de la carretera Salaverry- Juanjuí dentro del Eje Amazonas de la IIRSA. Este proyecto uniría costa, sierra y selva desde la Región de La Libertad hasta San Martín en la parte nororiental del país. La carretera atravesaría las cordilleras occidental y central de los andes del norte; cruzaría transversalmente la cuenca del Río Marañón y terminaría en el río Huallaga.

Los tramos de la carretera serían: Salaverry-Trujillo-Shiran (carpeta asfáltica); Shiran-Otuzco (bicapa); Otuzco-Alto Chicama (afirmado); Alto Chicaza -Huamachuco (aprobada su viabilidad); Huamachuco-Puente Pallar-Juanjuí (se están estudiando dos alternativas).

Lo preocupante es que la carretera al pasar por la parte suroriental de la Región San Martín (tramo que llega hasta la ciudad de Juanjuí) afectará una zona de alta importancia biológica y paisajística, causando impacto en un bosque de alto valor para la conservación (CDC-UNALM). Asimismo, la carretera se encontraría cercana a la zona de influencia del Parque Nacional de Río Abiseo considerado Patrimonio Mundial de la UNESCO, en 1990, por poseer abundante diversidad biológica e importantes restos culturales. WWF recomienda la ampliación de este parque, sin embargo el proyecto de la carretera Salaverry-Juanjuí cortaría en dos el gran bloque de bosques de alto valor para la conservación.

El Mg. Miguel A. Cornejo García, ex Director de Recursos Culturales del Proyecto Parque Nacional Río Abiseo considera que es necesaria la realización de Estudios de Impacto Ambiental y Evaluación Arqueológica debido a que en la zona de Trujillo y la selva alta existen abundantes repositorios de sitios arqueológicos.

Desde el punto de vista ecológico, la especialista Ana Sabogal (Boletín IDEA-PUCP N° 10) señala que las carreteras cambian los ecosistemas al alterar el flujo natural de las especies que se alejan por causa del ruido, la compactación del suelo, y la vibración. Por tal motivo, recomienda elaborar una Evaluación de Impacto Ambiental antes de llevar a cabo la realización de la carretera.

“IIRSA se aprovechará si logramos conciliar”

*Experto Internacional en Logística Comercial Global, Ph.D. Universidad de Notre Dame.

Usted afirmó refiriéndose a IIRSA, que “lo perfecto es enemigo de lo bueno”. En el caso del Perú, ¿estaríamos preparados para aprovechar lo bueno de IIRSA?

No, la respuesta es tajante. Para comenzar debemos superar la visión nacional y regional y asumir una visión sudamericana, para lo que nos falta mucho. IIRSA se va a aprovechar o desaprovechar en la medida que podamos conciliar una serie de puntos de vista. Estoy totalmente de acuerdo en minimizar el impacto ambiental, pero creo que sería muy perjudicial poner como determinante el tema ambiental. Si hoy en día queremos realizar una actividad humana, en cualquiera de los campos, que en un 100% no sea dañina al ambiente tendríamos que reformar el planeta. Sin embargo, me parece bien que existan iniciativas para minimizar los impactos ambientales. Hay otro detalle, los análisis ambientales son requisitos indispensables para llevar adelante todos los proyectos. Los grupos ambientalistas deberían pedir participar en los comités de análisis ambiental de cada uno de los proyectos.

Sin embargo, los estándares ambientales que serían aplicados de los proyectos de IIRSA corresponden a los de cada uno de los estados. En el caso del Perú nuestros estándares son mucho menos exigentes...

Yo creo que ahí está uno de los

papeles importantes de estos grupos. En tener una presencia frente a los estados, lo cual es usual en el desenvolvimiento institucional de una entidad gubernamental. Pero por otro lado, no podemos ser tan



ingenuos de creer que no habrá impacto ambiental ni existirá un ingrediente imperialista. La próxima potencia sudamericana es Brasil, por eso debemos ser muy realistas y a pesar de esto decir: “bueno, seguimos”. Pero eso, la integración es uno de los

visibles mecanismos y estrategias que pueden permitir minimizar este tipo de imperialismo. Vamos a tomar el caso específico de Brasil, actualmente este país aplica una política que busca sustentar las bases de su pirámide como potencia. Pero no es igual que lo haga sola que con toda Sudamérica, por eso se separó del ALCA.

Según esto, ¿no sería Brasil el único beneficiado con IIRSA?

Uno tiene que llegar a un pragmatismo a ultranza. Pongamos que se trata principalmente del interés de Brasil, pero si no fuera así que podrían hacer los demás países frente a Estados Unidos y China. Nuestros países tienen una existencia de 189 años, ¿qué le puedes pedir a un país con 189 años? Está en la pubertad. La pubertad es una etapa de consolidación. Ahí está la gran

decisión. O haces algo minimizando o no haces nada.

En el mejor escenario ¿qué debería hacer Perú frente a IIRSA?

El Perú tiene condiciones excepcionalmente interesantes, pero necesitas equipos multidisciplinarios y estos no se conforman. La capacidad existe a medias. ¿Qué institución del Estado tiene continuidad los últimos cincuenta años? Sólo las fuerzas armadas y Relaciones Exteriores. Por lo tanto, no hay un hilo conductor en el Perú, es un país de naciones yuxtapuestas. ¿Cómo vas hacer ordenamiento del territorio si no partes de esa base? ¿Qué puedes hacer frente a todo esto? Primero, la sociedad civil y el empresariado deben participar en la iniciativa IIRSA a nivel de comité interinstitucional IIRSA Perú y en IIRSA como tal. De esta forma, empujamos a que IIRSA se institucionalice y se quite de la esfera meramente bancaria, y ahí recién vamos a poder entrar.

¿Y en cuanto a los impactos sociales de los proyectos de IIRSA?

Los corredores pueden tener un beneficio muy importante en la medida que intenten minimizar el impacto social negativo. Ahora, hay otro detalle, no se va a construir casi nada, todo ya está. Entonces hay que tratar de minimizar el impacto negativo de lo que ya existe. Por ejemplo, en el caso del proyecto del sur del Perú, no se trata de construcción sino de mejoras. Es mejorar radio de cobertura, superficie de rodamiento, drenajes, lo realmente costoso será el mantenimiento por la zona en que está.

¿Cuanto saben de IIRSA las ONGs y las entidades europeas?

IIRSA vista por Europa



Hay poca información acerca de IIRSA en Europa, lo cual no es tan sorprendente, aunque poco a poco se está dando a conocer más la iniciativa entre los funcionarios públicos y las organizaciones que mantienen alguna relación con Latinoamérica.

En la Comisión Europea, que es como un ministerio grande para la Unión Europea, se ha empezado a recibir información de parte de los gobiernos Sudamericanos sobre IIRSA. Según el discurso de los gobiernos de América del Sur esta es una iniciativa propia orientada a trabajar problemas de pobreza, desarrollo económico e integración. Es decir, IIRSA ha sido planteada ante la Comisión Europea como si estuviera lista para ponerse en práctica y ya estuviera consensuada con las poblaciones latinoamericanas.

La Comisión Europea tiene una predisposición favorable hacia el concepto de integración, y hacia la noción de utilizar la infraestructura como una de las estrategias para lograr esto. La posición oficial de la UE es que a través de la integración de la infraestructura se logra un desarrollo económico positivo y se puede reducir la pobreza, Ven esto como la historia de Europa desde los años '50. Es importante tener esto en mente para entender la posición de la Comisión y de los gobiernos Europeos.

El BID: gira europea promoviendo IIRSA

El jefe de co-financiamiento del BID, Bertus Meins, en una gira por Europa ha presentado IIRSA a gobiernos, sectores académicos, bancos multilaterales y ONGs, afirmó que el BID ve en IIRSA la estrategia que América Latina necesita seguir para impulsar el crecimiento económico y aliviar los problemas de pobreza. A través de infraestructura se podrá incrementar el crecimiento económico y la competitividad de Latinoamérica en el mercado globalizado como exportador de recursos naturales. Estas afirmaciones reflejan una visión acorde a la economía tradicional, según la cual el desarrollo económico se logra en base a la exportación de recursos naturales. Términos como "reducción de pobreza", "medio ambiente", "desarrollo sustentable" no fueron parte de su vocabulario. Meins considera que, como Banco, el BID no tiene dentro de su mandato la reducción de la pobreza. Lo que parece contradecir algunos documentos del BID, e incluso a las palabras del entonces Presidente del BID, Sr. Enrique Iglesias.

“Es relevante crear una conciencia crítica de las organizaciones europeas frente a IIRSA”

Acá vemos al BID actuando en su papel de ente legitimizador de IIRSA y de los planes de construcción de infraestructura. Está buscando movilizar dinero que pueda ser invertido en proyectos dentro de este marco, ya sea proveniente de bancos multilaterales o del sector privado (bancos y compañías) en Europa. IIRSA se plantea entonces como una nueva oportunidad de inversión y crecimiento para las compañías europeas en Latinoamérica. Con la facilitación activa del BID, los gobiernos sudamericanos quieren crear una visión positiva de IIRSA con el fin de conseguir apoyo político.

El BID dice claramente que no hay intenciones de crear una nueva estructura o institución que la maneje. De esta postura sale una preocupación importante sobre transparencia, pues al no existir ningún ente central donde se pueda acudir cuando haya problemas ambientales o sociales no se podrá establecer claramente quién es el responsable. En conclusión, si el BID ha estado haciendo esta gira en busca de co-financiamiento, esto nos indica que IIRSA está avanzando seriamente hacia la implementación de nuevos megaproyectos.

ONGs europeas: apoyo que requiere ser orientado.

Las ONGs europeas tampoco manejan mucha información acerca de IIRSA. Sin embargo, tanto las ONGs cooperantes como los movimientos ambientalistas relacionados a Latinoamérica muestran interés por conocer el tema más afondo y encontrar maneras de apoyar las acciones de las organizaciones sociales preocupados por IIRSA en Latinoamérica desde Europa.

¿Por qué es relevante en la discusión sobre IIRSA mirar hacia Europa? Básicamente para crear una conciencia crítica respecto a IIRSA y sus megaproyectos, tanto en el mundo oficial de los gobiernos y la cooperación como en los movimientos sociales, porque parte del apoyo financiero y político para IIRSA vendrá desde Europa.

Aunque probablemente la cooperación oficial no esté directamente involucrada con IIRSA lo podría estar indirectamente a través de instrumentos como las garantías de crédito de exportación, o programas de apoyo al presupuesto general de la nación, o financiación de estudios de impacto ambiental.

En Europa, las principales organizaciones que se involucrarán con el tema son las agencias de cooperación, las organizaciones ambientalistas, los ministerios de relaciones exteriores y de finanzas, la Comisión Europea y el Banco Europeo de Inversiones (EIB) una banca multilateral .

Basado en las ponencias de Nicole Walshe, Both ENDS, Holanda

Estados Unidos: Intereses en IIRSA

IIRSA no es una iniciativa del Banco Mundial donde Estados Unidos tiene bastante peso, sino más bien de los gobiernos americanos y del BID, la CAF y FONPLATA. Más aún, el Banco Mundial casi no se ha pronunciado al respecto, ni siquiera dentro del BID. Sin embargo, considero que Estados Unidos sí tiene intereses con IIRSA y empiezan a manifestarlos. Dentro del BID, este país tiene 31% de la votación, más grande solamente serían los países latinos en su conjunto con el 51%. Sin embargo, cuando Estados Unidos quiere algo, lo logra. Lo mismo sucede en el Banco Mundial con el 15% de la votación.



Sus intereses son muy sencillos, en primer lugar están las vías transoceánicas donde sus contratistas competirán con los europeos y los brasileros. Como vemos, les interesa mover productos, y, como de costumbre, tienen fuerte interés en los recursos naturales. Adicionalmente, ahora sus intereses apuntan también a los energéticos. Prácticamente, la totalidad de la política de Estados Unidos se está poniendo en función a acumular energéticos para hacer frente a China. Por lo tanto, ahora miran con nuevos ojos a América Latina, en términos de petróleo y gas natural. De esta manera, Estados Unidos vuelve a actuar al interior de las IFIS (por ejemplo, al nombrar a Paul Wolfowitz como presidente del Banco Mundial) de acuerdo a sus intereses geopolíticos y militares que son coincidentes con su necesidad de tener el control absoluto de los energéticos en el hemisferio. Por otro lado, el Banco Mundial ha vuelto su mirada a las inversiones en obras de infraestructura grande. El nombramiento de Pamela Cox como vice-presidente para América Latina es un reflejo de esta tendencia. La Señora Cox es reconocida por su fuerte enfoque sobre las inversiones en infraestructura. Por lo tanto, actualmente el Banco Mundial está financiando ocho proyectos IIRSA. Tal como el BNDES brasileño, el Banco Mundial no necesita formar parte del Comité de Dirección Ejecutiva, ni del Comité de Coordinación Técnica, ni de un Grupo Técnico Ejecutivo para participar en IIRSA.

Basado en la ponencia de Eric Holt-Giménez, del Centro de Información Bancaria (BIC)

Perspectiva Socio-Histórica de la Integración Latinoamericana

Por Nelson Manrique*

La integración es un problema que se plantea históricamente. Originalmente este continente (Sudamérica) era una sola unidad política administrativa desde Panamá hasta Tierra del Fuego, excepto Brasil, todo lo demás era Virreinato del Perú. En 1739 se escinde toda la parte norte para formar el Virreinato de Nueva Granada, Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá. En 1776 se escinde la parte sur, Chile, Argentina, Bolivia, Uruguay, Paraguay. Y en el camino, al construirse las naciones, las fronteras nacionales escinden regiones socioeconómicas anteriormente existentes hasta 1914, hasta que se construye el Canal de Panamá. Hay más integración entre el sur peruano con el norte boliviano y el norte chileno; por el norte, Tumbes y Piura están más articulados con Loja y con Cuenca que con Lima.

Entonces la integración por un lado tiene que encarar la existencia de regiones socioeconómicas históricamente construidas, hay una trama de articulaciones económicas, circuitos socioeconómicos pre-nacionales del período colonial, complementariedades regionales que pueden y deben ser reconstituidas. En segundo nivel, tiene que ver con los cambios geopolíticos que se están experimentando en el mundo. De una economía de estado-nación estamos pasando a una economía de bloques y la viabilidad a mediano plazo para la constitución de bloques sólidos, pero ahí hay una contradicción entre los imperativos de la economía, la necesidad de integración y la tradición política cultural que propicia más bien atrincherarse en el nacionalismo. Por ejemplo, en el Perú está mucho más fresca la herida de la Guerra con Chile que sucedió hace 120 años que la Primera o Segunda Guerra Mundial que fueron

increíblemente más costosas social, económica y humanamente. Cincuenta años después la Unión Europea ha avanzado en un grado de integración del cual América Latina no tiene punto de comparación. Entonces se da este esfuerzo esquizofrénico por el cual deseamos integrarnos, la gran patria latinoamericana, el sueño Bolivariano y al mismo tiempo historias nacionales que quieren reforzar la integración y la mutua confianza.

Actualmente la IIRSA está proponiendo una forma de articulación, los pueblos se conectarán pero no sabemos si realmente se integrarán. La integración implica también aspectos sociales, no sólo es unir físicamente los pueblos. Debemos empezar conociendo internamente la forma propia en que nuestros pueblos se integran, sus intereses. Si para los pueblos este tipo de conexiones representan una oportunidad económica será más fácil que se integren socialmente.

** Sociólogo e Historiador. Estudió en la Universidad Agraria La Molina, es Magíster en Sociología de la Pontificia Universidad Católica del Perú, y realizó un Doctorado en Historia y Civilización en la École de Hautes Etudes en Sciences Sociales de París. Es profesor en varias universidades de la capital. Constantemente escribe artículos y ensayos sobre historia social, violencia política, nuevas tecnologías y la red global.*

“IIRSA está proponiendo una forma de articulación, los pueblos se conectarán pero no sabemos si realmente se integrarán”



“La Amazonía es una región estratégica para el Perú”

¿Qué opinión tiene sobre IIRSA?

IIRSA es una institución de la cancillería que trata de ver el aspecto geopolítico de América del Sur la integración entre los países. Por lo tanto, desde mi punto de vista es algo positivo, interesante, un espacio donde se discute, etc. Lo que me preocupa es que el Presidente diga esa carretera se hace sí o sí y todo el mundo debe alinearse. El que tenga una opinión diferente es considerado un enemigo del desarrollo. Estamos hablando de la Amazonía, una zona estratégica muy sensible a nivel global. Aquí yo estoy en coordinación continua con Mario Vélez, Ministro Director de Asuntos Nacionales IIRSA y le estoy proponiendo que se debe hacer planes de desarrollo, tomando en consideración la importancia de la Amazonía. Para mí IIRSA es interesante por muchas razones y está en manos de la cancillería que como entidad sería, siempre respetada, no está en los vaivenes políticos y tiene poder de convocatoria.

Una carretera con las características de la Interoceánica ¿Qué impactos sociales, ambientales y económicos podría generar?

Aquí tenemos que ser muy objetivos. La carretera viene de Brasil hasta Assis, entrará al Perú y será asfaltada hasta Iñapari y hasta esos tres puertos en el Pacífico. Todo esto me parece un sueño de verano. El impacto ya existe a lo largo de la ruta que ya está colonizada y ahora lo asfaltarán. Hay un aspecto crítico: en Quincemil-Marcapata van a hacer un ramal que saldrá por Olaechea, Macusani. Ahí sí se van a intervenir bosques nuevos de la vertiente oriental sumamente erosionables y eso es un desastre. He hablado con Marc Dourojeanni y otros profesionales que temen que esta carretera una vez asfaltada origine un flujo de migrantes de Puno y



de las alturas andinas del sur, que van a ocupar y desestabilizar todo el ordenamiento que existe. Hay zonas de concesiones castañeras, forestales, áreas protegidas, tierras indígenas. Esta situación podría generar graves problemas de invasión de tierras. Eso es lo previsible, controlarlo es difícil. En primer lugar porque el gobierno regional de Madre de Dios es absolutamente débil. Segundo, no hay un plan de desarrollo para prever contingencias para este tipo de situaciones. Por otra parte, quise obtener más datos precisos de PROINVERSION pero me fue imposible. Falta transparencia.

Se dice que esta carretera va a producir 280 millones de dólares anuales en agricultura y ganadería. Sin embargo, la ganadería ha quebrado. Posiblemente, estén previendo que vengan los brasileños de Rondonia con la soya que es muy rentable. Entonces allí si puede

un gran desarrollo. Pero no se ha pensado antes qué es lo que el Perú va a transportar y vender a Brasil, esto es hacer inteligencia comercial.

El otro punto es que en Acre y de cabezas de ganado vacuno. De acuerdo a su sistema extensivo, los brasileños tendrán facendas de 200 mil hectáreas para producir carne barata. El día que esta carne llegue al sur, barrerá con toda la ganadería del altiplano. Ese día quemarán llantas para cerrar la carretera. No hay prevención, nadie ha analizado esto. Todo el mundo dice “sí a la carretera”. El Presidente dijo se hace sí o sí.

Otro punto es el desarrollo de Madre de Dios a lo largo de este eje vial. No estamos previendo cosas muy interesantes como el ecoturismo. Madre de Dios es la región con más ecoturismo. Ha crecido de 8 mil turistas a más de 40 mil en diez años. Todo esto no se está previendo, son los negocios

sostenibles en el largo plazo. La tecnología y los capitales de Brasil son fortísimos va atraer un flujo de personas de Brasil hacia el Cuzco.

¿Considera que las ciudades que están a lo largo de la Carretera Interoceánica están preparadas para esta integración?

Estuve hace unos meses en Puerto Maldonado, durante una reunión sobre esta carretera. La opinión general era “vamos a ver pasar camiones brasileños y nosotros qué”. La región no está preparada, ni la universidad está preparada, ni los sectores del Estado lo están. Los empresarios que fomentan el turismo y el ecoturismo en Puerto Maldonado sí se han preparado.

¿Existen políticas o regulaciones internacionales en medio ambiente que deban seguir los proyectos IIRSA?

Somos signatarios del Convenio de Diversidad Biológica, del Tratado de Cooperación Amazónica, del Convenio 169 de la OIT, de la Declaración de Bosques de Río de Janeiro del año 92, es decir tenemos una serie de compromisos internacionales ratificados por el congreso. Pero esto simplemente queda ahí. Todo se decide de arriba para abajo, a partir de un líder que se cree el iluminado. Cuando interviene un ambientalista se le rechaza. En lugar de decir: “sentémonos a la mesa, a ver analicemos esto”.

Estamos interviniendo en una región que es estratégica para el Perú y para el mundo como es la Amazonía. No podemos hacer carreteras cometiendo los mismos errores, tenemos leyes, convenios internacionales, responsabilidades. Los bosques conservados nos pueden dar ingresos. Una hectárea de bosque amazónico virgen capta al año al menos una tonelada de carbono atmosférico. Son más de 60 millones de hectáreas de carbono, si cada hectárea la vendemos a 4 dólares tenemos 240 millones que el Perú puede obtener respaldado en el Protocolo de Kyoto. Dejémonos de vaquitas flaquitas y pensemos en estos nuevos negocios del siglo XXI, rentables y que preservan el medioambiente.

“No se ha pensado antes qué es lo que el Perú va a transportar y vender a Brasil”

** Doctor en Ciencias Naturales, en la especialidad de Ecología.*

Fue consultor de la FAO, de la OIMT, COTESU, USAID, DSE, GTZ, BID, PNUD y otros organismos internacionales. Director del programa LA BUENA TIERRA de Canal 7 TV. Durante 25 años viene investigando la diversidad biológica del Perú, en especial de la Amazonía, y dos especies de fauna llevan su nombre.



Comunidades nativas vecinas al proyecto Camisea

Como es conocido, el Proyecto de Gas de Camisea está asentado en un área de alta diversidad biológica y cultural. En el aspecto sociocultural, en el Bajo Urubamba, zona de influencia del proyecto de exploración del Lote 88, existen grupos seminómadas en aislamiento voluntario y 22 comunidades originarias y asentamientos colonos con un aproximado de 10,000 habitantes. La mayoría de las comunidades asentadas pertenecen al grupo étnico Machiguenga.

Las comunidades nativas han experimentado contacto con las empresas interesadas en explotar los yacimientos del Urubamba desde inicios de la década de los ochenta, con la intervención de Shell. Aunque Shell no decidió invertir en la explotación de los yacimientos retirándose en 1998, el Estado continuó promocionando la puesta en marcha del proyecto Camisea y en el 2000 suscribió contrato con el consorcio liderado por PLUSPETROL que está explotando el lote 88, iniciándose una convivencia de las comunidades nativas con estas empresas que se prolongará hasta por 40 años.

Las comunidades nativas asentadas participan del sistema político local, regional y nacional. No están aisladas del contexto que les rodea pero han sabido mantener su cultura y costumbres tradicionales. Su influencia política no es tan preponderante como la de otros actores políticos en el país, por lo cual se organizan en tres federaciones



representativas para defender sus derechos: Centro de Comunidades Nativas Machiguengas (CECONAMA), Consejo Machiguenga del Río Urubamba (COMARU) y la Federación de Comunidades Yinnes de Yamiria (FECONAYY).

A la llegada del consorcio Camisea, cada federación trabajaba a su criterio: CECONAMA y FECONAYY decidieron trabajar en coordinación con PLUSPETROL, mientras que COMARU trabajaba por su cuenta con apoyo de otras organizaciones de la sociedad civil. Actualmente las tres federaciones vienen trabajando en conjunto dentro del Comité de Gestión para el Desarrollo Sostenible del Bajo Urubamba (CGBU), integrado por los representantes de todas las comunidades nativas, instituciones públicas y autoridades del gobierno local con el objetivo de llevar a cabo el Plan de Desarrollo Sostenible para la Cuenca del Río Urubamba.

La forma como toman decisiones las 31 comunidades nativas machiguengas representadas por COMARU es a través de Asambleas Generales Ordinarias, con participación de los delegados de las diferentes comunidades. Estas asambleas se llevan a cabo tres veces al año y los acuerdos son establecidos en las actas correspondientes de cada reunión. Esto es un ejemplo de la forma democrática en que deciden defender sus territorios. Sin embargo, a veces el Estado y las empresas desconocen los acuerdos de las comunidades y optan por negociar directamente con los líderes.

En la última Reunión de Consulta Pública BID-Camisea llevada a cabo en Lima, en agosto pasado, el jefe del Consejo Machiguenga del Río Urubamba - COMARU, que representa a 31 comunidades nativas, solicitaron a los funcionarios del gobierno presentes en la reunión que se respete y se exija respeto a las normas y leyes que los facultan a

a tomar decisiones por Asamblea General. De igual manera, expresó su total desconfianza en el gobierno y las empresas porque antes han manipulado a sus líderes.

Es innegable la desigual distribución de poderes entre las empresas, el gobierno y las comunidades nativas. No obstante debe prevalecer por parte de todos los actores involucrados en el proyecto de Gas de Camisea el respecto por las normas y acuerdos internacionales y el respecto por la diversidad cultural. Todos los tratados suscritos y ratificados por el gobierno peruano con respecto a los pueblos indígenas, como el Convenio 169 de la OIT, promueven entre otros aspectos importantes, la participación completa de estas comunidades en la toma de decisiones que los afecten, así como el respeto a sus autoridades tradicionales e instituciones.

Más información:

Sobre Camisea

www.camisea-gtci.gob.pe

Grupo Técnico de Coordinación Interinstitucional

www.serjali.org

Shinai Serjali

Sobre IIRSA

www.iirsa.org

Información Oficial sobre IIRSA

www.rree.gob.pe

Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú

www.mtc.gob.pe

Ministerio de Transportes del Perú

Sobre IFIS

www.iadb.org

Banco Interamericano de Desarrollo

www.bancomundial.org

Banco Mundial

www.caf.com

Corporación Andina de Fomento

www.bicusa.org

Centro de Información Bancaria

OBSERVATORIO IFIS

Información sobre las Instituciones Financieras Internacionales (IFIs) y sus operaciones en el Perú.

Nº3

Octubre 2005

Asociación Civil Labor - Amigos de la Tierra Perú

Av. Daniel A. Carrión 336- Lima

Teléfono: 261-6515

Página web: www.labor.org.pe

E-mail: ppatron@labor.org.pe

Editora:

Patricia Patrón

Colaboradores:

Andrés Mego

Denis Rojas

