

XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires, 2009.

## **Percepciones ciudadanas sobre impactos ambientales. Y las organizaciones e instituciones locales en el estudio de impacto (EISA) del Corredor Vial Interoceánico sur, Perú - Brasil, tramo 04: Azángaro - Pte. Inambari (I etapa) .**

Cynthia Portugal Guembes.

Cita:

Cynthia Portugal Guembes (2009). *Percepciones ciudadanas sobre impactos ambientales. Y las organizaciones e instituciones locales en el estudio de impacto (EISA) del Corredor Vial Interoceánico sur, Perú - Brasil, tramo 04: Azángaro - Pte. Inambari (I etapa)*. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-062/1079>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

# **Percepciones ciudadanas<sup>1</sup> sobre impactos ambientales**

## **Y las organizaciones e instituciones locales en el estudio de impacto (EISA) del Corredor Vial Interoceánico sur, Perú - Brasil tramo 04: Azángaro - Pte. Inambari (I etapa)**

**Cynthia Portugal Guembes**  
*Especialista social*  
*Consultora ECSA Ingenieros*  
*cportugal@yahoo.com.ar*

La elaboración del EISA, incluyó el cumplimiento de la normativa peruana y en particular de la R.D. N° 006-2004-MTC/16 del 07.02.2004 que reglamenta la Consulta y Participación Ciudadana en el proceso de Evaluación Ambiental en el Subsector Transportes.

En tal sentido, se realizaron Talleres Informativos - Participativos, consolidando los mecanismos planteados para el Proceso de Consulta Pública y Participación Ciudadana. En razón de ello, la población pudo ser informada y consultada respecto al Proyecto y los posibles impactos socio ambientales del presente EISA.

---

1

Los Talleres Informativos – Participativos se realizaron en los centros poblados de San Gabán (73 asistentes), Puerto Manoa (108 asistentes) y Leche Mayo (80 asistentes) del distrito de San Gabán, Provincia de Carabaya, Región Puno.

El análisis de las percepciones de la ciudadanía sobre los impactos socio ambientales y la institucionalidad en el Área de Influencia del EISA, han determinado que la relación existente entre pobreza, exclusión, marginación y una débil articulación local, no permitirá el aprovechamiento eficiente y relacionado de los recursos naturales – humanos actuales y las potencialidades futuras que se generarían con la operatividad del Proyecto Interoceánico Sur en la región Puno. Además, la generación de desarrollo a partir de la inversión en el proyecto vial, como ejemplo de globalización e integración nacional – regional, tendría que reconstruir la visión sobre el libre mercado, las ciudadanía locales, el aprovechamiento de recursos naturales y la conservación del medio ambiente.

Concluyéndose entonces, que el logro de un desarrollo sustentable a través del EISA y la operatividad de la Interoceánica Sur, sería mínimo para el Perú y en especial para el tramo Azángaro – Puente Inambari, estaría además debilitado por la existencia de otras problemáticas socio ambientales, (producción cocalera y la explotación informal de oro) que influyen en catalogar al área de influencia del Proyecto Interoceánico Sur, ambiental y socialmente tenso.

La Interoceánica Sur se considerada un proyecto de interés nacional en los últimos años desde el inicio del siglo XXI. Pero a mediados de los años 1998 y 1999 con la propuesta de desarrollo regional a través de la macro región sur del Perú, que trataba de unir a las 7 hoy regiones del sur andino liderados por la región Arequipa, empieza a articularse una serie de enfoques de desarrollo económico y de integración regional que incluye la integración vial a través de la Interoceánica Sur.

Sin embargo, tal como lo menciona Elena Llosa<sup>2</sup>, “a nivel latinoamericano, entre los países de la región, hacia el año 1970 empezaron a imaginarse formas de integración o salida hacia los puntos distantes del continente, entre los 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 la 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 70 un acelerado proceso de desarrollo, quisiera

---

2

Llosa, Eleana: “La Batalla por la Interoceánica en el sur peruano ¿Localismo o Descentralismo?”. 2003. IEP. LIMA – PERU.

anexarse territorios amazónicos de países vecinos como el Perú. Sin embargo, a pesar de esta idea del expansionismo brasileño, 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 hablar de una vía que atravesase el continente desde el Atlántico hacia 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. Este 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 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. 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 plantearon sobre todo alternativas que incluye a los departamentos más sureños del Perú: Madre de Dios, Puno, Arequipa y Moquegua.

Para Brasil, sin embargo, el Perú no es la única alternativa de salida hacia el Pacífico, aunque podría ser la mejor. Amayo (Enrique Amayo: “La transoceánica Perú-Brasil”. Allpachis, n° 45, Sicuani, 1995) 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”, destino de particular interés para el Brasil como mercado para sus productos. No es malévolos pensar que quien se beneficiaría con una salida al Pacífico sea Brasil. 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.

En la realidad, esto será así, los beneficios de la Interoceánica Sur serán para Brasil en gran medida por el desarrollo de las localidades situadas en la frontera con el Perú, pero sobre todo porque el

área de influencia de la región Puno, entre Azángaro – Puente Inambari, se encuentra en situación de pobreza extrema y la inexistencia de servicios básicos (energía eléctrica, sistema de alcantarillas, agua potable, disposición final de residuos sólidos, saneamiento básico legal), no permite la creación de pequeñas industrias que puedan aprovechar, sosteniblemente y con valor agregado, los recursos naturales existentes, además la falta de articulación institucional para justamente viabilizar la inversión en proyectos sociales relacionados a la lucha contra la pobreza para maximizar los beneficios del proyecto vial, aunados a la falta de empoderamiento de las poblaciones, hacen predecir que el Perú no será el gran beneficiado en esta inversión vial.

“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” o el Parque Nacional Bahuaja Sonene, porque la carretera Interoceánica limita con la Zona de Amortiguamiento ubicada al lado derecho si iniciamos el recorrido por la región Puno y atravesamos el río Inambari.

En las grandes obras de la Amazonía se ha manejado “un falso concepto de desarrollo, escribe Aziz Ab’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” (Aziz Ab’Sáber. “Amazonía. Las lecciones del caos”. Allpanchis, n°45, IPA, Sicuani, 1995). Estas obras generan, en cuanto a la población amazónica, dos frentes de posesión de 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.

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 explotar, o depredar, fuera infinito y todo suyo”.

La operatividad de la carretera Interoceánica Sur, para este análisis el tramo perteneciente a la

Región Puno entre Azángaro – Puente Inambari, no sólo producirá impactos socioambientales, también asumirá los pasivos ambientales producto de la ocupación no planificada de un territorio amazónico por parte de población quechua de la región Puno, la migración de la zona andina hacia la zona selva de esta región presenta ya impactos ambientales negativos relacionados a la ocupación del espacio, la explotación de los recursos naturales de acuerdo a la cosmovisión andina y la distribución de zonas donde se realizan actividades económicas ilegales, principalmente el lavado de oro en las playas del río Inambari, la producción de coca y la existencia de un nivel mínimo de delincuencia en una zona donde las sanciones por delitos acontecidos son asumidos por las Rondas Campesinas ante la ausencia del Estado y la Policía Nacional del Perú.

La vía Interoceánica así, profundizará la problemática ambiental en la zona. Esto se relaciona además con los impactos socioambientales identificados en los Talleres Participativos, donde se menciona la llegada de poblaciones foráneas, si la población existente es una mixtura de nativas y colonos con veinte años de ocupación de la zona y con creencias andinas sobre el uso del suelo y ocupación del espacio que ya están produciendo impactos, las nuevas relaciones culturales y sociales que se generarían, producirían no sólo un intercambio cultural como manifestaron los asistentes a los Talleres, sino además conflictos sociales relacionados al tema ocupación del espacio, explotación de recursos y la posibilidad de iniciar la producción y comercio ilegal de cocaína y oro. Pero también es un tema importante, el impacto social sobre las familias, las relaciones de género y la vulnerabilidad de la mujer ante el ejercicio de los varones, de una sexualidad en un sistema patriarcal y de sexo - género<sup>3</sup>, que identifica la existencia de casos de mujeres embarazadas abandonadas – madres solteras -, los denominados “hijos de la carretera”, matrimonios terminados, impactos que podrían incrementarse si la situación de subordinación de las mujeres continua y si el Estado, los gobiernos regionales y locales no son capaces de aplicar la política nacional con respecto a la igualdad de oportunidades (alfabetismo, niveles educativos superiores concluidos, derechos sexuales y reproductivos, salud, empleo) o de lucha contra la violencia familiar, que podría situar a las mujeres del área de influencia del proyecto Interoceánico, en mejor situación si se desea que ellas también puedan “beneficiarse” de un proyecto considerado de interés nacional.

“Un proyecto de desarrollo fronterizo y que incorpora – tratando de compatibilizar- intereses de tres países: Brasil, Bolivia y Perú, deja de constituir una simple infraestructura económica, definitivamente es inversión a largo plazo, cuya concreción incide directamente en las relaciones

---

3

Rubin, Gayle: El Tráfico de Mujeres: notas sobre la economía Política del sexo”.

bilaterales o multilaterales que de ella se desprenden, al extremo inclusive de alterar ciertas pautas de “administración” del poder internacional en nuestro continente, por cuanto concurren países muy peculiares como Brasil: octava potencia económica del mundo occidental: Bolivia, considerado geopolíticamente “placa de soldadura continental”; y el Perú, país con mayor violencia política, ubicados en la parte más occidental del continente, constituyendo el mejor acceso a la cuenca del Pacífico”<sup>4</sup>. Pero además un Perú que representa un modelo, en la actualidad, de crecimiento económico estable, aplicador de una política de libre mercado y que apuesta por la inversión en infraestructura nacional que le permita una integración regional y mundial en un mundo globalizado.

Pero tal como lo menciona Henri Acselrad<sup>5</sup>, “la construcción de vías de transporte no puede ser un factor de desarrollo si no está acompañada de medidas que estimulen la propia diseminación espacial y social de la actividad económica, asegurando flujos de carga suficientes para que las carreteras sean rentables. De nada vale, para la mayoría de la población trabajadora del país, que se construyan rutas con la esperanza de verificar sus efectos indirectos en el desarrollo, sin que simultáneamente se promueva la distribución de la tierra, la apertura de caminos vecinales, programas de crédito y asistencia técnica para el fortalecimiento de la agricultura familiar a lo largo de las áreas servidas por las obras viales, de acuerdo con las condiciones ambientales. Como ya lo sostenía el ingeniero brasileño André Reboucas en el siglo XIX, “toda empresa vial debe empezar siendo una empresa territorial, la solución del problema vial debe de comenzar con la solución del problema de la tierra” (Galvao, 1993:157-279). La cuestión de la rentabilidad de las vías de transporte estaría resuelta, por lo tanto, con la democratización del acceso a la tierra, de sus márgenes. La democratización del acceso a la tierra y a sus recursos sería igualmente garantía de que esas rutas no sirvan exclusivamente a la explotación predatoria de la madera, a la especulación de los terrenos. El montaje de una infraestructura de transportes concebida a la luz de la integración al mercado internacional y en la perspectiva de atracción de capitales internacionales para su financiamiento sólo le sirve a un modelo de desarrollo volcado a la exportación de recursos naturales y energía, para los cuales “algunos países latinoamericanos demostraron cómo el éxito de su desarrollo fue sustentado precisamente por las exportaciones de productos basados en sus riquezas naturales” (Ferranti y Perry, 2001:7).

---

4

PANDO, Oscar: “Carretera Interoceánica Integración o marginación del Región Inka. 1992. Centro de Estudios Regionales Andinos “Bartolomé de las Casas”. Cusco – Perú.

5

ACSELRAD Henri: “Las Políticas Ambientales ante las coacciones de la globalización”, en “Los Tormentos de la Material Aportes para una Ecología Política Latinoamericana. ALLIMONDA, Héctor (compilador). 2006. CLACSO. Buenos Aires – Argentina.

En la óptica de la sustentabilidad democrática, por el contrario, la estrategia de desarrollo en el área de transportes debe adoptar una perspectiva integradora que articule el territorio como escenario permanente de luchas democratizantes subordinando la inserción competitiva a los propósitos básicos de distribución de la tierra y de la renta, así como de reducción de las desigualdades regionales. Por su parte, el medio ambiente no debería, en esta perspectiva, estar reducido a su expresión económica – tal como lo fue en el Estudio de los Ejes Nacionales de Integración y Desarrollo durante el gobierno de Fernando Henrique Cardoso-sino considerarse una variable pertinente a los diferentes proyectos socioculturales de la sociedad: ni un simple momento de la economía de materiales y de espacio, ni un simple discurso sobre nuevas oportunidades de negocios. Al abarcar de manera integral el modo en que las intervenciones espaciales del desarrollo interferirían en el medio ambiente, se estará, al mismo tiempo, perfilando el mapa de la diversidad de proyectos socioterritoriales, otorgando adicionalmente a tales proyectos un tratamiento democrático, como vías posibles para la construcción sustentable de una justicia ambiental en el país”.

Si deseamos que un proyecto como la Interoceánica Sur pueda ser un éxito para el Perú, tendríamos que seguir la propuesta de Acsegrad, pero además cuestionar la actual política liberal del estado peruano, redefinir el sistema local, empoderar a las poblaciones locales y reformular el sistema patriarcal y de subordinación que profundiza las diferencias de género junto a patrones de pobreza, marginación y exclusión.

“La globalización, entre muchos impactos, obliga a darnos cuenta de que, sí, vivimos en un planeta singular; rico y rebosante de vida, pero extremadamente frágil en nuestras manos. Es más, ha sido el propio proceso de globalización el que reforzó el acierto de afirmar que la historia del ser humano es la historia de sus relaciones con la naturaleza y que, además, nuestras vidas se han fragilizado por igual –ricos y pobres, Norte y Sur- aunque las posibilidades de supervivencia estén supeditadas a las notables diferencias de acceso al poder y a los recursos y servicios ambientales. Tiene razón la CEPAL (2002:77) cuando sugiere:

La globalización ha dado origen no sólo a una creciente interdependencia, sino también a marcadas desigualdades internacionales. Para expresarlo en contraste con un concepto ampliamente utilizado en los debates recientes, la economía mundial es un “campo de juego” esencialmente desnivelado, cuyas características distintivas son la concentración del capital y la generación de tecnología en los países desarrollados, y su fuerte gravitación en el comercio de bienes y servicios. Estas asimetrías características del orden global constituyen la base de las profundas desigualdades internacionales en términos de distribución del ingreso.



El diagnóstico formulado por CEPAL se basa en el reconocimiento de que “en el mundo no se da una auténtica igualdad de oportunidades, tanto en el plano nacional como en el internacional; por lo tanto, los mecanismos de mercado tienden a reproducir, e incluso a ampliar; las desigualdades existentes” (CEPAL, 2002:77).<sup>6</sup>”

Frente a esta predicción de la CEPAL, ¿podrá la Interoceánica Sur contraponerse y generar desarrollo local, nacional y regional?, si en la actualidad las instituciones y organizaciones locales se articulan en base a demandas específicas y de sobrevivencia a situaciones de pobreza y marginación, ¿podrá aportar al crecimiento de mercados regionales tan fuertes como el de Juliaca, Cusco o Arequipa y hacerlos competitivos frente a las exportaciones que ingresarían por el Brasil?, más aún logrará dinamizar el área de influencia perteneciente a la región Puno y se trasladarán productos peruanos hacia el Atlántico a través de ella?. Son preguntas difíciles de responder, aunque el contexto pueda darnos algunos indicios de éxito o fracaso.

”El *claro-oscuro* de la globalización, en especial sus zonas grises o todavía en las *sombras*, no debería soslayar, en tanto, una realidad que insiste en comprobar lo que reconocía el documento llevado por el Gobierno de Brasil a la Conferencia de Río (Guimaraes, 19919). Ello se refiere a la advertencia de que un ser humanos empobrecido, marginalizado y excluido de la sociedad y de la economía nacional no posee el menor compromiso con la preservación del medio ambiente si, antes y por encima de todo, la sociedad no logra preservar su propia dignidad como ser humano. Eso era verdad hace diez años, y seguirá siendo verdad por muchos años más.

Al fin y al cabo, una generación en la que predomine la pobreza, la desigualdad y la exclusión, además de profundizar la degradación ambiental, será la garantía más segura de que sencillamente no habrá la promesa de una generación futura. Al menos no de una generación de la cual valga la pena sentirse miembro<sup>7</sup>”.

Si relacionamos lo anteriormente manifestado por los autores y las expectativas de la ciudadanía del área de influencia de la Interoceánica, los impactos socioambientales positivos y negativos identificados por estos, tienen una orientación económica y social sobredimensionada posicionando, principalmente, el desarrollo local en la operatividad del proyecto vial. Sin embargo, no existe la

---

6

GUIMARAES, Roberto: “Desarrollo Sustentable en América Latina y el Caribe: Desafíos y Perspectivas a partir de Johannesburgo. 2002. en “Los Tormentos de la Material Aportes para una Ecología Política Latinoamericana. ALIMONDA, Héctor (compilador). 2006. CLACSO. Buenos Aires – Argentina.

7

Ídem.

inclusión de procedimientos previos para maximizar o minimizar los impactos positivos y negativos, respectivamente.

## **PERCEPCIONES CIUDADANAS**

### **Taller de San Gabán**

Las percepciones positivas de los participantes de este Taller se relacionan con el incremento del intercambio comercial de sus productos con otras localidades y el mayor número de servicios para satisfacer la demanda del sector turístico.

Las percepciones negativas de los participantes, se relacionan con el tema de la contaminación ambiental y accidentes automovilísticos producidos por un mayor tránsito de vehículos en la zona.

### **Taller de Puerto Manoa**

Las percepciones positivas de los participantes, relacionan el funcionamiento de la Carretera Interoceánica Sur, con el intercambio comercial y de pasajeros de las localidades del Área de Influencia del mismo.

Los beneficios sociales, que se obtendrán por su mayor vinculación a ejes de desarrollo, tienen una aceptación positiva por parte de los participantes.

La generación de empleo para jóvenes y mujeres, genera expectativas entre los participantes.

Las percepciones negativas están dentro del tema de las afectaciones a los predios urbanos, las relaciones entre la empresa contratista y el acceso al servicio de agua potable.

### **Taller de Leche Mayo**

Identificamos que las percepciones positivas de los participantes del Taller de Leche Mayo, se relacionan con las temáticas del intercambio comercial que dinamizará la economía local, permitiendo el crecimiento social de la localidad.

Dentro de las percepciones negativas, identificamos que la contaminación ambiental, los accidentes automovilísticos y las afectaciones a predios urbanos y áreas destinadas a la actividad agropecuaria, son las principales preocupaciones de los participantes por la construcción y funcionamiento de la Carretera.

IMPACTOS POSITIVOS	IMPACTOS NEGATIVOS		
Medio Socioeconómico y Cultural	Medio Socioeconómico y Cultural	Medio Físico	Medio Biológico
<p>Mayores ingresos económicos por el incremento de la inversión de agentes económicos extra locales.</p> <p>Mejores y mayores accesos al mercado para el intercambio comercial.</p> <p>Incremento de servicios turísticos en restaurantes, hoteles, talleres mecánicos y servicios en general que facilitará la estadia de los visitantes.</p> <p>Desarrollo tecnológico y local por un mejor acceso a servicios de comunicación.</p> <p>Intercambio cultural y crecimiento de las relaciones socio-culturales entre comunidades cercanas al distrito.</p> <p>Llegada de mejores alimentos y productos foráneos.</p>	<p>Relaciones inestables entre las mujeres de la zona y trabajadores eventuales.</p> <p>Ruptura de Hogares por el establecimiento de relaciones extramaritales con trabajadores del proyecto.</p> <p>Incremento de la delincuencia por la sobrepoblación de la zona.</p> <p>Accidentes de tránsito a personas por falta de control de velocidad vehicular.</p>	<p>Contaminación del aire, por el monóxido de carbono emitido por los vehículos.</p> <p>Acumulación de desechos por los campamentos instalados en la etapa de Construcción.</p> <p>Demurbes por el uso de maquinarias en los tajos.</p>	<p>Afectación de la Fauna por ruidos molestos causados por la construcción y tránsito vehicular en la nueva vía.</p> <p>Accidentes de tránsito a animales por falta de control de velocidad vehicular.</p>
ELABORACION: EQUIPO SOCIAL ECSA INGENIEROS.			

IMPACTOS POSITIVOS	IMPACTOS NEGATIVOS		
Medio Socioeconómico y Cultural	Medio Socioeconómico y Cultural	Medio Físico	Medio Biológico
<p>Estímulo al mejoramiento de la calidad de los productos locales (competitivos)</p> <p>Mayor desarrollo local, programas socioeconómicos para la comunidad.</p> <p>Empleo eventual para la población (no calificado).</p> <p>Reducción de los tiempos de viaje para Juliaca, Mazuco, etc.</p> <p>Intercambio Migratorio que posibilitará un mayor acercamiento entre los pueblos.</p>	<p>Comerciantes perjudicados por los trabajadores de la empresa constructora por cuentas no pagadas de los servicios prestados.</p> <p>Afectación de terrenos y viviendas a causa de la carretera.</p> <p>Negocios perjudicados y cerrados temporalmente por la construcción de la carretera y por la desigual competencia en precios y calidad con productos del Brasil.</p> <p>No acceso al agua potable porque el reservorio esta ubicado justo por donde pasará la carretera.</p> <p>Accidentes vehiculares, atropellos a peatones.</p>	<p>Contaminación del aire, por los gases tóxicos de los vehículos.</p> <p>Material de las canteras reducido por la utilización en la construcción vial.</p>	<p>Accidentes vehiculares, atropellos de animales.</p>
ELABORACIÓN: EQUIPO SOCIAL ECSA INGENIEROS.			

IMPACTOS POSITIVOS	IMPACTOS NEGATIVOS		
Medio Socioeconómico y Cultural	Medio Socioeconómico y Cultural	Medio Físico	Medio Biológico
<p>Reducción de los costos de transporte en pasajes.</p> <p>Los productos de la zona como la piña, cocona, etc., podrán salir al mercado local y nacional, sin correr el riesgo de fermentación por el tiempo de transporte.</p> <p>Generación de empleo en la empresa constructora.</p> <p>Empleo para las mujeres en la señalización de la obra.</p> <p>Incrementará las relaciones comerciales con nuevos mercados.</p> <p>Mejoramiento del poblado convirtiéndose en una zona de fácil acceso.</p> <p>Más servicios y beneficios sociales que mejoran la calidad de vida del poblador a través del aumento de ingresos a las familias.</p>	<p>Destrucción de viviendas y chacras.</p> <p>Riesgo del pago de sueldos por la constructora, como ha pasado en otros poblados por empresas similares.</p> <p>Accidentes Vehiculares por la velocidad de los carros.</p> <p>Mujeres embarazadas abandonadas por relaciones extramatrimoniales.</p> <p>Muerte a causa de conflictos familiares.</p>	<p>Destrucción de la playa y disminución de los materiales de trabajo por la extracción de arena y en las canteras.</p>	<p>Contaminación ambiental de plantas, aire y agua por la construcción de la carretera</p> <p>Acumulación de zarcudos por el cierre del cauce de agua</p>
ELABORACIÓN: EQUIPO SOCIAL ECSA INGENIEROS.			

## INSTITUCIONALIDAD Y ORGANIZACIÓN LOCAL

La caracterización y análisis de la institucionalidad local, se realizó a través de la aplicación de la técnica Diagrama de Venn, que es un instrumento para la identificación y el análisis de las relaciones que existen entre las instituciones establecidas en un área de estudio y que inciden en la vida de la localidad.

La institucionalidad y la participación de la ciudadanía en organizaciones locales en el espacio andino – amazónico de la Interoceánica Sur, se desarrolla en “espacios rurales organizados bajo dos tipos de registros: de un lado, las instituciones de la estructura política, proveída por las leyes y la organización del Estado (municipios, gobierno); del otro, las múltiples organizaciones generadas desde la sociedad civil, desde las comunidades campesinas hasta las asociaciones religiosas”<sup>8</sup>. Estas se construye en “primero, la idea de que el espacio rural, lejos de ser un espacio a-político, está organizado políticamente sobre la base de un entramado organizacional e institucional que funciona territorialmente sobre varios espacios de geometría variable que, de manera eventual, coinciden con la geografía política del Estado, pero la mayoría

8

Alejandro: “La Democracia, la participación y la política en los ámbitos rurales”, en “La participación desplegada en la política y la sociedad”, GROMPONE, Romeo (Editor). 2007. Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú. Lima – Perú.

de veces redefinen dicha geografía, articulándola interna y externamente según otras “fronteras” (y no límites). Segundo, se relaciona con la necesaria articulación de estos espacios políticos locales con ámbitos externos que muchas veces interfieren en posición de fuerzas sobre ellos. Tercero, se refiere a los procedimientos y formas de hacer política y generar participación local, generalizado luego a todas las organizaciones<sup>9</sup>.

Tal es así que las organizaciones locales, responden en gran medida a otras organizaciones de mayor posicionamiento local y que su accionar se restringe a un ámbito determinado por el espacio geográficamente abrupto y por la situación de marginalidad de la zona, funcionando “todas estas organizaciones como intermediarias entre las familias y el colectivo mayor, o si se quiere entre las familias y “la comunidad” entendida como conjunto social mayor. Dadas sus funciones y los intereses diversos, y eventualmente contradictorios entre todas estas organizaciones, se hallan muchas veces en tensión.

La mayor parte de ellas mantienen una “vida orgánica” o funcionamiento cotidiano entendido como el desarrollo de determinadas acciones (puntuales y permanentes), pero responden también a influencias y presiones externas; algunos de estos vínculos externos al origen de las propias organizaciones. La legitimidad de dichas organizaciones se sostiene tanto por el reconocimiento interno – y la utilidad de sus funciones – como por el soporte externo, y el reconocimiento como interlocutor legítimo de parte de agencias e interlocutores externos<sup>10</sup>.

La clasificación de las Instituciones y Organizaciones se realizó en tres grupos:

Instituciones y Organizaciones de Gran Importancia; Instituciones y Organizaciones de Mediana Importancia; Instituciones y Organizaciones de Menor Importancia.

## **INSTITUCIONES Y ORGANIZACIONES DE GRAN IMPORTANCIA**

Las Instituciones u Organizaciones que fueron identificadas por los participantes como “GRANDES”, en su mayoría, pertenecen al sector estatal o gubernamental. Municipalidades, sector Educación, Salud y las organizaciones de base como representantes de la sociedad civil, predominaron en las preferencias de los participantes.

---

<sup>9</sup> Ídem.

<sup>10</sup> Ídem.

Esta relación se puede explicar porque son quienes representan al Estado en cada localidad, son los responsables del manejo de temas vinculados directamente con el desarrollo local, familiar y personal. Además están en contacto directo con los pobladores de estas zonas y son quienes atienden y tratan de solucionar las demandas sociales de cada localidad.

**CUADRO 4: CUADRO COMPARATIVO DE INSTITUCIONES DE GRAN IMPORTANCIA**

TALLER	GRUPOS			
	ORGANIZACIONES AGROPECUARIAS	ORGANIZACIONES SOCIALES	AUTORIDADES LOCALES	ORGANIZACIONES DE SALUD Y EDUCACIÓN
<b>TALLER DE SAN GABÁN</b>	Centro de Salud Municipalidad Centro Educativo Parroquia		Municipalidad Centro de Salud	
<b>TALLER DE PUERTO MANOA</b>	Los integrantes de este grupo no identificaron ninguna Institución u Organización grande.	Asociación de Agricultores Rondas Campesinas Iglesia Adventista	Los integrantes de este grupo no identificaron ninguna Institución u Organización grande.	
<b>TALLER DE LECHE MAYO</b> <b>Preocupación alimenticia</b>	Acción Agraria Puesto de Salud Instituciones Educativas Vaso de Leche	Rondas Campesinas Instituciones Educativas Vaso de Leche	Los integrantes de este grupo no identificaron ninguna Institución u Organización grande.	

*Elaboración: Equipo Social - ECSA INGENIEROS.*

### **INSTITUCIONES DE MEDIANA IMPORTANCIA**

Se consideraron medianamente importantes a aquellos representantes del Estado u organizaciones de la sociedad civil, que realizan actividades de poca influencia en el ámbito local.

Además los participantes identifican que las temáticas, objetivos o líneas de acción trabajadas por estas, presentan un gran obstáculo: la desorganización, falta de experiencia y liderazgo de sus integrantes o pocos beneficiarios, limitando su contribución al desarrollo local.

**CUADRO 5: CUADRO COMPARATIVO DE INSTITUCIONES MEDIANAMENTE IMPORTANTES**

TALLER	GRUPOS			
	ORGANIZACIONES AGROPECUARIAS	ORGANIZACIONES SOCIALES	AUTORIDADES LOCALES	ORGANIZACIONES DE SALUD Y EDUCACIÓN
<b>TALLER DE SAN GABÁN</b>	Juzgado de Paz	Rondas Campesinas Instituciones Educativas		
<b>TALLER DE PUERTO MANOA</b>	Instituciones Educativas Municipalidad	PRONOEI Puesto de Salud Institución Educativa Santa Clotilde (P) Institución - Educativa No Estatal (S) Asociación Juvenil Mosak Wayna La Gobernación Iglesia Católica	Institución Educativa Comedor Infantil Vaso de Leche	
<b>TALLER DE LECHE MAYO</b>	INIA Rondas Campesinas	Acción Agraria INIA - Puesto de Salud	Empresa MORO - Rondas Campesinas Instituciones Educativas - Puesto de Salud	
<i>Elaboración: Equipo Social - ECSA INGENIEROS.</i>				

## **INSTITUCIONES U ORGANIZACIONES DE MENOR IMPORTANCIA**

Los diferentes grupos conformados en los Talleres de este proceso de Consulta y Participación Ciudadana, identificaron instituciones y organizaciones de poca importancia, a aquellas que presentan una relación conflictiva con la población o con otras organizaciones; a las que no articulan sus objetivos y líneas de trabajo con las demandas sociales de la localidad; también se incluyeron aquellos representantes gubernamentales o de la sociedad civil que desvirtúan las responsabilidades que les fueron concedidas.

**CUADRO 6: CUADRO COMPARATIVO DE INSTITUCIONES DE MENOR IMPORTANCIA**

TALLER	ORGANIZACIONES AGROPECUARIAS	ORGANIZACIONES SOCIALES	AUTORIDADES LOCALES	ORGANIZACIONES DE SALUD Y EDUCACIÓN
<b>TALLER DE SAN CABÁN</b>	Club de Madres Organizaciones Agrícolas Asociación de Productores de Piña Acción Agraria	Club de Madres Juez de Paz INRENA Gobernación		
<b>TALLER DE PUERTO MANOA</b>	Posta de Salud Comedor Infantil Vaso de Leche Municipio Menor Alfabetización Rondas Campesinas Gobernación Asociación de Productores Agropecuarios Iglesia Acción Agraria	Municipio y la Municipalidad Comedor Infantil Alfabetización	Puesto de Salud Municipalidad Municipio Menor Alfabetización Rondas Campesinas Gobernación Asociación de Productores Agropecuarios Iglesia Adventista – Católica Instituciones religiosas.	
<b>TALLER DE LECHE MAYO</b>	WIÑAY MORO Municipio Menor INRENA	WIÑAY Empresa MORO Municipio Menor INRENA	Acción Agraria INIA WIÑAY Municipio Menor INRENA Vaso de Leche	
<i>Elaboración: Equipo Social - ECSA INGENIEROS.</i>				



CUADRO 7: ANÁLISIS DE INSTITUCIONES ESTRATÉGICAS – IMPORTANCIA Y RELACIONES – SAN GABÁN

INSTITUCIÓN MATRIZ	IMPORTANCIA	RELACIONES INSTITUCIONALES		
		INSTITUCIONES	TIPO DE RELACION	RAZONES
<b>MUNICIPALIDAD</b>	Fue creada en el año 1975. Los participantes identificaron como una de sus principales actividades, el apoyo que brinda a las diferentes organizaciones locales. También presta servicios básicos a la población.	CENTRO DE SALUD	Buena	Coordinan campañas de vacunación y fomentan el cuidado de la salud.
		CENTRO EDUCATIVO	Buena	Tienen comunicación y coordinan actividades específicas como las culturales o patrióticas.
		RONDAS CAMPESINAS	Regular	Tienen poca comunicación, está en proceso de reorganización.
		ASOCIACIÓN AGRICULTORES DE PIÑA	Mala	Tienen poca comunicación trabajan por separado.
		GOBERNACIÓN	Regular	Realizan actividades para un mejor manejo de la justicia.
		ONG ACCIÓN AGRARIA	Regular	realizan algunas actividades asesoría técnica.
		CLUB DE MADRES	Buena	Coordinan actividades relacionadas al bienestar de las poblaciones más necesitadas.
		INRENA	Regular	No trabajan coordinadamente.
<b>CENTRO DE SALUD</b>	Creado en el año 1970, realiza acciones preventivas y también hospitalizaciones, lo cual beneficia a toda la población.	CENTRO EDUCATIVO	Regular	Trabajan coordinadamente a través del Seguro Escolar y el SIS.
		JUEZ DE PAZ	Regular	Coordinan algunas actividades de constatación de delitos menores.
		GOBERNACIÓN	Regular	Coordinan algunas actividades de constatación de delitos menores.
		CLUB DE MADRES		Realizan charlas y campañas de salud y limpieza.
<b>CENTRO EDUCATIVO</b>	Creado en 1982, beneficia a toda la población. Los participantes manifestaron no estar contentos con la educación y los docentes, a pesar de ello consideraron a este sector, importante para el desarrollo local.	PARROQUIA	Regular	Coordinan actividades de asistencia espiritual.
		INRENA	Regular	Realizan charlas de educación ambiental.
<b>LA PARROQUIA</b>	Brinda asistencia espiritual. Los participantes manifestaron su aporte a la salvación de las almas.	CENTRO DE SALUD	Regular	El Centro de Salud apoya actividades realizadas por la Parroquia sobre el cuidado de la salud.

INSTITUCIÓN MATRIZ	IMPORTANCIA	RELACIONES INSTITUCIONALES		
		INSTITUCIONES	TIPO DE RELACIÓN	RAZONES
<b>ASOCIACIÓN DE PRODUCTORES AGROPECUARIOS</b>	Creada hace 20 años. Está conformada actualmente por 120 productores agropecuarios. Entre sus principales objetivos se encuentra la mejora de la producción de sus plantaciones, entre las cuales están: yuca, plátano, frutas cítricas, entre otras). También la crianza de animales menores como las aves de corral y el cuy.	RONDAS CAMPESINAS	Buena	Realizan coordinaciones en el tema de seguridad ciudadana. Tienen constante comunicación.
		MUNICIPALIDAD PROVINCIAL	Regular	Existen actividades esporádicas relacionadas a la mejora de la producción.
		MUNICIPALIDAD MENOR	Regular	Existen actividades esporádicas relacionadas a la mejora de la producción.
		GOBERNACIÓN	Buena	Existen actividades coordinadas para la obtención de beneficios técnicos y sociales.
		ACCIÓN AGRARIA	Regular	Les brinda asesoría técnica para la mejora de la producción agropecuaria.
<b>RONDAS CAMPESINAS</b>	De reciente creación (2 años aprox.), beneficia a toda la población. Entre sus principales actividades está la de coordinar las normas éticas y disciplinarias de los poblados, especialmente donde no existe presencia policial.	MUNICIPALIDAD DISTRITAL	Regular	Coordinan actividades esporádicas sobre todo en el tema de seguridad ciudadana.
		MUNICIPALIDAD MENOR	Regular	Coordinan actividades esporádicas sobre todo en el tema de seguridad ciudadana.
		VASO DE LECHE	Regular	Realizan actividades por la mejora de la alimentación.
		GOBERNACIÓN	Regular	Coordinan actividades relacionadas a la seguridad ciudadana.

Elaboración: Equipo Social – ECSA INGENIEROS

CUADRO 9: ANÁLISIS DE INSTITUCIONES ESTRATÉGICAS – IMPORTANCIA Y RELACIONES – LECHE MAYO

INSTITUCIÓN MATRIZ	IMPORTANCIA	RELACIONES INSTITUCIONALES		
		INSTITUCIONES	TIPO DE RELACIÓN	RAZONES
INSTITUCIONES EDUCATIVAS	Recientemente se ha establecido la enseñanza secundaria. Los participantes manifestaron que beneficia a toda la población y que impide que los jóvenes migren hacia otras localidades.	PUESTO DE SALUD	Buena	Coordinan las atenciones a través del Seguro Escolar.
		RONDAS CAMPESINAS	Buena	Realizan actividades de alfabetización.
		MUNICIPALIDAD DISTRITAL	Regular	Esporádicamente coordinan acciones.
		MUNICIPIO MENOR	Regular	Realiza el pago de 2 profesores.
		ACCIÓN AGRARIA	Buena	Coordinan el mantenimiento del vivero y las plantaciones de cacao.
		INIA	Regular	Realizan algunas charlas informativas.
PUESTO DE SALUD	Tiene un año de funcionamiento. Realiza atenciones y pequeños programas preventivos.	MUNICIPIO MENOR	Buena	
		VASO DE LECHE	Buena	Coordinan la preparación y distribución de los alimentos a los sectores más pobres.
		RONDAS CAMPESINAS	Regular	Se benefician con campañas de vacunación entre otras.
RONDAS CAMPESINAS	Surge aproximadamente hace 12 años. Entre sus principales funciones está el control del mal comportamiento de algunos pobladores, asumiendo el rol de la PNP. Se relaciona con otras rondas campesinas de zonas cercanas a la localidad.	MUNICIPIO MENOR	Regular	Coordinan poco las actividades de seguridad ciudadana.
		INIA	Regular	Existe poca comunicación.
		ACCIÓN AGRARIA	Buena	Tienen comunicación y trabajan juntas diversas temáticas como la seguridad y la ambiental.
VASO DE LECHE	Cada 3 meses distribuye los alimentos a 76 beneficiarios.	MUNICIPIO MENOR	Buena	Coordinan la distribución de los alimentos.
ACCIÓN AGRARIA	Establecida en la localidad en el año 2005, beneficia a 25 productores agropecuarios. Su principal actividad está relacionada con el fomento de la producción de cacao, café, cítricos. También realiza campañas de reforestación.	MUNICIPALIDAD DISTRITAL	Buena	Realizan actividades en beneficio del sector agropecuario.
		MUNICIPIO MENOR	Regular	Existe poca comunicación y trabajo coordinado.
		INIA	Regular	Coinciden en algunas actividades relacionadas al sector agropecuario.
		INRENA	Regular	Coinciden en algunas actividades relacionadas al sector agropecuario.

Elaboración: Equipo Social – ECSA INGENIEROS

## CONCLUSIONES

- La idea generalizada de promover desarrollo a través de la política de libre mercado, la integración regional, la globalización y el aprovechamiento de recursos naturales que piensa podrá lograrse por la operatividad de la de la vía Interoceánica Sur de la región Puno, es equivocada porque no se están implementando estrategias de participación efectiva de la ciudadanía en propuestas asociadas a los beneficios de la vía, no se está invirtiendo en la integración económica actual, no se está protegiendo al medio ambiente ni aprovechando eficientemente sus recursos. Determinando la desarticulación institucional y organizacional existente y una disociación entre mercados locales, entre Estado y ciudadanía para aprovechar los beneficios de la Interoceánica Sur en Puno.
- Los beneficios serán aprovechados mayoritariamente por Brasil al tener desarrollada su zona fronteriza y una industria potencial que utilizará la Interoceánica Sur para su salida al Pacífico y con ello el incremento de sus relaciones comerciales con el sudeste asiático.
- La realización de los Talleres Informativos – Participativo, permitió identificar además que las organizaciones agropecuarias, sociales y las autoridades locales, no se encuentran organizadas ni articuladas entre sí, para poder captar y/o aprovechar los beneficios del funcionamiento de la Carretera Interoceánica Sur, siendo esta una realidad presente, ¿podrá la Interoceánica Sur generar un desarrollo local sostenible y participativo?
- Los gobiernos provinciales y distritales, que representan al Estado en el Área de Influencia del Proyecto, tienen una mínima relación con las organizaciones locales y la ciudadanía, conociendo sus necesidades y demandas inmediatas y de sobrevivencia e ignorando las fortalezas sociales y de recursos naturales necesarios para proponer e implementar estrategias orientadas al aprovechamiento de la Carretera Interoceánica Sur.
- En zonas peligrosas donde coexisten actividades delictivas derivadas de la producción de hoja de coca, extracción informal de oro y actividades ilegales, ante la inexistencia del Estado, las Rondas Campesinas asumen la seguridad ciudadana, por estar legitimadas socialmente por parte de la población.
- La carencia de infraestructuras y servicios en las localidades comprometidas en el Área de

Influencia del Proyecto, dificultarían la inversión de capitales en industrias y empresas que desearían dedicarse a la transformación de los principales productos de la zona (cítricos, turísticos, forestales, entre otros) y en la zona, generando ciudades intermedias y circuitos económicos locales que aprovechen los posibles beneficios de la Interoceánica Sur en la región Puno del Perú.

## RECOMENDACIONES

- El Estado peruano a través de la vía Interoceánica Sur de la región Puno, tiene que reconstruir los parámetros de globalización, libre mercado, participación e institucionalidad local, regional y nacional, así como el aprovechamiento de recursos naturales dentro del desarrollo sostenible en el que se incluya la participación comunitaria y el enfoque de justicia ambiental, si desea hacer de este proyecto vial un éxito con grandes dividendos para el Perú y la tan ansiada integración de la macro región sur, caracterizada por sus altos índices de pobreza y también por las grandes potencialidades existentes y aún por explotar.
- Se deberían realizar programas de fortalecimiento institucional dirigidos a las organizaciones locales, para lograr su participación efectiva en el desarrollo local y aprovechar las potencialidades de la Carretera Interoceánica Sur.
- Ejecución de programas de fortalecimiento de redes interinstitucionales entre las principales instancias gubernamentales y los gobiernos regionales, provinciales y distritales, organizaciones locales y demás representantes de la sociedad civil, con el fin de articular propuestas y estrategias para la atención y satisfacción de las principales demandas sociales para el aprovechamiento de los beneficios del funcionamiento de la Carretera Interoceánica Sur.
- En las localidades del Área de Influencia del Proyecto, se deberían diseñar y ejecutar Planes de Desarrollo Socio Económico, Turístico, de Promoción de la Inversión Privada, de Desarrollo Alternativo, entre otros, para aprovechar las potencialidades identificadas en cada una de las localidades. Estos planes deberían ser de responsabilidad de las instituciones gubernamentales, gobiernos locales y regionales, organizaciones sociales con participación del sector privado.
- El Estado (MININTER y el Ministerio de Defensa), regional y local, deberían establecer estrategias de seguridad pública con la inclusión de las Rondas Campesinas, en la lucha contra

el narcotráfico y actividades ilícitas (contrabando y lavado de oro).

- El Ministerio de Educación, a través de las UGEL y las instituciones educativas y en coordinación con los gobiernos regionales y locales, las APAFAS, deben de incluir en el currículo educativo, cursos relativos a la mejor utilización de las potencialidades de cada zona (capacitación en turismo, en técnicas agropecuarias, etc.)

## Bibliografía

- R.D. N° 006-2004-MTC/16 del 07.02.2004 que reglamenta la Consulta y Participación Ciudadana en el proceso de Evaluación Ambiental en el Subsector Transportes. MTC. 2004.
- ACSELRAD Henri: "Las Políticas Ambientales ante las coacciones de la globalización", en "Los Tormentos de la Material Aportes para una Ecología Política Latinoamericana. ALIMONDA, Héctor (compilador). 2006. CLACSO. Buenos Aires – Argentina.
- DIEZ, Alejandro: "La Democracia, la participación y la política en los ámbitos rurales", en "La participación desplegada en la política y la sociedad", GROMPONE, Romeo (Editor). 2007. Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú. Lima – Perú.
- GUIMARAES, Roberto: "Desarrollo Sustentable en América Latina y el Caribe: Desafíos y Perspectivas a partir de Johannesburgo. 2002. en "Los Tormentos de la Material Aportes para una Ecología Política Latinoamericana. ALIMONDA, Héctor (compilador). 2006. CLACSO. Buenos Aires – Argentina.
- Llosa, Eleana: "La Batalla por la Interoceánica en el sur peruano ¿Localismo o Descentralismo?". 2003. IEP. LIMA – PERU.
- PANDO, Oscar: "Carretera Interoceánica Integración o marginación del Región Inka. 1992. Centro de Estudios Regionales Andinos "Bartolomé de las Casas". Cusco – Perú.
- RUBIN, Gayle: El Tráfico de Mujeres: notas sobre la economía Política del sexo".