

# LAS CARRETERAS Y EL DESARROLLO DE LA AMAZONIA

Una de las obras importantes dentro de los planes para el desarrollo del país, que tiene el gobierno actual, es la construcción de carreteras, con el objetivo supuesto de integrar económica y socialmente a todos sus pueblos.

A ello se le está dando un gran impulso, especialmente en la Amazonía. Una rápida mirada a las noticias aparecidas en los diarios de Lima a lo largo de estos últimos meses nos permite apreciar este hecho con claridad.

## EL PLAN VIAL DEL GOBIERNO

El ministro Fernando Cháves Belaúnde ha informado que el Sector Transportes y Comunicaciones tiene un Plan Vial muy amplio para el período 1980-1985, el que ya se ha iniciado. Su meta es permitir la comunicación con cualquier punto del país.

Una parte de este plan es la construcción o mejoramiento de 11 carreteras llamadas troncales —que unen al país de norte a sur— y 8 llamadas transversales —de oeste a este—. De las cuales las siguientes están ubicadas en la selva:

—La Carretera Marginal (troncal) en la selva de sur a norte.

—La Carretera transversal OLMOS (Lambayeque) — CORRAL QUEMADO (Alto Marañón), en la selva norte.

—La Carretera transversal LAMBA-

YEQUE—CHACHAPOYAS en la selva norte.

—La Carretera transversal TRUJILLO—JUANJUI (Huallaga Central) en la selva norte.

—La Carretera transversal LA OROYA (sierra central) — LA MERCED (río Chanchamayo) en la selva central.

Para este año (1981) el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene 38 proyectos importantes de carreteras que están en plena ejecución, para lo cual ha destinado la cantidad de 76 mil millones de soles.

Los proyectos en ejecución que comunican la región de la selva son:

—CHOSICA—LA OROYA—HUANUCO, en el río Huallaga (cuesta 15,895 millones de soles).

—OLMOS—CORRAL QUEMADO (cuesta 9,812 millones de soles).

—SAN ALEJANDRO — PUERTO BERMUDEZ, en el río Pichis (cuesta 4,200 millones de soles).

—HUANUCO—AGUAYTIA, en el río Aguaytía (3,148 millones de soles).

—JUANJUI—SISA, en el Huallaga Central, siendo sector de la Marginal (cuesta 2,062 millones de soles).

—SATIPO—PUERTO PRADO, en el río Perené (cuesta 1,724 millones de soles).

—TARMA—LA MERCED, en el río Chanchamayo (cuesta 1,500 millones de soles)

## EL PLAN VIAL DE LORETO

El llamado Plan Vial de Loreto, con un presupuesto de 27,000 millones de soles hasta el año 1985, comprende los proyectos de carreteras NAPO—PUTUMAYO, que está en estudio, e IQUITOS—NAUTA, en construcción actualmente. Se calcula que estas van a quedar terminadas en el año 1983.

Los fondos con que se van a construir estas carreteras son los que el FRENTE DE DEFENSA DEL PUEBLO DE LORETO ha conseguido del gobierno luego de una gran lucha. Este dinero es parte del total de la venta de gasolina a nivel nacional, especie de canon.

Existen además otros proyectos llamados de pre-inversión, como las carreteras ORELLANA—LETICIA, en la frontera con Colombia; UCAYALI—HITO 80, en la frontera con Brasil; SARAMIRIZA—PUERTO UGARTE, en el Alto Marañón; y el ferrocarril IQUITOS—COSTA NORTE. Este último se iniciará el próximo año con una inversión inicial de 200 millones de soles y deberá finalizar en el año 1985.

Con la ayuda del Ejército Peruano se está construyendo además la vía GENARO HERRERA (Bajo Ucayali) COLONIA ANGAMOS (frontera con Brasil).

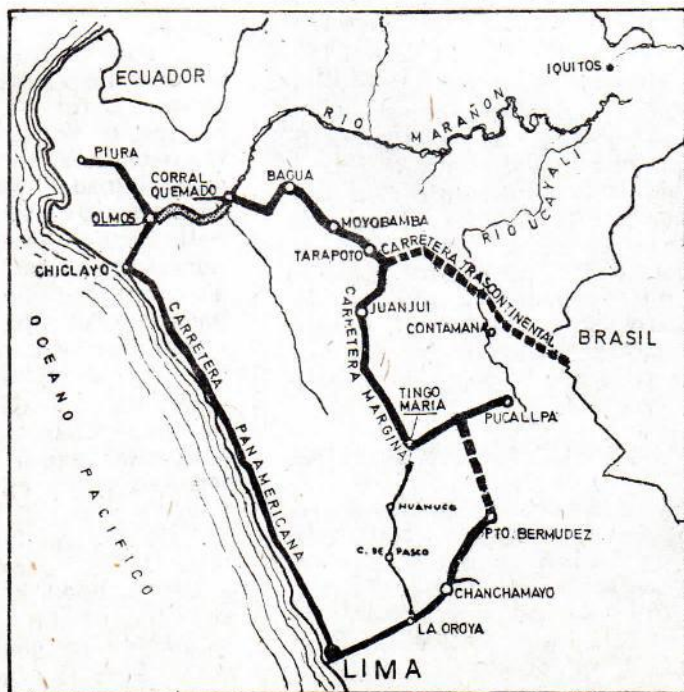
## VAN HACIA BRASIL

Ahora veamos cómo se integran estas carreteras en el amplio plan de vías de comunicación que tiene diseñado el gobierno, dentro y fuera de las fronteras peruanas.

La vía OLMOS—CORRAL QUEMADO es el primer tramo de la que se ha llamado la (carretera) TRANSCONTINENTAL AMAZONICA, que partiendo de Olmos en la costa norte del Perú, debería unir la selva nor-oriental peruana con la frontera brasileña, con miras a integrar más de 250,000 hectáreas a la agricultura y ganadería, según los planes del gobierno.

Esta vía OLMOS—CORRAL QUEMADO se unirá con TARAPOTO. A partir de esta última localidad se tiene proyectado construir una carretera que terminará en la frontera con Brasil, uniendo Tarapoto, CONTAMANA y el Hito 20 de dicha frontera.

Uniendo Olmos y Corral Quemado se piensa cerrar el circuito carretero entre LIMA, JUNIN, PASCO, HUANUCO, SAN MARTIN, AMAZONAS, CAJAMARCA, PIURA, LAMBAYE-



Estos son algunos de los proyectos viales para la Amazonía. La construcción de carreteras tiene el objetivo supuesto de integrar económica y socialmente a los pueblos.



QUE, LA LIBERTAD, ANCASH y LIMA nuevamente.

De esta manera se piensa enlazar la CARRETERA PANAMERICANA, que atraviesa de norte a sur toda la costa peruana y la CARRETERA MARGINAL DE LA SELVA.

Esta obra estará financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el gobierno peruano. Es una vía que no tiene todavía empalme con Brasil.

La comunicación con Iquitos sería facilitada con la puesta en servicio del PUERTO FLUVIAL DE PUCALLPA en el mes de agosto próximo, haciendo realidad el transporte mixto, por carretera y río, entre Lima e Iquitos vía Pucallpa. Esto será posible mediante un buen servicio de carga y descarga de camiones a barcos y viceversa, con capacidad para muchas naves.

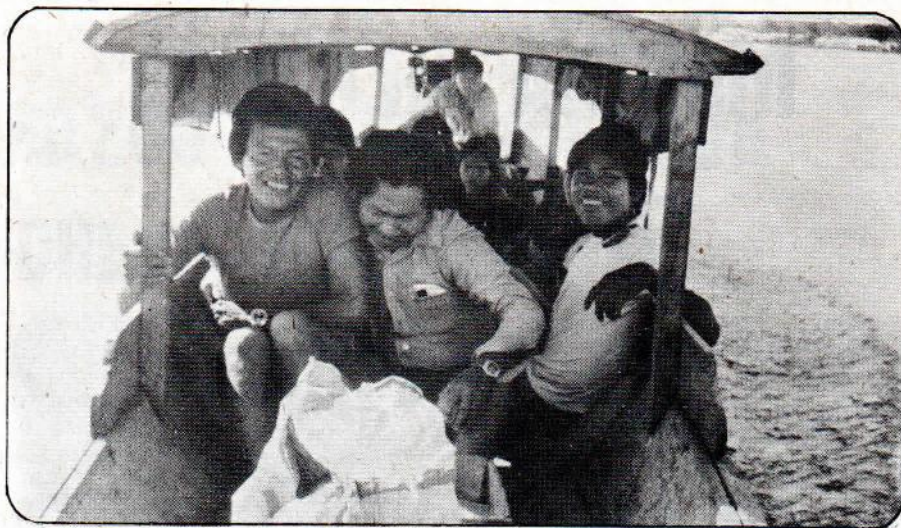
Con miras también a la comunicación del Perú con Brasil a través de carreteras, se han reiniciado los trabajos de construcción de la carretera INAPARI - PUERTO MALDONADO, en el sur-oriental departamento de Madre de Dios. Esta vía cruzará el río fronterizo ACRE y llegará a la localidad brasileña de ASIS, empalmando con el sistema vial de dicho país.

Finalmente, el otro punto de unión con nuestro país vecino sería la proyectada carretera PUCALLPA - CRUZEIRO DO SUL (ciudad brasileña).

### ¿A QUIEN SIRVEN LAS CARRETERAS?

Todos los nuevos proyectos de carreteras en la amazonía tienen la finalidad de permitir asentamientos humanos (colonizaciones) y explotación de recursos naturales, además de "comunicar a los pueblos entre sí".

Si bien es cierto que la carretera es un importante medio de comunicación que debería permitir abrir un sinnúmero de posibilidades para el desarrollo regional, no debemos olvidar que



*Los ríos han sido tradicionalmente la mejor vía de comunicación de los nativos. La mayor parte de las veces la construcción de carreteras no responde a las necesidades de la población de una región -incluyendo a los nativos- y del propio país.*

abriendo carreteras se abre también la entrada de grandes empresarios y capitalistas que sólo buscan sacar el máximo provecho de los recursos y mano de obra que encuentren.

La apertura de vías de comunicación en la amazonía es un aspecto que ha sido sumamente descuidado por el Estado Peruano. Por lo cual es importante que se considere dentro de los planes de todo gobierno.

Pero si no se toma en cuenta al mismo tiempo las necesidades regionales, las carreteras que se construyan terminarán beneficiando siempre a los poderosos, a los que vienen de fuera, y no a los verdaderamente necesitados, esto es a la población amazónica.

Actualmente la selva y ceja de selva son regiones de mucho interés para el gobierno. Son millones de hectáreas de tierras y recursos naturales que, con mecanismos legales como la nueva Ley de Promoción y Desarrollo Agrario, están siendo entregadas a los intereses privados (de grandes empresas y capitalistas).

El "PLAN VIAL" es parte del programa económico del gobierno, y com-

prende importantes inversiones en la amazonía. Es seguro que estas inversiones van a ser desarrolladas en función de las demandas de quienes van a invertir capitales privados: grandes empresas con fuertes intereses principalmente norteamericanos.

No es gratuito ni casual que sean la AGENCIA INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO de Estados Unidos de Norteamérica (USAID), el BANCO MUNDIAL (en el cual EE. UU. es prácticamente el socio de mayor peso) y el BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (con fuerte presencia también de los EE. UU.) los tres principales financiadores de los proyectos viales.

### CONCLUSIONES

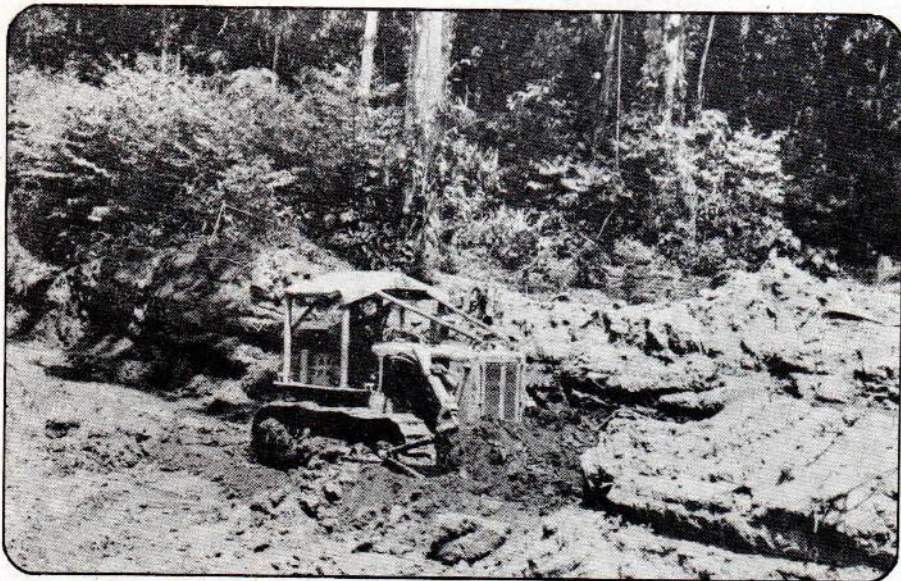
La construcción de carreteras es una condición para atraer las inversiones de grandes capitalistas, porque las grandes empresas necesitan vías de comunicación para llevar sus maquinarias y luego sacar los productos que explotan.

**La mayor parte de las veces las carreteras no se construyen respondiendo a las necesidades de la población de la región, y (peor aún), a las necesidades del propio país.**

Por ejemplo, la carretera SAN ALEJANDRO-PUERTO BERMUDEZ atraviesa el BOSQUE NACIONAL A. VON HUMBOLDT, dentro del cual grandes empresas están pidiendo concesiones. Serán estas empresas las que a la larga saldrán beneficiadas con la carretera, al poder sacar toda la riqueza que puedan del bosque.

La (carretera) TRANSAMAZONICA DE BRASIL ha resultado siendo un fracaso porque no ha logrado sus metas de transporte y colonización. Lo que es lógico que sea así por la mentalidad con que se hizo.

Sin embargo, el gobierno peruano proyecta ahora realizar obras -su PLAN VIAL AMAZONICO- que son complemento de esa vía, lo que facilitará los afanes expansionistas del actual gobierno de Brasil sobre nuestras fronteras.



*Las grandes empresas sólo buscan sacar máximo provecho de los recursos y mano de obra que encuentren. Ellas necesitan carreteras para llevar sus maquinarias y luego sacar los productos que explotan.*