

La conquista de América del Sur por los suramericanos

[Luis Esteban G. Manrique](#)

Integración física sudamericana: impacto e implementación en el Perú

Rosario Santa Gadea (editora)

371 páginas

BID, CEPEI, Universidad del Pacífico, Lima, 2012

Hasta bien entrado el siglo XX, la única forma de llegar desde Lima a Iquitos, la mayor ciudad de la Amazonía peruana, era mediante un barco que salía del Callao y atravesaba el estrecho de Magallanes para desde ahí enrumbar a Belén do Pará, en la desembocadura del Amazonas, y luego río arriba hasta Iquitos.

Muchos de los obstáculos de la geografía peruana siguen siendo imponentes. Numerosas zonas de una misma región no tienen medios de comunicarse directamente a pesar de que el sector transportes absorbe casi el 50% de la inversión pública.

Perú no es un caso aislado en América del Sur, un continente muy difícil de integrar debido a las formidables barreras que separan sus cuatro *islas*: la Plataforma del Caribe, la Cornisa Andina, la Plataforma Atlántica y el Enclave Amazónico. Debido a esos obstáculos, el comercio intracontinental en América Latina y el Caribe apenas roza el 20%, mientras que Asia representa 53% del total y en Europa supera el 70%.

Una mayor integración continental –y de la región en los mercados mundiales– es inviable sin superar esos obstáculos. Pero los grandes viajes comienzan siempre con un primer paso. En septiembre de 2000 lo dio el presidente Fernando Henrique Cardoso, cuando convocó en Brasilia la I Cumbre de Presidentes de América del Sur que lanzó la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

Más de una década después, los resultados están a la vista: entre 2003 y 2004 la cartera de proyectos IIRSA sumaban 335, con una inversión estimada de 26.700 millones de dólares. En 2010 se alcanzaron los 540 proyectos, con inversiones por valor de 96.000 millones de dólares en sus nueve ejes de integración y desarrollo (EID).

Debido en buena medida a la mejora de las infraestructuras de transporte, el valor de las exportaciones entre 1998 y 2008 aumentó un 167% en Argentina, 484% en Bolivia, 287% en Brasil, 247% en Colombia, 307% en Chile, 340% en Ecuador y 337% en Paraguay.



AFP/Getty Images

Vista de la carretera Interoceánica Sur cerca del departamento Madre de Dios, Perú.

El papel clave de Perú

El caso de Perú es especialmente notable: su comercio exterior creció un 448% entre 1998 y 2008. No es casual. El país andino tiene un papel clave en la estructuración del espacio suramericano a través de las interconexiones bioceánicas.

Este país es una de las economías más abiertas de la región, con acuerdos comerciales con la UE, EE UU, China, Japón y Corea del Sur, entre otros. Es además miembro fundador de la Alianza del Pacífico junto a México, Colombia y Chile, que juntos representan más del 50% de las exportaciones de la región.

Actualmente, Perú está desarrollando seis ejes de carreteras, tres transversales y tres longitudinales. Según investigadores de la Universidad del Pacífico de Lima –que ha editado

con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Centro Peruano de Estudios Internacionales (Cepei) el excelente estudio objeto de esta reseña—, los beneficios directos e indirectos de esas obras tendrán un retorno de 2,6 veces la inversión en 30 años.

Nada ilustra más esos avances que la creciente vinculación física entre Perú y Brasil. Pese a sus 3.000 kilómetros de frontera común, hasta 2000 carecían de conexiones terrestres directas. En la última década, en cambio, han sextuplicado su comercio bilateral, hasta los 3.700 millones de dólares en 2012, gracias en parte a la carretera Interoceánica Sur (IS).

Terminada en 2010, la IS une hoy a los estados brasileños de Acre, Rondonia y Mato Grosso con los departamentos peruanos de Arequipa, Cusco y Madre de Dios. En los próximos años, ese primer corredor bioceánico se complementará con las vías fluviales y terrestres que unirán el puerto peruano de Paita con la ciudad brasileña de Manaus. En su reciente visita oficial a Lima, la presidenta brasileña, Dilma Rousseff, propuso alcanzar un intercambio comercial de 10.000 millones de dólares en 2018.

La ruta entre Paita y Manaus supondrá una ruta alternativa al canal de Panamá. Según cálculos del ministerio de Transportes peruano, cuando esté plenamente operativa esa vía, un barco tardará en promedio 10 días menos en llegar a Manaus desde Asia, lo que permitirá ahorros de casi un millón de dólares por día y por barco. Manaus importa 8.000 millones de dólares anualmente de la región Asia-Pacífico.

Pero esos no son los únicos factores a tener en cuenta. Los costes de flete marítimo desde los puertos peruanos hacia Asia son mayores que los de Santos debido a la mayor oferta de frecuencias marítimas directas desde el puerto brasileño. Santos dispone de 60 frecuencias semanales, frente las 30 del Callao. Del mismo modo, el transporte más rápido y barato entre Hong Kong o Singapur y Manaus es la vía Índico-Atlántico y no la del Pacífico. El trayecto de la costa peruana a China y Japón no se usa realmente: siempre se pasa antes por Los Ángeles.

Por ello, los especialistas citados en el libro coinciden en subrayar que la verdadera función de IIRSA es integrar a los países de América del Sur. Rio Branco, capital del estado brasileño de Acre, por ejemplo, está más cerca de Arequipa que de Sao Paulo, uno de sus principales proveedores, por lo que podría empezar a abastecerse también de productos agroindustriales, químicos y textiles peruanos.

El lado oscuro de la integración

Pero el desarrollo de megainfraestructuras tiene también un lado oscuro: la creciente emigración que han hecho posibles a zonas antes inaccesibles, lo que ha aumentado la pérdida de biodiversidad, la expansión de la minería informal y la tala ilegal.

La IS ha contribuido a la proliferación de asentamientos humanos que han convertido el departamento de Madre de Dios en un paraíso de la deforestación y la minería contaminante. En Madre de Dios se extraen cada año unos 16.000 kilos de oro aluvial en polvo, para lo que se utilizan anualmente unos 48.000 kilos de mercurio.

Tras su explotación, algunas zonas quedan sembradas de cráteres inmensos donde antes hubo bosques. La minería informal es incluso más rentable que el narcotráfico, generando fortunas que no tributan, corrompen autoridades y pagan cupos a los terroristas de Sendero Luminoso y a los sicarios de los *narcos*.

Según cifras oficiales, en Madre de Dios se han perdido ya unas 23.000 hectáreas de selva tropical, aunque las estimaciones del Carnegie Department of Global Ecology duplican esa cifra. Las poblaciones indígenas de la zona han sido expuestas a concentraciones de mercurio cinco veces mayores que las consideradas seguras por la Organización Mundial de la Salud.

Según la ONG Vérité, en 2012 la producción aurífera de Madre de Dios fue de 848 millones de dólares, un 97% de la cual se hizo de manera ilegal. Más de la mitad del territorio peruano está cubierto por los bosques tropicales. El Banco Mundial estima que hasta el 80% de las maderas que exporta el país proviene de la tala ilegal de maderas nobles como la caoba.

Los indígenas amazónicos representan sólo el 1% de la población peruana, pero habitan enclaves que suponen casi dos terceras partes del territorio nacional. De un millón de indígenas de la cuenca amazónica, 300.000 son peruanos. Las amenazas que enfrentan van desde la deforestación y la contaminación de los ríos hasta la violencia provocada por el narcotráfico.

Para sembrar una hectárea de coca, la mayor parte de la cual se dedica a elaborar cocaína, se deforestan cuatro de bosque. Aunque el arbusto de coca es semisilvestre, necesita un importante apoyo agroquímico debido a la gran cantidad de plagas que sufren los cultivos. Para protegerlas, los cocaleros utilizan herbicidas contra la maleza invasora y fertilizantes que compensan la pobreza de nutrientes del suelo. Todas esas sustancias llegan al suelo y los ríos afectando a los recursos hidrobiológicos en medidas aún desconocidas.

Otro factor contaminante son las pozas de maceración de la pasta básica de cocaína, un verdadero vertedero de químicos como el ácido sulfúrico y el clorhídrico, que se arrojan luego en los ríos y el suelo. Para transformar media hectárea de coca en clorhidrato de cocaína se

necesita aproximadamente una tonelada de insumos químicos.

En 2009, en la zona de la Curva del Diablo en Bagua, una zona fronteriza con Ecuador, 24 policías fueron asesinados a sangre fría tras ser capturados por aguarunas y huambisas que protestaban por la concesión de permisos de explotación petrolera.

Por cada árbol de caoba que se tala, por ejemplo, mueren otros 27 árboles a su alrededor debido a la entrada de los tractores que se llevan los troncos y el laberinto de senderos que se trazan en la selva para llegar a las carreteras. Entre 1960 –cuando comenzó a construirse la carretera transamazónica– y 2000, la población brasileña se multiplicó por 10 en esa región, mientras que las etnias nativas se redujeron en dos terceras partes. Perú, con una planificación más adecuada, todavía está a tiempo de evitar el lado más oscuro del desarrollo.

Artículos relacionados

- [Las rutas latinoamericanas son para valientes.](#) **Fernando Gualdoni**
- [Protesta política en América Latina.](#) **Salvador Martí**
- [Oro en el Amazonas.](#) **Nazaret Castro**

Fecha de creación

14 marzo, 2014