

**Columnista invitado**Rafael Valencia Dongo  
Congresista por Arequipa

## ¿Quieren paralizar la Interoceánica?

**E**n las últimas semanas se ha profundizado en Lima una campaña encabezada por el ex viceministro Gustavo Guerra García, que plantea paralizar todo lo actuado sobre el Proyecto Interoceánica, es decir postergarlo para nunca; y como descentralista, propulsor de integración regional y representante por Arequipa no puedo sino pronunciarme una vez más.

El Proyecto de la Interoceánica nace de un difícil proceso convergente de alcaldes, empresarios y líderes institucionales de la macrorregión sur, también de una negociación entre los pueblos de Cusco y Puno acerca del trazo, finalmente también un esfuerzo de acuerdo estratégico con el Brasil en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

Para nosotros, está dentro de una estrategia con temas claves: impulso a las vocaciones productivas en base a la mega-diversidad, la retención y atracción de inversiones productivas, el desarrollo de una infraestructura multimodal de comunicaciones y la internacionalización de la economía del sur. Lo cual permitiría reactivar la economía de este territorio, fortaleciendo en la geopolítica del centro-oeste de Sudamérica y la complementariedad de recursos en ese ámbito.

Insistimos en este punto de vista de que la Interoceánica ocupa un lugar en una estrategia mayor para enfrentar el desarrollo; porque nuestros adversarios se preocupan en insistir en que «no se oponen al proyecto» pero no dicen «cual es su visión para el desarrollo del sur», y sospecho que carecen de una propuesta para nuestros pueblos. Sino pregunten ¿quién defiende su punto de vista en el sur?

El segundo gran tema tiene que ver las llamadas «objeciones de orden técnico» al proyecto. Frente a éstas sostenemos que:

-No es técnico proyectar costos y tráfico, sobre las situaciones actuales, y proyecciones pasivas, sabiendo que lo que se hace es abrir un horizonte nuevo de comercio que tiene que ver fundamentalmente con la interrelación Bolivia, Brasil, Perú; e involucra a todos los departamentos del sur.

-Tampoco es técnico, pensar que después de la experiencia de la Marginal se puede considerar un procedimiento que no sea de primer orden en la selva; o después de tantos años de observar carreteras de sierra, se puede considerar que «afirmado» es lo más eficiente. Se razona de una manera extraña, correlacionando sólo volumen de tráfico con calidad de la vía; pero no se incorpora lo obvio: el clima.

-Menos técnico es aún, sustentar los beneficios del proyecto sin considerar el impacto y las externalidades en todo el sur en su conjunto, que obviamente generarán empleos e impuestos.

En la estrategia de desarrollo del sur se trata de potenciar eslabonamientos productivos para una oferta exportable y competitiva, susceptibles de fortalecer para promover y contestar a nuevos socios comerciales. Tales actividades cubren una amplia gama intensivas en mano de obra: forestales, agrarias, ecoturismo, manufactura, hidrobiológicos y minería metálica y no-metálica. Por tanto hay que proyectar costos y beneficios sobre posibilidades potenciales de diez departamentos.

Los opositores del Proyecto no expusieron sus observaciones a estudios terminados hace un buen tiempo y solo lo hacen ahora con la licitación en curso. Al parecer, todos aquellos que aparecen hoy como «políticos y técnicos avisados» ayer no lo eran tanto, cuando cumplían funciones de responsabilidad.

Finalmente está el tema del contrato y el financiamiento, la forma de participación pública privada (cuyas virtudes son reconocidas internacionalmente y se implementa en diversos proyectos en ejecución actualmente) y la decisión de asociación estratégica con el Brasil. Aquí el tema clave es que si no se logra el suficiente tráfico como para lograr el mantenimiento y repago de la vía, el Estado tendría que financiar de sus recursos el diferencial.

-No pareciera racional poner el peor escenario es decir, un extremadamente bajo tráfico, para luego estimar el mayor financiamiento posible, y finalmente concluir que el Perú tendrá que desembolsar US\$ 100 millones anuales y llegar a sumar más de mil millones. Eso es efectista, cuando no terrorismo centralista y tecnocrático.

-También es poco serio y parece demagógico, suponer que es posible disponer otros usos y aplicaciones alternativos para los recursos disponibles de inversión en la Interoceánica, pues son facilitados en el marco de un acuerdo internacional de finalidad expresa.

De nuevo los objetores se equivocan y apuestan en el sentido contrario de la historia. El desarrollo descentralizado es posible y es necesario. Afirmando pues que la interoceánica debe hacerse ahora y esa es una decisión política de los pueblos del sur, y aún así queda mucho por hacer, pues una carretera no soluciona todo; al tiempo que será un pago de la enorme deuda social que se tiene con el sur y que se podrá pagar con una fracción de los impuestos que genera Camisea.

Frente a la Interoceánica no debemos ser ni ciegos ni centralistas, tampoco timoratos. Las propuestas no lo son al margen de una perspectiva de desarrollo descentralista, que recoja una visión compartida. Y defenderé este punto de vista y haré mi mejor esfuerzo para que se cristalice esta idea en favor del bienestar de mis conciudadanos del sur.