

1035/2011-OR.  
Proyecto de Ley N° \_\_\_\_\_

CONGRESO DE LA REPÚBLICA	
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO	
19 ABR 2012	
<b>RECIBIDO</b>	
Firma: <i>[Firma]</i>	Hora: 12:58p

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONECTIVIDAD TERRESTRE DE LA CIUDAD DE PUERTO ESPERANZA, EN LA PROVINCIA FRONTERIZA DE PURUS EN LA REGIÓN UCAYALI, CON LA CIUDAD DE IÑAPARI EN LA PROVINCIA FRONTERIZA DE TAHUAMANU, REGIÓN MADRE DE DIOS, POR MEDIO DE UNA CARRETERA O LÍNEA FERREA QUE UNA PUERTO ESPERANZA, CAPITAL DE PURUS, CON LA CIUDAD DE IÑAPARI, CAPITAL DE TAHUAMANU.

Los Congresistas de la República que suscriben, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y conforme a los artículos: 22° inciso c), 37°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso, proponen el siguiente proyecto de Ley:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA

Ha dado la Ley siguiente:

**LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL LA CONECTIVIDAD TERRESTRE DE LA CIUDAD DE PUERTO ESPERANZA, EN LA PROVINCIA FRONTERIZA DE PURUS EN LA REGIÓN UCAYALI, CON LA CIUDAD DE IÑAPARI EN LA PROVINCIA FRONTERIZA DE TAHUAMANU, REGIÓN MADRE DE DIOS, POR MEDIO DE UNA CARRETERA O LÍNEA FERREA QUE UNA PUERTO ESPERANZA, CAPITAL DE PURUS, CON LA CIUDAD DE IÑAPARI, CAPITAL DE TAHUAMANU.**

**Artículo 1°.- Objeto**

Declárese de necesidad pública y de prioritario interés nacional La conectividad terrestre de la Ciudad de Puerto Esperanza, Capital de la Provincia fronteriza de Purús, en la Región Ucayali, con la Ciudad de Iñapari, Capital de la Provincia fronteriza de Tahuamanu, en la Región Madre de Dios, a fin de solucionar el aislamiento de la

Provincia de Purús y promover la integración de su población al seno de la patria, al amparo de los derechos que consagra la Constitución Política del Perú y que rigen el estado de derecho en igualdad de condiciones para todos sus ciudadanos.

**Artículo 2°.- Estudios Técnicos y Normativos**

Facúltese al Poder Ejecutivo a iniciar los estudios correspondientes con la intervención de las entidades públicas y privadas, nacionales y extranjeras, para que de acuerdo a la normatividad nacional y a los convenios internacionales suscritos por el Perú, efectúe la conectividad terrestre de que trata el numeral precedente, garantizando la protección de la biodiversidad.

**Artículo 3°.- Restricciones**

Queda terminantemente prohibida toda actividad económica a lo largo de la carretera o línea férrea diseñada y sus zonas aledañas, bajo responsabilidad civil o penal, cuya acción corresponde a las autoridades competentes.

**Artículo 4°.- Control de la interconexión terrestre**

Se implementarán los sistemas de control necesarios para garantizar la protección de la biodiversidad en la zona, así como la intangibilidad de los Parques Nacionales y demás Areas Naturales Protegidas por el Estado.

**DISPOSICION FINAL**

**Primera.-** La presente norma entra en vigencia a día siguiente de su publicación en el Diario Oficial *El Peruano*

Lima, 19 de Abril del 2012.

ROLANDO REATEGUI FLORES  
Portavoz Titular  
Grupo Parlamentario Fujimorista

LEILA CHINDAN RAMOS  
Congresista de la República

*W. Herrera*  
*C. Ibáñez*  
*Gabriela Pérez del Solar*

*D. Huari*

*D. Gustavo Posada*

*Carlos Turino*  
*Melba Guzmán*

*Sebastián*  
*R. Carreras*  
*Francisco Clama*

*J. Hurtado*

*E. M. G. A.*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

(2)

## EXPOSICION DE MOTIVOS

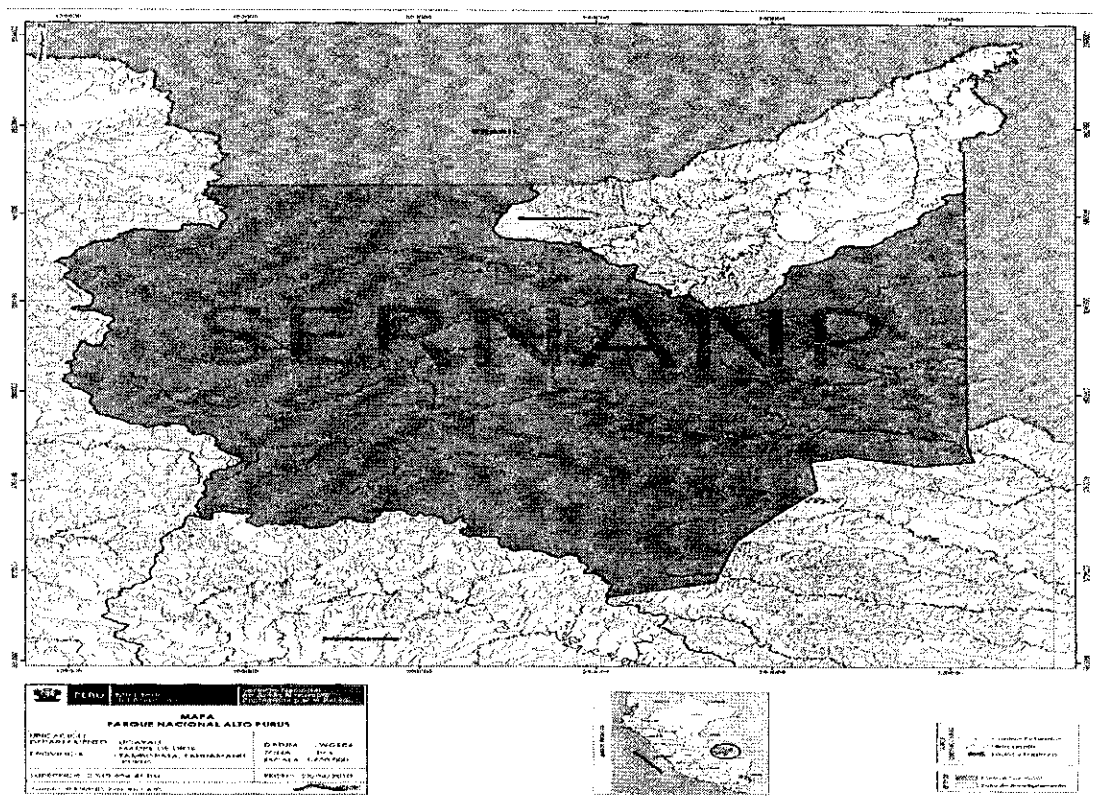
Purús fue creada mediante Ley N° 9815 del 02 de Julio de 1943 y elevada luego a la categoría de Provincia mediante Ley N° 24316 de fecha 01 de Junio de 1982. Es finalmente mediante la Ley Orgánica N° 24945, del 24 de Noviembre de 1988 que se crea la Región de Ucayali, con sus cuatro provincias actuales: Coronel Portillo, Padre Abad, Atalaya y Purús.

La Provincia de Purús, está formada por un territorio que mantiene un relieve moderadamente accidentado que responde a la clasificación de selva baja, con colinas montañosas y terrazas aluviales que oscilan entre los 250 y los 600 metros sobre el nivel del mar. Su capital Puerto Esperanza se ubica a 236 metros sobre el nivel del mar.

Según las cifras del Instituto Nacional de Estadística – INEI, esta provincia fronteriza que tiene una extensión de 17,847.76 KM<sup>2</sup>, es decir, una dimensión mayor a la de los Departamentos de Tacna o Moquegua y con una población que se aproxima a los 5,000 habitantes, entre compatriotas nativos y colonos; tiene una tasa de mortandad infantil del 31.3%, una tasa de analfabetismo del 33.8%, una tasa de incidencia de la pobreza total del 37.4%, una tasa del 0.5% de establecimientos censados, no participando de manera individual en la mayoría de las estadísticas de actividades económicas, productivas, educativas o de salud pública de la Región Ucayali.

La Provincia de Purús constituye el límite fronterizo con la República Federativa del Brasil, siendo más grande que la Región Tacna (14,766.63 Km<sup>2</sup>), que es fronteriza con la República de Chile. La diferencia radica en que la Provincia de Purús ha entrado en un proceso de desnacionalización, al encontrarse aislada del resto del país, no existiendo actualmente interconexión terrestre alguna con la Red Vial Nacional o Regional, accediéndose a ella exclusivamente por vía aérea, sobre todo si tenemos presente que en su cuenca Hidrográfica los ríos de toda la provincia fluyen hacia el Brasil y no hacia el Perú.

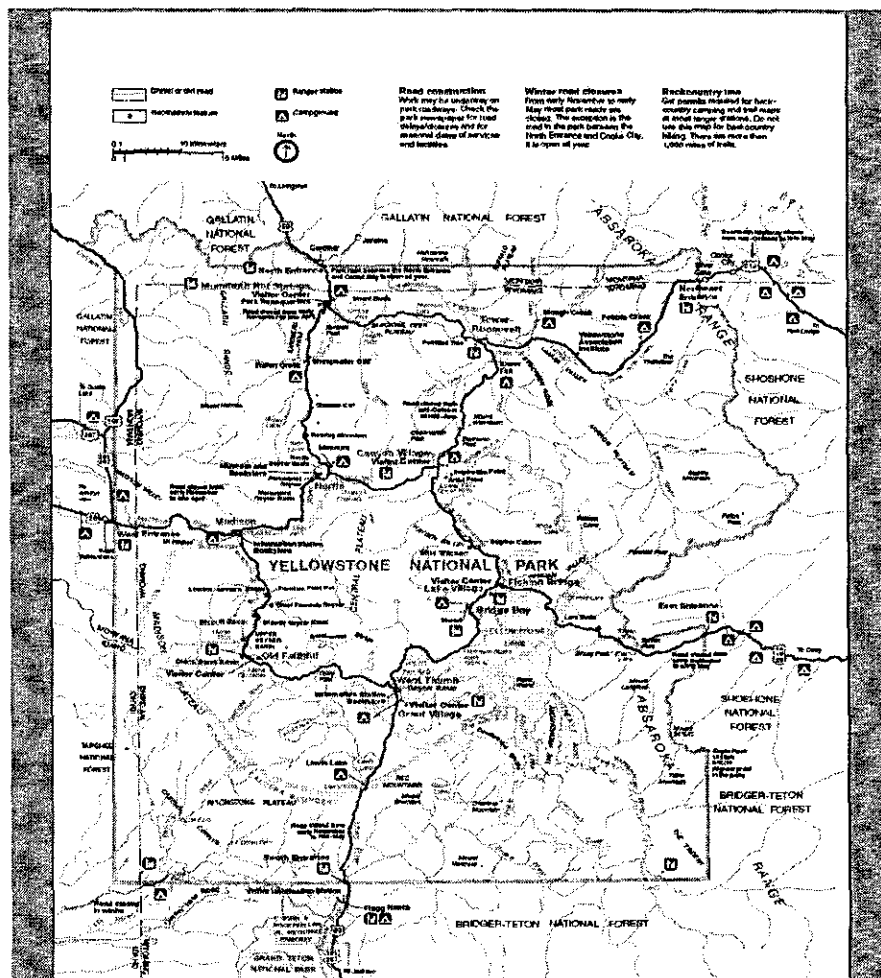
Debido a una falta de previsión en cuanto a conectividad y presencia del Estado se refiere, mediante Decreto Supremo N° 040-2004-AG de fecha 18 de noviembre de 2004, se crea el Parque Nacional Alto Purús que presenta ciertas restricciones para la construcción de una carretera o línea férrea cuyo diseño tendría que ser estudiado y aprobado por el SERNAMP. Similar situación origina la Reserva Comunal de Purús también creada con el mismo dispositivo legal, formando entre ambas, sendos collares que aíslan a la población de Purús.



Los peruanos asentados en esta provincia se encuentran cercados por la Reserva Comunal de Purús y por el Parque Nacional de Alto Purús, cuyas restricciones normativas dificultan el establecimiento de las vías terrestres necesarias para la conectividad de nuestros compatriotas aislados.

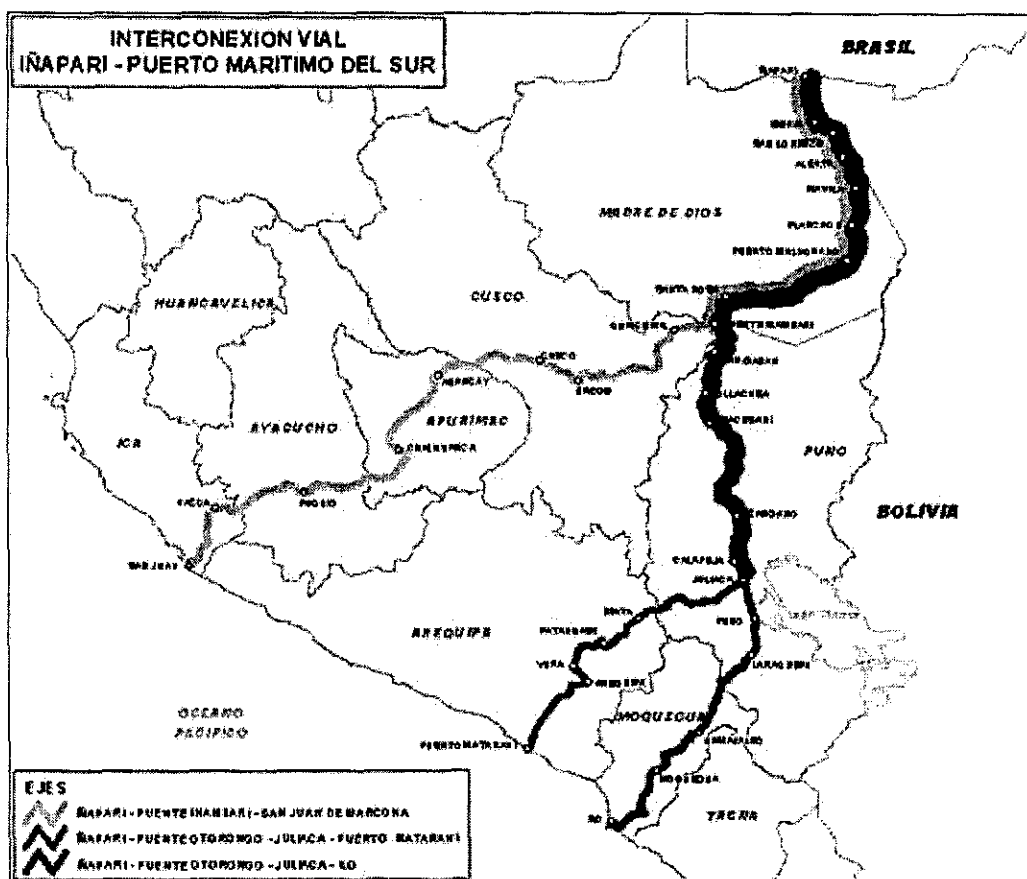
Las ONGs que regentan el Parque Nacional Alto Purús, de procedencia extranjera y alcance mundial, se oponen férreamente a una carretera de interconexión, influyendo en las Comunidades Nativas a las que han convencido de su posición.

Sin embargo, estas organizaciones privadas han obviado publicitar a dichas comunidades nativas y a la comunidad interesada en la protección del medio ambiente, que en el mundo existen Parques Nacionales como el de Yellowstone en los Estados Unidos de Norte América, con una extensión aproximada de 9,000 kilómetros cuadrados y con influencia en un ecosistema de más de 80,000 kilómetros cuadrados; que se encuentra atravesado por super carreteras que permiten que millones de visitantes de dicho país y del resto del mundo no solo disfruten de manera ordenada de los más de dos mil puntos de campamentos permitidos, motivo principal de creación de un Parque Nacional, sino que los considerables ingresos obtenidos por el ecoturismo en dicho Parque Nacional, permiten precisamente sostener el ecosistema que se pretende proteger, con tecnología de punta y Guardabosques profesionales, situación imposible de lograr sin la presencia del Estado.

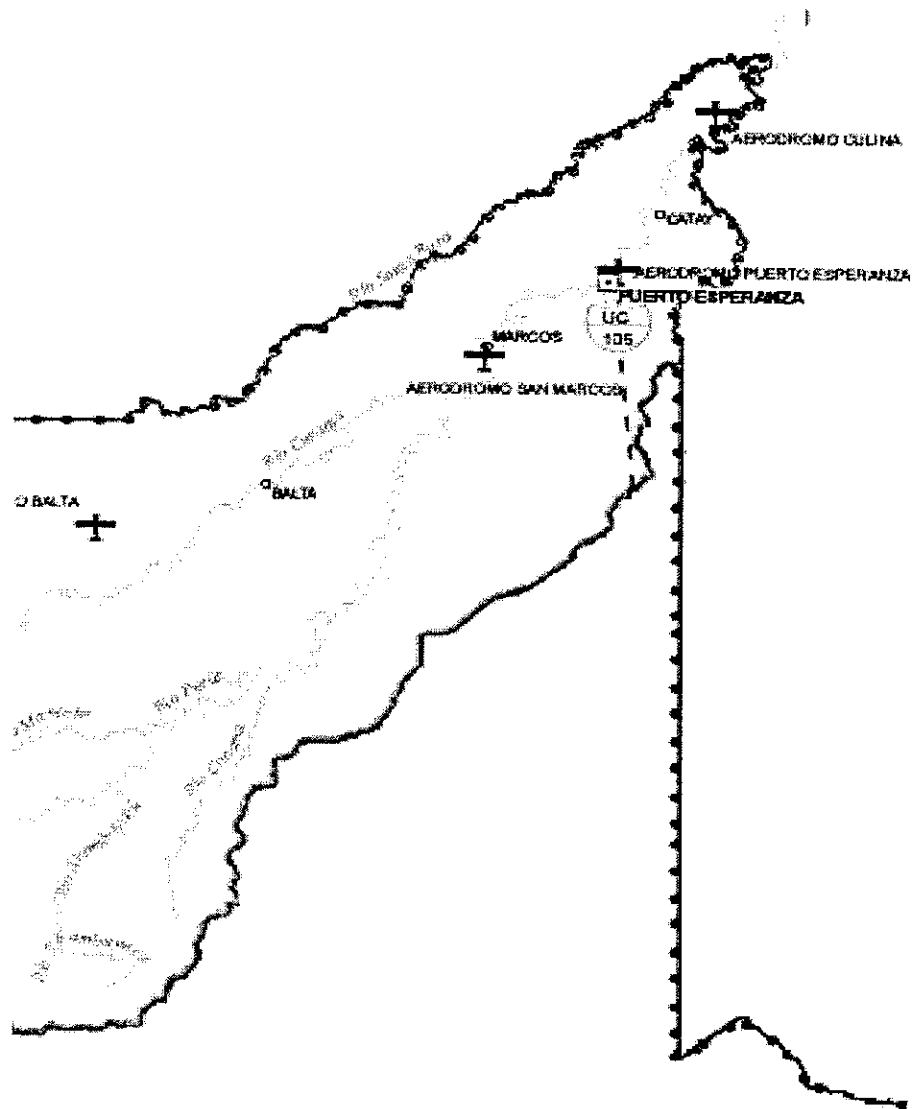


Carreteras interestatales del Parque Nacional de Yellowstone

Se ha pretendido crear en la opinión nacional la idea de que resultaría vano un proyecto de carretera o línea férrea que comunique dos ciudades aisladas, Puerto Esperanza (Purús), con Iñapari (Tahuamanu). Este argumento falaz es fácilmente rebatible a la luz de los mapas viales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ya que Iñapari es un punto crucial en la Carretera Interoceánica, de tal suerte que el beneficio para los purusinos se encontraría absolutamente garantizado.



En los mapas viales de Ucayali y Madre de Dios que mantiene PROVIAS NACIONAL en su sitio Web, se puede observar el trazo en proyecto de una futura carretera Puerto Esperanza – Iñapari, expresando así el plan del Estado Peruano, no solo para rescatar a 5,000 compatriotas del aislamiento, amparado en el Artículo Primero de la Constitución Política del Perú, sino para consolidar hacia el futuro una frontera importante de nuestro país.

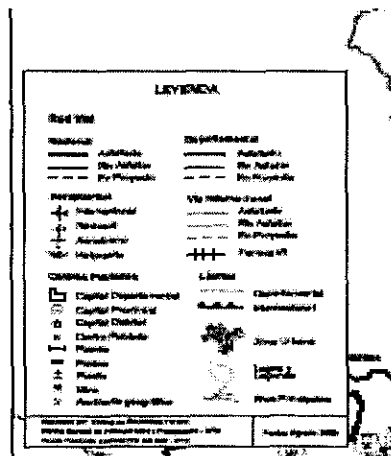


MADRE DE DIOS

En la parte superior se aprecia la Provincia de Purús, y en línea punteada saliendo de Puerto Esperanza hacia Madre de Dios, parte del Proyecto de Carretera Purús – Iñapari de PROVIAS NACIONAL.



Se observa en este mapa vial de Madre de Dios en el que existe el trazo proyectado de la carretera que viene de Purús y llega a Iñapari.



Leyenda del Mapa Vial de Madre de Dios en la que se define la línea punteada como carretera en proyecto.



Los colonos y la población no nativa de Puerto Esperanza si demandan la construcción de una vía terrestre. Un aspecto adicional a tomar en cuenta, es que el aislamiento de esta provincia es aprovechado por aquellas personas que tienen intereses mercantiles en las Compañías Aéreas que vuelan a la zona en pequeñas avionetas y por comerciantes inescrupulosos que contribuyen a encarecer los productos de primera necesidad.

Problemas tales como el alto costo del combustible, la falta de electrificación, Centros de Salud equipados, profesionales dispuestos a laborar en Purús con remuneraciones insuficientes para el alto costo de vida de la provincia, de transporte para evacuaciones por emergencias médicas y para el comercio, resultan impostergables para los compatriotas que habitan en esta provincia.

Los problemas señalados en los párrafos precedentes hacen que nuestros compatriotas prefieran acceder a los beneficios que encuentran en la hermana República del Brasil, al punto de preferir que sus hijos nazcan allá, para lograr sus beneficios. No es raro encontrar a niños en Purús cuya lengua materna es la española, pero que son brasileros por nacimiento, situación que hace peligrar nuestra identidad nacional y el desarrollo de nuestras fronteras, cuya promoción es obligación del Estado Peruano.

Los vuelos cívicos facilitados por las Fuerzas Armadas, a la zona de Purús, tienen una frecuencia máxima de cuatro (4) al mes, cuando las condiciones así lo permiten.

El Reglamento de la Ley de Áreas Naturales Protegidas, DS N° 038-2001-AG de fecha 26 de junio de 2001, establece que la construcción, habilitación y uso de infraestructura con cualquier tipo de material dentro de un área natural protegida puede ser autorizada por la autoridad competente, si resulta compatible con la categoría del Plan Maestro. De tal suerte que es legalmente viable el uso de vías de comunicación en Áreas Naturales Protegidas.

Esta posibilidad legal permite proteger con carácter de intangible la integridad ecológica de uno o más ecosistemas, las asociaciones de

la flora y fauna silvestre y los procesos evolutivos, así como otras características, paisajísticas y culturales que resulten asociadas.

La Ley N° 29778, Ley Marco para el Desarrollo e Integración Fronteriza establece en su artículo 18°, la conformación del Consejo Nacional de Desarrollo de Fronteras e Integración Fronteriza, conformado por el Ministro de Relaciones Exteriores, quien lo preside, el Ministro de Defensa, el Ministro del Interior, los Presidentes de los Gobiernos Regionales de Frontera, los Alcaldes de las Municipalidades Provinciales de Frontera y el Director Ejecutivo del centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN).

El mencionado Consejo tiene por función principal el promover los lineamientos de la Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizas y aprobar las Estrategias de Desarrollo e Integración Fronteriza y Evaluar su cumplimiento.

Es deber primordial del Estado crear “Fronteras Vivas”, buscando armonizar la conservación del Medio Ambiente con la interconexión terrestre, todos los peruanos tenemos el derecho de vivir conectados con nuestro país.

## **EFFECTO DE LA NORMA PROPUESTA EN LA LEGISLACION NACIONAL**

La presente iniciativa legislativa es de efecto promotor para el Estado, por lo que no modifica, ni deroga norma alguna del Sistema Jurídico Nacional.

## **ANALISIS COSTO BENEFICIO**

La presente iniciativa legislativa no genera gasto alguno para el erario nacional toda vez que se trata de una norma declarativa que permite al Poder Ejecutivo desarrollar iniciativas técnico normativas vinculadas con la conectividad terrestre de la Provincia fronteriza de Purús, con la Provincia fronteriza de Tahuamanu.

## INCIDENCIA AMBIENTAL

Mediante Oficio N° 93-2012-SERNAP-J, de fecha 22 de Febrero del 2012, el Señor Pedro Gamboa Moquillaza, Jefe del Servicio Nacional de Areas Naturales Protegidas por el Estado – SERNANP, ha expresado que: “...resulta necesario conocer el proyecto o actividad que se plantea realizar en el interior del Area Natural Protegida, lo cual permitirá su evaluación y posterior emisión de compatibilidad y de opinión técnica previa favorable, según corresponda, en el marco de los dispuesto por el artículo 116° del Reglamento de la ley de Areas naturales Protegidas, aprobado por DS N° 038-2001-AG, modificado por DS N° 003-2011-MINAM.”

Esto quiere decir que para la autoridad nacional competente es absolutamente viable la construcción de una carretera entre Puerto Esperanza e Iñapari, dependiendo de la calidad del proyecto vial y de los controles ambientales que se establezcan como medida indispensable para la protección de nuestras áreas protegidas.

Resulta oportuno mencionar además, en lo referente al tema de controles ambientales que el 25 de Agosto del 2003 el Perú y el Brasil suscribieron un Memorándum de Entendimiento para la Cooperación en Materia de Vigilancia y Protección de la Amazonía, a fin de que nuestro país acceda progresivamente a las informaciones generadas por el Sistema de Vigilancia de la Amazonía – SIVAM, y la integración peruana al Sistema de Protección Amazónica – SIPAM, cuya avanzada tecnología satelital se encuentra actualmente a disposición del Perú si se toma la decisión correcta.

De igual forma es importante tener presente que conforme al Tratado de Cooperación Amazónica adoptado en la ciudad de Brasilia, Brasil, el 03 de Julio de 1978 y en vigor para el Perú desde el 02 de Agosto de 1980, mediante Decreto Ley N° 22660, del 27 de Agosto de 1979, las partes contratantes convienen en realizar esfuerzos y acciones conjuntas para promover el desarrollo armónico de sus respectivos territorios amazónicos, acelerando el desarrollo económico y social de cada región, cooperando para

incrementar corrientes turísticas, nacionales y de terceros países, sin perjuicio de las disposiciones de protección a culturas indígenas y a los recursos naturales.

Coinciden además en la conveniencia de crear una infraestructura física adecuada entre sus respectivos países, especialmente en los aspectos de transporte y comunicaciones, comprometiéndose a estudiar las formas más armónicas de establecer o perfeccionar las interconexiones viales, teniendo en cuenta los planes y programas de cada país para lograr el objetivo prioritario de incorporar plenamente esos territorios amazónicos a sus respectivas economías nacionales (Art.10).

No menos importante resulta la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, suscrita en Estocolmo el 16 de Junio de 1972, en cuyo Principio N° 12, se establece la necesidad de que los países declarantes presten, cuando sea solicitada, la asistencia técnica y hasta financiera para la conservación y mejoramiento del medio, implementándose políticas ambientales encaminadas a aumentar el potencial de crecimiento actual o futuro de los países en desarrollo, sin menoscabar ese potencial u obstaculizar el logro de mejores condiciones de vida para todos (Principio 11).

Si países amazónicos como el Brasil tienen la tecnología y la capacidad de control ambiental suficiente como para supervisar sus carreteras, como la recientemente concluida entre Cruzeiro do Sul y Rio Branco en el Estado de Acre, el Perú puede y debe ingresar a similar fase de modernidad, con asistencia técnica de la cooperación internacional, que le permita adoptar modelos de control que operan eficientemente en la práctica. La protección al medio ambiente y el respeto a las Comunidades Nativas puede y debe coexistir con la presencia del Estado mediante la conectividad terrestre y la integración con nuestro país.

Lima, 19 de Abril del 2012.