



Die Interoceánica führt durch einsames Andengebirge und tiefsten Urwald. Im Departement Madre de Dios machen illegale Goldschürfer dem Amazonastiefland den Garaus.



BILDER O. ITEN UND X. ARBEX

## Ein «Panamakanal» aus Asphalt

Die Interoceánica zwischen Peru und Brasilien – eine neue Strassenverbindung vom Pazifik zum Atlantik mit fraglichem Nutzen

Seit kurzem durchschneidet eine Asphaltstrasse den Dschungel zwischen Brasilien und Peru und überwindet dann die Anden. Die brillante Ingenieurleistung ist von fragwürdigem Nutzen. Sie leistet illegalen Goldschürfern und Holzfällern Vorschub.

Oswald Iten, Puerto Maldonado

Zu den legendären Strassenverbindungen Südamerikas zählt neben der Panamericana seit kurzem die Interoceánica Sur, die den Kontinent quer von Ost nach West durchschneidet. Sie ermöglicht die Fahrt auf ununterbrochenen Teerstrassen von einem pazifischen Hafen in Peru bis zur atlantischen Küste in Brasilien. Damit ist die Interoceánica, anders als etwa die Transamazônica in Brasilien, auch in der Regenzeit befahrbar.

### Spektakulärer Luxus

Das spektakulärste Teilstück beginnt in der Inka-Stadt Cusco auf 3400 Metern über Meer und steigt dann in die Gletscherwelt der Anden auf über 4700 Meter. Dort oben gibt es mehr Lamas und Alpakas als Menschen. Ein paar findige Indianerinnen bieten den Reisenden kurz vor dem Kulminationspunkt frisch gebratene, leckere Backwaren mit geschwellten blauen Kartoffeln an. Nach der Passhöhe fügt sich eine Spitzkehre an die andere; an manchen Stellen ist das Strassenbord gesäumt von Kreuzen in Erinnerung an Unfallopfer. Der steile Abstieg ins Urwaldgebiet auf 120 Meter über Meer ist atemberaubend, die Ingenieurleistung beeindruckend. Früher benötigten Lastwagen für diese Strecke leicht eine Woche, wenn nicht bis zu einem Monat in der Regenzeit. Heute reichen für die

Fahrt von Cusco nach Puerto Maldonado im südlichen peruanischen Tiefland nur gerade acht, neun Stunden. Trotzdem weist die Strasse bis anhin keinen grossen Verkehr auf.

In Inambari führt eine orangefarbene Hängebrücke über eine wilde Schlucht. Hier zweigt eine Asphaltstrasse ab, die bergauf in die Anden zurückführt, nach Puno, auch dies eine Neubaustrecke von 300 Kilometern Länge. Dieser Luxus einer südlichen Gabel hat dazu beigetragen, dass die budgetierten Kosten von 900 Millionen Dollar um 600 Millionen überschritten wurden.

### Bauen für die Korruption

Dereinst soll Inambari Ausgangspunkt für den Bau mehrerer Staudämme sein. Sie sollen so viel Elektrizität wie zwei Atomkraftwerke liefern, grösstenteils für den Export nach Brasilien. Die Stauwerke in den Andenschluchten würden viel weniger Land beanspruchen als solche im hauptsächlich flachen Brasilien. Vielleicht liegt im Energiehungers Brasilien einer der wahren Gründe, weshalb grossteils brasilianische Institutionen für den Bau der Interoceánica aufgekomen sind. Ob die Stauwerke je gebaut werden, ist ungewiss. Peruanische Umwelt- und Indienschutzorganisationen wollen nicht mehr wie beim Bau der Interoceánica überrascht werden und händigen jedem, der sich dafür interessiert, bereits jetzt professionell gemachte Videos aus, die die negativen Folgen der Elektrizitätsprojekte – Abholzung, Verlust an Artenvielfalt, Umsiedlung – in düsteren Farben ausmalen.

Zum Bau der Interoceánica hiess es vordergründig, Brasilien wolle sich einen Exportweg nach China sichern, zusätzlich zum Panamakanal. Brasilianische Medien haben deswegen die Interoceánica «Strasse nach China» getauft. Gedacht haben sie dabei vor allem an

Exporte von Soja und Importe von peruanischen Metallen. Bisher jedoch hat in Peru niemand einen Lastwagen mit brasilianischer Soja oder Kupfer aus den Anden gesehen. Denn die Anschlussstrassen im westlichen Brasilien seien allzu schlecht und die Häfen im Süden Perus gar nicht für grosse Gütermengen gerüstet, monieren Experten. Stattdessen rollen peruanische Transporte von Edelhölzern Richtung China.

Weshalb also eine Strasse für einen Milliardenbetrag in den Gebirgsschlingen schlagen, wo es noch nicht einmal ein Freihandelsabkommen zwischen Peru und Brasilien gibt? Carlos Soria vom WWF in Lima hat darauf eine entwaffnende Antwort: «Für die Korruption.» Nichts erscheine Politikern zum Abkassieren geeigneter als der Bau von Strassen, je sinnloser, desto besser.

Gebaut wurde die Interoceánica von einem Konsortium, angeführt vom brasilianischen Bauunternehmen Odebrecht, einem der grössten der Welt. Odebrecht hat auch die Konzession zum Betrieb und Unterhalt der Strasse während 20 Jahren erhalten. Viel an Strassengebühren nimmt sie vorderhand nicht ein; an einigen Punkten hat sich die lokale Bevölkerung gegen die Errichtung von Zahlstationen gewehrt. Dafür wird wegen der extremen Wetterbedingungen der Unterhalt gewiss sehr teuer. Auf Teilstrecken ist bereits mit dem Auftragen einer weiteren, fünf Zentimeter dicken Asphaltsschicht begonnen worden.

### Wüste statt Urwald

Bei der Weiterfahrt von Inambari in Richtung Puerto Maldonado, am Fuss der Anden, werden die Spuren der Goldschürfer immer unübersehbarer. Die Strasse erleichtert ihnen den Einsatz von Raupenbaggern und Kipplastwagen. Stellenweise ist der Grünwuchs ganz einer Sandwüste gewichen, der-

massen haben die Schürfer das Geschiebe der Bergflüsse nach Gold durchwühlt. Hinzu kommt die Umweltverschmutzung durch Quecksilber.

### Goldgräberstimmung

Entlang der Strasse haben sich ausgedehnte Budensiedlungen mit einfallslosen Bezeichnungen wie «Km 107» gebildet, mit allem, was Goldsucher begehren, von Eisenwaren und Pumpen bis zu Tag und Nacht geöffneten Spelunken mit käuflichem Sex. An einer Strassensperre steht ein Dutzend schwerbewaffneter Polizisten, die Fahrzeuge auf illegale Substanzen durchsuchen, etwa auf Quecksilber und Kokain. Unser Fahrer lacht bloss darüber; hier bleibe höchstens hängen, wer nicht ganz oben geschmiert habe. Die Forderung von Umweltorganisationen nach rigorosen Kontrollen gegen das Vordringen der Goldsucher bleibt so eine Illusion.

In der Konfrontation zwischen Goldschürfern und Siedlern sind bereits Bürgerwehren entstanden. In Puerto Maldonado erklärt Víctor Zambrano, der Vorsitzende eines Komitees von legal anwesenden Siedlern im Naturschutzgebiet am Río Tambopata, dass er und seine Mitstreiter nicht länger zusehen wollten, wie ihr Lebensraum zunehmend durch Goldschürfer zerstört werde. Zambrano hat ehemals bei einer Elitetruppe gegen die Guerilla des Sendero Luminoso gekämpft; einstweilen ballt er bloss die Faust im Sack. Auf seinen Druck hin führte die Staatsanwaltschaft wenigstens einen Schlag gegen neu eingedrungene Schürfer, deren Pumpen sie mit Dynamitladungen in die Luft jagte.

Schützenhilfe erhält Zambrano von der Firma Odebrecht, welche die seit langem in der Reserva Tambopata siedelnden Menschen in ihren alternativen Projekten unterstützt, damit sie eine nachhaltige wirtschaftliche Existenz

aufbauen können. Diese prima Public-Relations-Idee hat dazu beigetragen, dass nahe von Puerto Maldonado Angebote entstanden sind, wie etwa die Yoga-Lodge Kapiévi, das private Schutzgebiet La Habana mit einem Aussichtsturm oder der Amazon Shelter, in dem Magaly Salinas verwaiste oder verletzte Urwaldtiere pflegt. Die Firma hat den Anbietern die Vermarktungsplattform tambopataecotours.com eingerichtet.

### Korridor der Bio-Verarmung

Puerto Maldonado, im Zuge des Goldrushs und der Interoceánica rasch auf 40 000 Motorräder und 100 000 Einwohner angeschwollene Hauptstadt des Departementes Madre de Dios, zelebriert die Biodiversität mit einem riesigen, absurden Beton-Aussichtsturm. Entlang der Interoceánica von Puerto Maldonado bis zur Grenze in Iñapari gleicht das Gebiet allerdings der Gegend in Acre in Brasilien, wo man vergebens nach intaktem Urwald Ausschau hält. Laut dem WWF haben in einem Korridor von je zehn Kilometern beidseits der Strasse in Peru die Viehzüchter und Goldgräber dem Urwald bereits den Garaus gemacht.

Und schon droht weiteres Ungemach in Form eines Strassenprojekts von Iñapari nach Puerto Esperanza. Dort, am Río Purús, beklagen sich die etwa 2000 Siedler, dass sie nur auf dem teuren Luftweg versorgt werden können. Sie appellieren an das Nationalgefühl und drohen mit dem Anschluss an Brasilien, das geografisch näher liegt. Prompt gibt es einen Plan, der das Trasse in einem Winkel an der Grenze zu Brasilien entlangzieht. Das könnte möglicherweise den Lebensraum von isoliert lebenden Indianern bedrohen, so dass sich nicht nur Umweltschützer, sondern auch Anwälte von Indianerorganisationen dagegen wehren.

## Drei Routen von den Anden zum Amazonas

O. I. · Vor über zehn Jahren haben Brasilien und Peru die «Initiative zur regionalen Integration Südamerikas» unterzeichnet, deren Kernpunkt der Bau eines gigantischen Strassennetzes ist. Von den drei Verbindungen, die alle vom Pazifik über die Anden ins Amazonastiefland führen, ist die nördliche bis zum Ziel in Yurimaguas fertiggestellt; von dort geht es weiter auf dem Amazonas-Zufluss Maraón. Der zentrale Ast würde von Pucallpa bis nach Cruzeiro do Sul in Brasilien führen, ein noch weit von der Verwirklichung entferntes Projekt durch ein immenses Urwaldgebiet.

Vorderhand ist nur die Interoceánica Sur von Bedeutung, der wir hier gefolgt sind. Sie führt von der südperuanischen Küste nach Puerto Maldonado und weiter nach Rio Branco in Brasilien; sie ist fertiggestellt. Reisenden von Lima nach



Rio Branco steht als kürzeste Route die rund 2500 Kilometer lange Strecke über Cusco oder Puno zur Verfügung; sie nimmt mindestens drei Tage in Anspruch. Etwas länger und landschaftlich spektakulär ist die noch nicht durchgehend asphaltierte Variante auf dem Rücken der Anden über Huancayo, Ayacucho, Andahuaylas und Cusco. Diese Route dürfte zu den reizvollsten Strassenstrecken auf dem südamerikanischen Kontinent zählen.

Peruaner reisen vorzugsweise nachts, weil sich so eine Hotelnacht einsparen lässt. Fast nur nachts verkehren auch die luxuriösen und zuverlässigen Expressbusse. Manche sind mit Businessclass-Bestuhlung ausgestattet. Tagsüber muss man oft mit Minibussen und Taxis vorliebnehmen; sie zu chartern, kostet zwischen 150 und 200 Franken pro Tag.

## Kinder des Goldschürferdramas

O. I. · In Puerto Maldonado ist der aus Freiburg stammende Priester Xavier Arbex eine legendäre Figur. Ein Anhänger der Befreiungstheologie, setzt er sich seit 1976 vor allem für Kinder und Jugendliche ein. Wir treffen ihn mit Fieber im Büro an. Grippe oder Dengue? Egal, Pfarrer Xavier hat keine Zeit zu ruhen. Denn er muss sich um die 64 Schützlinge in seinem Heim kümmern. Zwei Drittel von ihnen sind Mädchen.

Viele der Kinder sind Opfer des Goldrauschs. Arbex schätzt, dass um die 20 000 Schürfer im Departement Madre de Dios tätig sind. Dabei riskieren sie ihr Leben, sicher aber ihre Gesundheit. Er setzt sich dafür ein, dass ein Register über sie geführt wird. Sie werden «Flaco» (Sprenzel) oder «Gordo» (Dicker) gerufen. Ihre wirklichen Namen kennen höchstens sie selber. Um die 150 bis 200

von ihnen verschwinden pro Jahr spurlos – begraben unter Gerölllawinen, beseitigt von Verbrechern. Hinterlassen sie Kinder, kennen diese vielleicht weder ihre Herkunft noch ihr Alter. Xavier Arbex nimmt sich ihrer an.

Zum Heim gehören drei Betriebe. Im Restaurant «Los Gustitos del Cura» (Die Leckerbissen des Pfarrers) werden Patisserie, Sandwiches und Fruchtsäfte angeboten. Ferner gibt es eine Papeterie und eine Bijouterie. Ausserhalb von Puerto Maldonado unterhält Arbex die Öko-Lodge Bello Horizonte, ein Kleinod für Naturliebhaber. Die Betriebe tragen zur Finanzierung des Sozialwerks bei; zudem sollen sie die hier arbeitenden Jugendlichen aus dem Heim auf das Arbeitsleben vorbereiten. Einblick in Pater Xaviers Sozialwerk bietet die Website [www.apronia-suisse.ch](http://www.apronia-suisse.ch).