

Chirif, Alberto, "Hidrovia amazónica: ¿Malos cálculos u otro cuento como la Interoceánica?", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 08 de marzo de 2018.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/actualidad-noticias/07/03/2018/hidrovia-amazonica-malos-calculos-u-otro-cuento-como-la-interoceanica>

Fecha de consulta: 26/10/2018.



Foto: Agencia Andina

¿El proyecto de Hidrovia Amazónica busca mejorar la navegación por los ríos o es una iniciativa cuya finalidad es ella misma y los dineros que se gastarán para satisfacer la expectativa de empresas y la voracidad de funcionarios que serán compensados bajo la mesa como sucedió con la Interoceánica Sur? El antropólogo Alberto Chirif explica los pormenores del tema y las interrogantes que asaltan a cualquier persona que escucha las audiencias informativas.

8 de marzo, 2018.- Pocas veces un proyecto público ha recibido un rechazo tan unánime, y proveniente de sectores muy distintos, como el de la Hidrovia amazónica: empresarios de la navegación fluvial, ambientalistas y organizaciones indígenas, cada uno con sus propias

razones. Los primeros, por el sobre costo que supondrá el pago de un peaje exagerado para navegar por ríos que ahora son libres; los segundos, por los impactos sobre el medioambiente que tendrá una iniciativa que juega con el fuego que constituye el comportamiento imprevisible de los ríos amazónicos; y los indígenas, por los impactos sobre su economía y bienestar que tendrán los estragos ambientales, y también sobre el mundo de sus creencias que norman sus relaciones con los ríos y las cochas, donde habitan los seres espirituales que protegen esos lugares y las especies que los habitan. Y que no venga ahora el expresidente Alan García, o alguien que se le parezca –algo difícil pero no imposible-, a decir que “se trata de ideologías absurdas, panteístas (,,) de fórmulas primitivas de religiosidad (...que dicen) no toques ese cerro porque es un apu y está lleno de espíritus milenarios (...) no toques esos peces porque son criaturas de dios y son expresión del dios Poseidón”.



Alan García se mofó de las creencias espirituales indígenas pero él no es menos creyente.

Fuente de la imagen: CPN

Dijo esto (de manera más extensa y absurda que la que ahora resumo) antes de ordenar el ataque a los piquetes indígenas que bloqueaban la “Curva del Diablo”, en la carretera a Bagua, en protesta por leyes abusivas que había dado, un acontecimiento que causó la muerte de 33 personas y la desaparición de una. Respecto a otra creencia “primitiva”, la de quienes creen que el medio ambiente es un santuario porque allí viven las almas de sus muertos, dijo que “las almas de los antepasados están en el Paraíso”, así con mayúscula.

Resulta entonces que el expresidente cree en las almas, esencias solo aceptables por acto de fe como los espíritus, con la diferencia que para los indígenas estos ocupan el muy concreto hábitat subacuático, mientras que la ubicación del Paraíso nadie lo ha podido precisar.

A juzgar por la devoción que en un momento demostró cargando las andas del señor de los Milagros, cree además en el Cristo negro que nunca existió y que es solo sincera expresión de la religiosidad de la población afrodescendientes del Perú. Como católico que aparenta ser (su rostro compungido ha sido fotografiado varias veces durante la misa), cree también en la concepción de María sin intervención de varón (es dogma de la Iglesia), en la resurrección de la carne el día del Juicio Final, en la vida eterna para los justos y la condenación perpetua para quienes no lo son y así, en fin, en una serie de acontecimientos extraordinarios, como los innumerables milagros realizados por Nuestro Señor y algunos de los santos, que han curado enfermos, resucitado muertos, vuelto videntes a los ciegos y caminantes a los cojos. La gran diferencia entre las creencias de los indígenas y las del expresidente es que mientras a ellos les sirven para actuar en consecuencia y respetar los ríos, las cochas y los peces, en el caso del expresidente, a juzgar por los destapes que salen cada día a la luz (antes, durante y después de Odebrecht) no parecen haber influido en su comportamiento.

En estas páginas, me propongo realizar algunas reflexiones respecto al proyecto de la Hidrovía, sobre lo cual me he documentado mediante lecturas; entrevistas, una larga a don Francisco Confesor Lachos, presidente de la Asociación de Armadores Fluviales de Loreto, y varias breves a autoridades que me pidieron guardar reserva sobre sus nombres y el de las instituciones en las que trabajan, y a un tripulante de una nave de pasajeros; y asistencia al “taller informativo” realizado por las empresas Cohidro y ECSA, en la localidad de Caballococha, capital de la provincia de Ramón Castilla (bajo Amazonas), el pasado domingo 25 de febrero.



Banner del taller informativo. Foto: Doménica Villena / DAR.

Como información general debo referirme a la profunda desconfianza que manifiesta la gente respecto al proyecto. Por varias razones. El momento actual no es ciertamente para confiar en las autoridades. Para no repetir a don Manuel González Prada, digo que ahora la mugre aflora por todos lados. Adendas, pagos bajo la mesa, obras que no se terminan y que si se terminan no sirven para los fines declarados porque fueron solo una mentira para contratarlas. Pero es además motivo de desconfianza la procedencia de la empresa: China. Y no le falta razón a la gente que tiene fresco el proyecto de alcantarillado y “planta de tratamiento” de Iquitos, que debía permitir separar las aguas servidas de las de lluvia, obra contratada con una empresa china. En esto se fueron 800 millones de soles. No solo la planta no funciona, sino que la tierra de las zanjas cavadas en las calles para colocar los tubos (muchos de los cuales, según luego se ha comprado, ni siquiera están conectados al colector central) fue mal compactada, lo que ha hecho que las pistas se hundan. En fin, una millonada solo para destruir la ciudad.

Como señalo más adelante, la empresa y el Estado están manejando justificaciones poco sólidas o abiertamente demagógicas para impulsar la obra y pasar por alto el alto riesgo que implica manipular los cauces de ríos amazónicos que tienen un comportamiento y una fuerza en nada parecido a los europeos, donde sí se han construido canales y con mucho éxito.

Comenzaré este texto con la entrevista a don Confesor Lachos que, a mi juicio, es contundente por los cuestionamientos que le hace al proyecto desde el punto de vista económico. Él menciona que la empresa Cohidro ha señalado que cobrará a las naves de más de tres toneladas, un peaje de US\$ 1.69 por unidad de “arqueo bruto”. Sobre esto hay muchas confusiones que quiero aclarar ahora. Un breve texto titulado “¿Qué es el arqueo de una nave?” (<https://revistamarina.cl/revistas/2012/3/araya.pdf>), escrito por el capitán de fragata Gonzalo Araya Gajardo (no se especifica de qué país), comienza señalando que “las malas traducciones han contribuido a confusiones”. Así, dice el autor, *Gross Tonnage*, “se ha traducido como tonelada bruta. Esto es errado. “La “confusión radica en el traspaso de la lengua inglesa a la española de la palabra “tonnage”, la que al igual que las palabras “ton o tonne” han sido traducidas como “tonelada”. Sin embargo, el arqueo no es una medida de peso, sino de volumen y por tanto se expresa en metros cúbicos. En resumen, el arqueo bruto es la capacidad de carga de una nave medida en metros cúbicos y es independiente al hecho que, efectivamente, la embarcación navegue con dicha carga. Para decirlo de manera más directa, cargada o no la nave tiene el mismo arqueo bruto.

Ahora sí.



## La voz de los armadores navieros

En Iquitos, en su oficina de la calle Arica, don Confesor Francisco Lachos, presidente de la Asociación de Armadores Navieros de Loreto, me recibe amablemente para conversar sobre su posición y la de su gremio sobre la Hidrovía. Celendino de nacimiento, *shilico* como se los llama en Loreto, salió de su tierra natal en Cajamarca siendo muy pequeño, aunque primero estuvo en Tarapoto, donde tiene algunas propiedades. A Iquitos llegó hace 20 años. Ahora es dueño de tres embarcaciones de carga y pasajeros.

El proyecto de Hidrovía incluye obras para mejorar la navegación desde Pucallpa, en el Ucayali, Yurimaguas, en el Huallaga, y Saramiriza, en el Marañón, hasta Iquitos, y desde este puerto hasta la Santa Rosa, en la frontera con Brasil y Colombia. Se trata de casi 2700 kilómetros, en los cuales se ha previsto dragar trece malos pasos del río, tres en el Marañón, seis en el Huallaga y cuatro en el Ucayali. La iniciativa también incluye mantener un sistema de información georeferenciada para las embarcaciones sobre estado del río, sus niveles del agua y otras cuestiones. Por estas mejoras los armadores de las grandes lanchas de pasajeros, de chatas de carga e incluso de pequeños botes de madera de tres toneladas para arriba, tendrán que realizar el pago de un peaje, de manera proporcionar a su “arqueo bruto”. El proyecto no incluye la mejora de puertos ni embarcaderos.

La Asociación de Armadores Navieros es una institución nueva, con poco más de un año de vida. Antes hubo otras organizaciones —me dice don Confesor Lachos—, *pero desaparecieron porque había dinero y los empresarios no veían la necesidad de asociarse.*

*Ahora es diferente porque no hay movimiento económico en la región a raíz de la caída de la explotación de petróleo y de madera. Los empresarios tienen que hacer malabares para llenar una embarcación.* La principal carga que transportan las naves está constituida por productos alimenticios: papa, cebolla, ajos, leche, aceite y otros, que constituyen un 70% del volumen total. Un 20% son materiales de construcción, principalmente fierro y cemento, y un 10%, cerveza. *Eso traemos de Yurimaguas y de Pucallpa, pero de acá para allá las naves van vacías. A veces hay maderita, otras no hay nada. No hay carga*



*industrial porque en Iquitos no hay industrias. De Iquitos hacia la frontera llevamos pasajeros, pequeños bultos de la gente que vive en las riberas y carga para los pequeños mercados.*

*Ahora las naves viajan menos y demoran más en salir. De acá para salir tienes que mirar si hay una carguita, una cosita. Te vas a Pucallpa o Yurimaguas, y allá tienes que esperar para que la gente mande sus cargas y poder bajar. Antes faltaban embarcaciones. Porque había plata todo el mundo consumía. Ahora se mueven por la comida, que es lo principal, y la cuestión del cemento por los políticos que ofrecen una cosa, otra cosa.*

En la Asociación existen unas 900 embarcaciones registradas que dan trabajo a más de 15 000 personas de manera directa o indirecta. Agrupa a los dueños de las naves de carga y de pasajeros. También están en ella los estibadores, los tripulantes y la asociación de transportistas terrestres que sacan la carga de las naves en camiones. La carga se mueve en naves especiales, como son las *chatas* empujadas por remolcadores, y también en las mismas embarcaciones de pasajeros. *Muy pocas, unas ocho, transportan combustible porque las empresas tienen chatas propias. En promedio, las naves cargan unas 1000 ton. De 500 a 1000 son la mayoría. Hay unas dos que cargan 2000. Salvo las chatas, las embarcaciones llevan pasajeros, unos 200, y sus cargas: racimos de plátanos, paneros de yuca, pescado seco, frutas y otras cosas.*

*Hemos unido a los armadores para defender sus derechos y eliminar las trabas burocráticas que ponen la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (Dicapi) y la Asociación Portuaria Nacional (APN). Ahora hemos chocado con la Hidrovía porque es algo no necesario. Es algo entre el ministro de Transporte y Comunicaciones y las compañías para que haya una situación de negocio y luego castigarnos a nosotros con un cobro de 1.69 dólares por “aqueo bruto” (AB). Una embarcación con capacidad de AB de 1200 debe pagar 2400 dólares para salir de Pucallpa, y al llegar a Iquitos, otro tanto, y asimismo para regresar. Cuatro veces debe pagar, lo que llega a 4800 dólares en total.*

*Cuatro veces. ¡Imagínese cuánto es! Pagarán los de 13 AB que son esos botecitos de madera de unas tres toneladas. De Iquitos a Santa Rosa, aguas abajo, van a pagar su salida, su llegada allá, y otra vez su salida y su llegada a Iquitos. Cuatro veces. Es un abuso de las autoridades. ¿Cómo van a cobrar? Ponen su Dicapi allá, control de la marina. Si pagas sales, si no, no. Ya está. Fácil. Acá casi todas las naves tienen 1000 o 1200 AB. Una embarcación de 800 AB, ¿cuánto va a pagar?, 1600 dólares la salida, otros tantos la llegada e igual el retorno. ¡Cuatro veces! Una embarcación de 1270 AB que tengo yo, va a pagar 8123 dólares por vuelta completa, lleve carga o no. ¿Quién va a pagar? ¡Nadie! El mercado no va a aguantar. La protesta es por eso, por ese abuso.*

*El peaje que ponen es altísimo sin tener qué cargar. Nadie va a navegar. El objetivo principal es que los barcos brasileños tengan salida hasta el puerto de Paita (en el Pacífico) para que vayan a la China llevando su aceite de soya y a nosotros dejarnos abandonados. Nosotros no le vamos a pagar el peaje para que los brasileños pasen felices y los chinos nos quieran agarrar de tontitos. Nuestras aguas deben ser respetadas. Son los únicos medios de comunicación que tenemos en nuestra Amazonía. No queremos que nadie se encargue de malograr la actividad fluvial en nuestra Amazonia.*

*¿Y el impacto ambiental molestando a los peces? Una vez que tocas el fondo empieza a desbordarse. No habrá playas, tampoco peces. Las cochas van a empezar a escurrir y poco a poco, se van a secar. El agua es viva. El río tiene su recorrido. ¡Así! (dibuja imaginariamente los meandros). Cada lugar almacena alimento para los peces. En todo el río hay peces. Pero al dragar eso va a quedar como el Mississippi, ya no hay vida, no hay peces, no hay nada. Su mercado de los ribereños, el mercado de los pucallpinos, de los yurimagüinos, de todos, en peces va a desaparecer. Al no haber playa ya no sembrarán (la agroforestería familiar se desarrolla sobre todo en los barreales, es decir, en los suelos limosos que dejan los ríos luego de la vaciante). Sus productos, los que viven en la ribera y viven de su productito de su maíz, su frejol, su soya, sus sandías, todo, ya no habrá. Entonces, ¿qué van a hacer? Van a quedar abandonados, sin mercado. Es su vida de ellos. ¡Y cuántos miles de años esa gente vive en las riberas!*



*Los canales varían. Un día están por acá y otro viene una creciente y se va por otro lado, y las dragas van a estar corriendo, yendo a malograr el otro lado. Eso los prácticos lo conocen muy bien, por su experiencia y por haber nacido acá. Ellos saben por dónde van los canales durante el año.*

*O sea simplemente el gobierno, por hacer una cosa ilegal que el pueblo no necesita, está haciendo este proyecto. Nosotros navegamos todo el año, hay tres meses que hay un poquito de dificultad, pero nunca se ha dejado de navegar de noche y de día. Tres meses hay vaciante en el río: junio, julio y agosto. Esos tres meses se navega con tres cuartos de carga. La que carga 1500 toneladas carga 1000 y listo. Es el antojo del gobierno y las autoridades que están corruptas. Quieren hacer un negocio para apropiarse del dinero del Estado y del dinero de nosotros.*

*Hay pocos encallamiento. Poquititos. Con reducir un porcentaje de la carga, normal se navega todo el año y las 24 horas, día y noche. Dicen que van a dragar 13 puntos. ¡Qué son 13 puntos a lo largo de ríos de diferentes longitudes que tenemos! No es nada. ¿Para qué? Para que se lleven los 27 millones de dólares que ya le dieron a los chinos de Cohidro. Esa plata se necesitaba para hacer colegios, hospitales, para darles luz, agua y desagüe a esos pueblos que viven en la oscuridad, viven abandonados, No tienen nada, un desagüe, agua, no tiene educación.*

*La Hidrovía se ha olvidado de los puertos. Nosotros reclamamos que hagan puertos formales que den la facilidad. Ahora hay “puertos” informales que no reúnen condiciones, que funcionan empíricamente desde hace años y no pasa nada. Que el gobierno dé ayuda a esos puertos dejándose de regalar dinero a otros países, a compañías extranjeras.*

*Por obligación estamos llegando a Enapu (Empresa Nacional de Puertos), pero es un puerto que opera mal porque sus pontones están rotos y dan mal servicio. Corremos riesgos. Están deteriorados porque tienen muchos años. Hemos presentado una denuncia, pero anda lenta. Tarda mucho solucionar los problemas. El gobierno central, los ministros deben venir. ¡Señores, tienen tanto tiempo para que hagan los arreglos y composturas! ¡Y*

*listo! El muelle es muy pequeño. Allí acoderan unas diez lanchas diarias, y hay veinte que quieren descargar. Las otras tienen que esperar en medio del río. Si descargan en otro sitio no les dan el “reintegro tributario” (régimen especial vigente en Loreto), lo pierden. Entonces esperan. Cuando se desocupa espacio, pasan. Esto perjudica a la economía del transportista. Es el único puerto autorizado, Se piensa en el puerto Henry, pero todavía no funciona. No tenemos más que Enapu como puerto autorizado para embarque y desembarque. No hay dinero para mejorar puertos y embarcaderos, pero sí para que regalen a los chinos para que hagan la Hidrovía.*



Imagen referencial. Trabajos de dragado en río Juan Díaz, en Panamá. Fuente de la imagen: Telemetro.com

### Consideraciones finales

Los ríos son sin duda la principal vía de comunicación por las selvas de Ucayali y Loreto. Sin embargo, la navegación se ve limitada año a año por la colmatación de los cauces fluviales causada por la deforestación de las riberas. Millones de toneladas son lavadas por las lluvias y van a parar en los lechos de los ríos. Si el proceso continúa, como es previsible, dado que el Estado impulsa con irracional entusiasmo las plantaciones agroforestales, los problemas continuarán y serán cada vez más graves.

Pero no es solo este el problema que enfrenta la navegación fluvial, que a fin de cuenta se superan –como bien señala don Confesor Lachos– reduciendo la carga durante los meses de

vaciante o adecuando las naves los ríos, como han sugerido algunas personas, Marc Dourojeanni entre ellas. Ahora la autorización de zarpe es responsabilidad de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y no sé cómo está funcionando. Antes lo daba la Capitanía de Puertos que para este fin tenía asignada a una sola persona para todos los “puertos” de Iquitos. Eran siete en total y solo uno era formal, el de Enapu, con las limitaciones ya antes señaladas. Los demás son “puertos” porque en ellos uno se trepa a las naves (como puede), pasando por estrechos tablones sobre aguas putrefactas, lo que más parece una estrategia de entrenamiento como malabarista en la cuerda floja. La persona que autorizaba el zarpe era requerida por todos. Para “animarla” a atender su lancha, el patrón le alcanzaba un billete a la disimulada, es decir, la coimeaba. Por la borda, los tripulantes de las naves se prestaban los radios y extinguidores exigidos como requisitos para el zarpe cuando el inspector las abordaba. No puedo decir que esto continúe ahora con la APN, pero así era hasta hace una década.

Los naufragios —que los hay— tienen que ver con las malas condiciones de algunas embarcaciones o con el hecho de haber sido sobrecargadas. Este año, en el río Itaya, a las puertas de Iquitos, una *chata* se partió por la mitad durante las labores de desestibe de bolsas de cemento desde una lancha. Varios accidentes se han producido por causas similares en los años recientes. Ninguno de estos se soluciona con el dragado sino poniendo orden.

Ante el pedido al representante de Cohidro en el taller de Caballococha para que mostrara el registro de encallamientos de las naves en los ríos que se quieren dragar, contestó que “el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha realizado infinidad de estudios” sobre la navegación, pero no mostró ningún registro, ni siquiera un cuadro resumen que diera cuenta de estas ocurrencias. Preguntado don Confesor Lachos sobre el tema, señaló que nunca ha encallado una nave de sus afiliados y que resuelven las dificultades durante la vaciante reduciendo la carga en un 25%. Un tripulante y un ejecutivo de una empresa de navegación, me dieron una respuesta similar: nunca han encallado.

El representante puso otras veces en evidencia su desconocimiento sobre la navegación en Loreto. Señaló que uno de los problemas eran las “quirumas” que existían en el río. En realidad, quiso referirse a los árboles que, al desbarrancarse las riberas por la fuerza de las aguas, van a parar al lecho fluvial, porque quiruma (de kiru, diente en quechua) son los tocones que quedan en el campo después de talar el bosque para establecer una chacra. Dijo que naves especiales cargarían estos árboles (mal llamados quirumas) para picarlas a bordo y convertirlos en *chips*. No sabían aún qué hacer con esos *chips*. ¿Qué tal usarlos como abono?, preguntó un asistente al taller. ¡Excelente idea!, contestó el representante, agradecido en su fuero interno porque lo habían sacado de un apuro.

Sobre la infraestructura portuaria, dijo también que había muchos proyectos del MTC para construir nuevos puertos y embarcaderos, sin precisar cuándo ni explicar por qué se optaba primero por el dragado que por la construcción de aquellos. Como ofreciéndole seguridad a la concurrencia del buen sistema que prestará la empresa, dijo que la idea es separar la carga de los pasajeros, a fin de que las naves que se dediquen al transporte de la primera no lleven a los segundos. Si bien la gente no comentó nada al respecto, la propuesta debe haberle parecido absurda. En Loreto y en Ucayali no hay grandes cosechas de plátanos, yucas, frutas u otros productos agrarios. Las chacras de la gente, que abastecen el consumo de estos alimentos de la población regional, urbana y rural, se producen en pequeñas chacras de ribereños e indígenas, y son ellos mismos quienes los llevan a vender a la ciudad, al tiempo que aprovechan el viaje para realizar algún trámite o atención de salud.

Que las naves de turismo prohíban llevar esos productos, o chanchos y gallinas, es comprensible, pero el día que las otras embarcaciones lo hagan, se traerán abajo la economía de estos productores. Que ese transporte se puede mejorar, claro, pero no así.

¿Qué beneficios tendrá la Hidrovía para nosotros?, preguntaron varios asistentes al taller que procedían de comunidades ribereñas. Mejorarán los servicios de salud y educación, respondió el representante de la empresa. Esto porque durante el proceso de consulta previa para dar luz verde al estudio de impacto ambiental (EIA), los concurrentes lograron que el Estado acordase hacer inversiones en esos campos. Suena lamentable que lo que son

derechos de la población, como son los servicios de calidad de educación y salud, sean ahora negociados como “beneficios” de una obra improvisada.

Pero tal vez la perla de la exposición del representante de la empresa haya sido decir, al parecer para tranquilizar a la audiencia sobre posibles impactos ambientales, que solo se dragarán 38 cm del fondo fluvial, que es lo necesario para alcanzar los ocho pies de profundidad que requieren las embarcaciones para navegar durante todo el año. Una especie de rasurado superficial que reduce el tamaño de la barba pero deja esa sombra que, al parecer, les encanta a algunos actores de cine y a sus seguidoras. ¿Y qué pasará con los millones de toneladas de tierra que los ríos transportan año a año durante la creciente? Bueno, habrá que hacer una limpieza anual, pero el dragado se efectuará una sola vez.

Los millones de metros cúbicos que se obtendrán del dragado, a decir del representante, se colocarán en algún lugar del mismo río, no en las orillas para no afectarlas. ¿Y qué pasará cuando ocurra la próxima creciente? ¿Dónde irá a parar esa tierra? ¿O es que se supone que permanecerá ahí, quietecita, para no causar problemas al medioambiente ni tampoco a la empresa? ¿Y qué pasará con el crudo y los aceites derramados durante casi 50 años de actividad petrolera en el Pastaza, Corrientes y Tigre, fondeadas mediante precipitantes químicos como estrategia de “descontaminación”, residuos que el Marañón, como gran colector, guarda en su lecho? ¿Qué pasara cuando esa contaminación se reactive y entre nuevamente en la cadena alimentaria? Nadie lo sabe ni quiere imaginar.

Frente a tanta barbaridad me queda una pregunta final: ¿es este proyecto solo expresión de buenos deseos –mejorar la navegación por los ríos– pero formulados sin ningún conocimiento de la dinámica de los ríos ni de la situación económica y social de la Amazonía o es, en cambio, al igual que la Interoceánica Sur, una iniciativa cuya finalidad es ella misma y los dineros que se gastarán para satisfacer la expectativa de empresas y la voracidad de funcionarios que serán compensados bajo la mesa?

La pregunta queda pendiente.