

Delgadillo Hinostraza, Lilyan, "La imposición de la Hidrovía Amazónica sin consulta previa", *Servicios en Comunicación Intercultural Servindi*, Lima, Perú, 13 de junio de 2018.

Consultado en:

<https://www.servindi.org/actualidad-opinion/11/06/2018/los-malos-pasos-imposicion-de-una-hidrovia-amazonica-y-la-omision-de>

Fecha de consulta: 08/05/2020.



https://archive.org/download/webmaster_servindi_777/111.jpg

Servindi, 13 de junio, 2018.- ¿Puede una obra, por ser pública, imponerse sin el consentimiento de la población o sin que al menos tenga un estudio serio y profundo de sus posibles impactos? ¿Cómo puede asumirse que una obra aporta de por sí bienestar?

Casos como el de las esterilizaciones forzadas surgieron de políticas que supuestamente beneficiarían a la población pero finalmente resultaron en todo lo contrario, especialmente en la afectación a mujeres pobres e indígenas.

Este criterio, en otros casos no menos graves ha llevado a situaciones de álgida conflictividad social entre las comunidades y el Estado, teniendo como uno de sus más luctuosos emblemas el conflicto de Bagua, en el 2009.

Con estos precedentes, ¿puede omitirse la consulta previa? ¿Por qué se deciden grandes proyectos u obras sin que al menos se cuente con estudios profundos, serios e imparciales que puedan proyectar los posibles impactos de estos?

A continuación una reflexión de Lilyan Delgadillo, abogada del Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible (IDLADS).

Los malos pasos: imposición de una Hidrovía Amazónica y la omisión de consulta previa al sector de transporte y comunicaciones

Argumentando que traes desarrollo, vas contándole a la gente la razón de tu Hidrovía. Pero la gente que está bien informada, y sabe lo que implica, se ríe de tu mal paso.

Por Lilyan Delgadillo Hinostroza*

El Apu Alfonso López Tejada, nacido un 30 de noviembre del año 1957, es presidente de la Organización Indígena ACODECOSPAT, que representa la cuenca del Marañón.

En una breve conversación que tuve con él, me contó cosas maravillosas del pueblo Kukama, con el que convive, cosas que no cualquier persona tendría la capacidad de comprender, que la ciencia no es capaz de responder, pero que para los indígenas del Marañón, que se hacen llamar también hombres de río o agua, y que viven en el lugar, significa su buen vivir día a día.

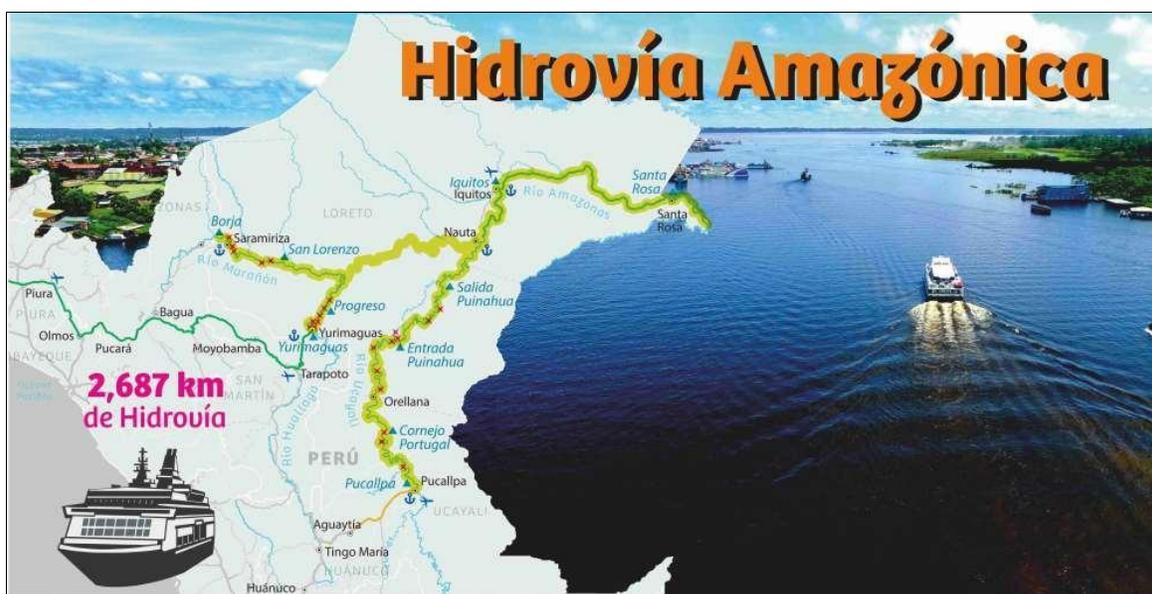
Los pobladores indígenas de la zona describen que aquellos remolinos frecuentes que se forman en los ríos, son la madre de éstos, y por tanto ellos le merecen un especial respeto, como parte de su cosmovisión y cultura indígena.

Cuenta la leyenda que durante las largas noches del Mara n, uno puede quedar estupefacto observando como la madre del río, hace emerger desde sus aguas a las balsas que se ha tragado durante el día, y las mece como si éstas fueran sus cunas.

Los malos pasos para el occidental, para el navegante o para el comerciante, son las zonas más delgadas o angostas que se forman en los ríos en épocas de vaciante, dificultándose el paso o tránsito fluvial, y en las hay muchas probabilidades que los botes puedan quedar varados, voltearse o hundirse si no se hace un buen cálculo para evitarlo.

El Apu Alfonso nos cuenta que los malos pasos para sus hermanos indígenas es su fuente cultural y de vida, son las zonas más profundas de los ríos, dónde se generan remolinos, a los que se les conoce como muyunas, y que forman agujeros en los ríos que revelan las entradas a las pozas y a las ciudades encantadas en su interior, y en las que habitan todo ser que haya sido atrapado dentro, razón por la que suelen provocar fuertes corrientes a modo de advertencia. Denotando así, sus fuertes raíces de identidad histórica y espiritual.

Objetivo del proyecto Hidrovía Amazónica



Fuente: Infografía Gobierno Regional de Loreto.

Por otro lado, tenemos al Proyecto Hidrovía Amazónica, que según la Agencia de Promoción de la Inversión Privada Perú – Pro Inversión, su objetivo consiste, esencialmente, en establecer un sistema capaz de desarrollar y mantener la navegabilidad en “condiciones seguras” durante las 24 horas del día y los 365 días del año.

Todo ello en el extenso recorrido de los ríos que componen este sistema. Estamos hablando del río Huallaga, el Marañón, el Ucayali y el Amazonas.

Y para asegurar este promocionado nivel de servicio de navegabilidad, el proyecto comprende diferentes obras, entre ellas, las de dragado en los denominados “malos pasos” que constituye básicamente la extracción de rocas, arena, sedimentos y otros materiales inmersos en los cuerpos de agua involucrados, todo ello para garantizar la profundidad y el ancho del canal de navegación requerido.

También están las obras de limpieza de quirumas que comprende retirar los grandes troncos o palos incrustados que han sido hallados a lo largo de los ríos comprendidos en el canal de navegación mencionado.

Trece “malos pasos” a dragar

El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) nos refiere a la Marina de Guerra del Perú, para señalarlos como los que denominan “Malos Pasos”, a las zonas del río donde la navegación es difícil debido a la presencia de peligros, zonas bajas, curvas cerradas, cambios de margen de las zonas profundas, etc.

Las obras de profundización de los ríos que comprende este megaproyecto, conocidas como el dragado, abarcan según estudios previos, 13 zonas identificadas como malos pasos (1), que representan problemas para la navegación, y se ubicarían esencialmente cerca a Yurimaguas, Saramiriza, Contamana y Requena, así como en la zona de acceso al puerto de Iquitos (2).

Sin embargo, se entiende que podrían aparecer otras zonas no identificadas y necesarias a ser dragadas por el proyecto, teniendo en cuenta el dinamismo de los ríos.

Así las cosas, los funcionarios del MTC, han explicado que el material extraído y removido se movilizaría de un punto a otro cercano del río que sea una zona profunda para ser vertido, pero ¿y qué con ello?

La reubicación de sedimentos al parecer tendría consecuencias mínimas ¿Cuál podría ser el problema, la magnitud, los impactos relevantes que se generarían con el dragado de cada uno de estos malos pasos?

Nos atraviesa la curiosidad y temor cuando no sabemos las consecuencias relevantes que habría detrás del proyecto, y los pueblos indígenas no son ajenos a estas sensaciones hacia lo que desconocen.

Afectación de la Biodiversidad - Fauna Hidrológica

El MTC ha hecho referencia en su oportunidad, a muchos puntos importantes y a la vez preocupantes, respecto a los primeros efectos del comportamiento e impacto en los peces tras la remoción de sedimentos con el dragado y la generación de turbidez que se generaría, para explicarnos que se registrarían con pequeñas intensidades y cortas exposiciones, y que a medida que la duración de exposición e intensidad de estos aumenten se manifestarían efectos “no letales”, según su consideración.

Con esto quisieron decirnos que la fauna de peces “solamente quedaría enferma, pero no llegarían a morir”. Para ellos, los efectos mortales se expresan en exposiciones más intensas, más prolongadas en duración.

Además, refieren que niveles altos de turbiedad durante períodos cortos pueden generar impactos menores, que niveles bajos durante períodos prolongados (3).

Es decir que ellos han determinado que el curso y la turbidez de los sedimentos que se generan de manera natural es incluso más perjudicial para los peces, que de lo que sería con el dragado, y esto definitivamente nos deja con la impresión de muchas dudas y preocupaciones.

Así también, refirieron que los efectos del dragado podrían generar que los peces muestren “signos de *stress* momentáneo” hasta que las condiciones se restablezcan, además como se realizarán varias descargas al día, sería normal que durante el período que dure el dragado, los peces eviten la zona de disposición.

Estamos hablando que efectivamente se presentaría una afectación a las distintas especies fluviales durante las épocas de dragado, y de algún modo se alteraría el comportamiento natural de los peces, que se retirarían de las zonas en las que comúnmente se desplazan, teniendo en cuenta que existe una gran variedad de peces con peculiaridades específicas para habitar en tal o cual lugar, lo que asegura su abastecimiento en determinadas zonas, además de que la pesca es una de las principales actividades económicas de los pueblos indígenas que involucra el proyecto (4).



Fuente: Blog de la Ciudad de Iquitos. Imágenes de la Reserva Pacaya Samiria.

Por otro lado, respecto a los sedimentos han precisado que los gruesos (arenosos y de grava) no llevan adheridos cantidades importantes de contaminantes, como metales pesados, y que los sedimentos finos (limos y arcillas) son los que arrastran estos contaminantes que se pegan a la superficie (adsorción); y que los sedimentos a dragar serían predominantemente los gruesos y no esperan que estén “muy contaminados”.

Por lo tanto, tendríamos que confiar en que los sedimentos a removerse y movilizarse con el dragado no estén muy contaminados, y esperanzarnos en la suerte del mismo. Pero, ¿tenemos

estudios científicos formales en el país, que nos generen certeza concordante a cada clase de sedimentos que hay en los ríos?

Por ello, el conocimiento sobre los peces amazónicos y otras especies fluviales es esencial para hacer una evaluación ambiental seria, sumado a las numerosas especies amenazadas y en estado de vulnerabilidad, como también las aún desconocidas para la ciencia.

Al respecto hay aún muchas más dudas, que esclarecer, que analizar, que profundizar a nivel técnico especialista y científico respecto al agua, pues tengamos en cuenta que cada río tiene un ritmo, comportamiento y dinámica distinta del otro, y se modifican cada cierto periodo de tiempo, cumpliendo ciclos vitales, formando cochas, tipishcas, pozas, quebradas, inundaciones, etc., así como también respecto a los sedimentos pues estos pueden transportar todo tipo de elementos y entre ellos contaminantes naturales o artificiales.



Fuente: Imagen de la Revista Turista Magazine. Delfín rosado de la Reserva Nacional del
Pacaya Samiria

Más aun sabiendo que los grandes ríos amazónicos no son como los ríos europeos o norteamericanos. Su primera y más importante diferencia es que su diversidad biológica, es varias veces mayor en especies animales y vegetales.

Por ello, el conocimiento sobre los peces amazónicos y otras especies fluviales es esencial para hacer una evaluación ambiental seria, sumado a las numerosas especies amenazadas y en estado de vulnerabilidad, como también las aún desconocidas para la ciencia (5).

Además para ello, sería fundamental contar con la participación de sabios y conocedores indígenas con capacidades náuticas y pesqueras, por el hecho de que ellos y sus pueblos se desenvuelven y conviven ancestralmente en territorio acuático.

Ríos amazónicos navegables

Los ríos amazónicos han sido navegados desde muchos siglos atrás, y la idea de transformar en hidrovías, los ríos de toda esa región no es nueva.

Se dice que podría evitar la necesidad de construir algunas carreteras y contener la deforestación, sin embargo a pesar de sus aparentes virtudes, se proyectan diversos potenciales problemas a ser considerados cuidadosamente.

Por ejemplo, en el caso de los ríos de la Amazonía resulta preocupante el hecho que se llegaran a modificar artificialmente algunos meandros para acortar distancias (lo cual abarataría costos).

Sin embargo los impactos ambientales serían de magnitudes considerables (6), según expertos en el tema, estos también variarían con el calado, la forma y la velocidad de las embarcaciones, su composición, así como los recursos que transportan, pues si se tratasen de sustancias tóxicas, y ocurrieran eventuales accidentes podrían ocasionar daños irreversibles e irreparables para algunas especies del ecosistema, por lo que además correspondería hacer un hincapié en las precauciones y seguridad naviera (7).



Fuente: Ambientum.com. Imagen del Río Amazonas y sus meandros

Entonces sabemos que los principales problemas para la navegación en la Amazonia son respecto a la profundidad irregular de los ríos, además de la falta de señalización para tal fin, y esto se ve dificultado por el hecho de la falta de estudios técnicos hidrológicos de la Amazonía peruana, que sirvan como base para el entendimiento de cada río que lo conforma, preocupación advertida por varios especialistas, como Carlos Cañas (8).

Así, los megaproyectos que buscan que los ríos amazónicos sean navegables podrían ser muy viables, pero la pregunta que nos hacemos en base a la realizada por la del experto hidráulico Jorge Abad (9), es cómo tratar de insertarlos, si científica y humanamente no se han realizado los estudios adecuados y necesarios para tales fines.

Normas Infralegales no deben vulnerar la Estructura normativa

Para terminar de encajar y comprender la dimensión del tema, es importante conocer la construcción jurídica adoptada en nuestro país para resguardar todo tipo de derechos de los ciudadanos que habitamos en él, la cual se basa en la facilidad de distinguir qué normas predominan sobre las demás.

Así las cosas, nuestra Constitución Política se encuentra arriba de toda norma, seguido de los Tratados o Convenios que celebre el Estado, los cuales tienen el mismo nivel de rango, luego se encuentran las Leyes que han sido promulgadas, continuando con los Decretos Legislativos, más abajo se encuentran los Actos Administrativos, y entre ellos los Decretos Supremos, y aún por debajo todo tipo de Resoluciones Administrativas, como por ejemplo las Resoluciones Ministeriales.



Imagen referencial del Convenio 169 de la OIT

Así tenemos, el Convenio 169 de la OIT (10) y la Ley de Consulta Previa (11), que reconocen y amparan el derecho de los pueblos indígenas a la Consulta Previa (12) por parte del gobierno, cuando se emita cualquier tipo de medidas que puedan afectar sus derechos colectivos, incluyendo a los planes, proyectos y programas, como parte de políticas públicas que quiera impulsar el Estado. Estamos hablando de normas de mayor rango, según lo arriba expuesto, que no podrían ser contravenidas por normas infralegales.

¿Se omite consulta previa para el sector de transporte y comunicaciones?

Ahora bien, en un informe legal (13) en abril de 2017, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC, fundamenta una disposición del Reglamento de la Ley de Consulta Previa (14), que fue emitido por un Decreto Supremo (recordemos que constituye un acto administrativo: norma de menor jerarquía) que establece de manera ilegal que “la construcción y mantenimiento de infraestructura -en materia de salud o educación-, así como la necesaria para la provisión de servicios públicos no requiere ser sometida a consulta previa”, una excepción no prevista en las normas arriba mencionadas, señalando además, una definición de lo que consideran un servicio público (15), para sentenciar que “la construcción y/o mantenimiento de infraestructura (...), se orientan, a satisfacer el interés general de la ciudadanía en cuanto al transporte (...), constituyendo las bases para el desarrollo nacional y contribuyendo a dinamizar nuestra economía, lo cual eleva competitividad al país, beneficiando directamente a la población (...)”.

No contentos con ello, remarcan una Directiva del Viceministerio de Interculturalidad que aplica la mencionada ilícita disposición del Reglamento (16), para expresar que según este “no se requiere justificar si el servicio público a ser brindado genera o no un beneficio directo a la población exenta de la consulta previa, ya que: “La sola construcción y mantenimiento de infraestructura destinada la provisión de Servicios Públicos genera beneficios en la población, en la medida que busca satisfacer y garantizar el ejercicio de derechos fundamentales de la población”.

Y así, deducen que la infraestructura en materia de transporte comprende actividades en vía terrestre, aérea o acuática (Ejemplo: Hidrovía Amazónica), y para el caso de telecomunicaciones, todas las actividades para su finalidad (Ejemplo: Línea de Transmisión Eléctrica Moyobamba-Iquitos), para finalmente concluir radicalmente, que al Sector de Transporte y Comunicaciones no le corresponde, el procedimiento de consulta previa en los proyectos de infraestructura mencionados, por ser actividades consideradas como servicios públicos. Es decir, prácticamente que todos los proyectos que desarrolle el MTC, no requerirían pasar por consulta con los pueblos indígenas.

Ciudadanos de primera clase

Un momento, y qué pasa con la interculturalidad, con la satisfacción y garantía de los derechos fundamentales de los pueblos indígenas, su desarrollo, su cosmovisión, con su identidad étnica y cultural, con su economía, sus fuentes de vida y alimentación, con su derecho a la libre autodeterminación y autonomía, con los impactos al ambiente sano, con el derecho al territorio, con el derecho al agua y más, todos ellos velados por la Constitución, y quebrantados por un Decreto Supremo y una Resolución Ministerial que disponen e imponen la construcción de infraestructura para satisfacer el interés de la ciudadanía y el desarrollo nacional.

¿De qué ciudadanía, de qué desarrollo nacional se está hablando?, ¿y qué de los pueblos indígenas que se verían afectados con el proyecto, no son acaso parte de la ciudadanía también?, ¿no merecen desarrollarse con libertad de acorde a su cultura y se les respete?

Valgan verdades, estos exceptuados mega servicios públicos serían desarrollados básicamente en zonas andinas y amazónicas, donde hay población indígena y campesina, y no es correctamente legal que se les impongan, haciendo alusión al interés común o general de la ciudadanía, o al beneficio de la población ¿Y qué si generan graves, irreversibles e irreparables impactos? ¿Se asume el riesgo, o se echa a la suerte? ¿O acaso no importa porque todos los efectos negativos no alcanzarían a la ciudad principal: Lima? ¿No deberían formar parte de un estudio de impacto ambiental detallado que sea consultado con la población?



Fuente: Aidesep. Ciudadanos indígenas en protesta.

Esto nos hace recordar, a las desatinadas expresiones de Alan García, tras el enfrentamiento en Bagua, en junio del año 2009, cuando refería que las poblaciones indígenas: “no son ciudadanos de primera clase.”

Se puede sentir, de aquella aberrante expresión, la falta de consideración de las necesidades de los pueblos indígenas, de sus preocupaciones, de sus miedos, de sus demandas, a las potenciales afectaciones a las que podrían estar expuestos con el desarrollo de estos grandes proyectos, sin su participación en ellos.

Si queremos ser determinantes, el proyecto Hidrovía Amazónica se desarrollaría en las regiones Loreto y Ucayali; y el Viceministerio de Interculturalidad junto al Ministerio de Transportes han logrado identificar 14 pueblos indígenas que se verían afectados.

Nos referimos a los Achuar, Asháninka, Awajún, Bora, Kapanawa, Kichwa, Kukama-kukamiria, Murui-muinani, Shawi, Shipibo – Konibo, Tikuna, Urarina, Yagua y Yine, esto es un total de 424 comunidades nativas que también forman parte de la ciudadanía, sin

clasificación alguna, sin embargo lógicamente creemos que la cantidad de afectados sería invaluable de calcular.

¿Por qué consultar servicios públicos, si benefician a la población y al desarrollo nacional?

No todas las políticas públicas que ha aplicado el gobierno peruano, sin previo consentimiento, sin previa participación o consulta de la ciudadanía, han sido exitosas y beneficiosas para el interés común, sino muy por el contrario se constituyeron en drásticas violaciones a los derechos humanos de miles de ciudadanas, la mayoría de ellas indígenas.

Nos referimos a la gran fábrica de mujeres esterilizadas a la fuerza que fue impuesta por la dictadura de Fujimori, promovida bajo el denominado “Programa Nacional de Planificación Familiar” iniciado en 1996.

El mismo que, en el año 2002, se calculó por parte del Congreso, fueron unas trecientas mil mujeres vejadas. Esto es, nada más y nada menos, lo que consideraba el Estado peruano, una política pública para “frenar la pobreza”, un servicio público a la ciudadanía en materia de salud, la impresentable “Gran Campaña de Ligadura de Trompas Uterinas” (17).

Entonces nos preguntamos, ¿si un servicio público tiene que ser impuesto a la población, por el simple hecho de vaticinar que está orientado a beneficiarlos?, ¿no es importante que se haga previamente un estudio de las posibles consecuencias, impactos sociales, económicos, ambientales y de derechos que se podrían afectar? para esto lógicamente todo proyecto se debería trabajar conjunta y participativamente con la ciudadanía, y hoy en día, consultada en el caso de las poblaciones indígenas.



Imagen de Utero.pe – Crónicas de Waterloo. El Perú como fábrica de mujeres forzadas.

Importancia del estudio de Impacto Ambiental de la Hidrovía Amazónica

Para redondear lo que concluye el MTC, entendemos que consideran a la navegabilidad como parte del servicio público, y por ende, esto importa un Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d), que sabemos, el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles – SENACE, es quien se encarga de aprobarlo, y al ser el EIA-d, la “medida” en el que se incluirán los impactos, los efectos directos e indirectos, las medidas de prevención, de mitigación, de compensación y de indemnización, por las posibles afectaciones a los derechos colectivos, debería ser consultado previamente con los pueblos indígenas, como ya se ha analizado, pues en él, se deben identificar e indicar las medidas necesarias para evitar o reducir el daño a niveles tolerables (18).

Entonces, la importancia de consultar previamente los estudios de impacto ambiental, así como el caso del EIA-d del Proyecto Hidrovía Amazónica, que aunque haya sido considerado un servicio público por el MTC y el MINCU, se basa en la documentación sumamente importante de la evaluación técnica y los efectos del mismo, en el que se pondrán las reglas

del juego del desarrollo de muchos pueblos indígenas que viven y se desenvuelven dependientes del río y sus bondades.

Estado de alerta que despierte el actuar

Hay cosas tan sencillas en la vida que uno no termina de valorar, no termina de apreciar, que no es capaz de vislumbrar, de las que no se habla, de las que se ignora, o de las que si se conoce es a modo superficial, sin terminar de comprender realmente lo que se ve, lo que oye.

Muchos de los ciudadanos vivimos nuestras vidas de modo egoísta, de modo trivial, tras la compra de cosas que creemos que necesitamos, o pegados a un celular, compartiendo en una red social, o una aplicación de mensajería, de la que si no eres parte no existes.

La sociedad se ha olvidado de que vivir es un arte, y se desarrolla en el mundo como tal, en la naturaleza que viene siendo arrasada, en convivencia con la biodiversidad que viene siendo impactada, de la que aún no iniciamos un verdadero despertar, conciencia y actuar.

Seguimos avalando o dejándonos impresionar por las grandes industrias, que nos traen moda y ropa nueva que comprar, que nos trae la última generación de celulares o computadoras, que nos trae megaproyectos como el de la Hidrovía en nuestra Amazonía, sin recibir una información certera de lo que hay detrás, sin ser partícipes y aportantes en ello.

No estamos cooperando realmente con lo que nos toca en el planeta, no estamos siendo conscientes de los efectos socioambientales, no nos estamos involucrando en las políticas públicas que el Estado implementa a modo de imposición, y en las que están detrás, la presión de los grandes grupos económicos.

Por ello, los estudios de impacto ambiental y social en general, deben constituir un interés y énfasis especial de parte de todos, que nos involucre como observadores a estar alertas para exigir que estos sean de los más altos niveles de estándares y calidad, y por supuesto, que los resultados contenidos en el mismo sean oportuna y públicamente discutidos con la población afectada y los expertos a nivel nacional e internacional, haciéndose respetar nuestros derechos de participación ciudadana y de consulta previa, respectivamente.

Lima, 4 de junio de 2018.

Notas:

(1) Zonas de profundidad náutica insuficiente en vaciante, según la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

(2) Cfr. Hoja de ruta o resumen del Plan de Consulta Previa del Proyecto de Hidrovía Amazónica. Disponible en:

[https://www.mtc.gob.pe/informacion_general/hidrovias/documentos/Hoja%20de%20Ruta%20o%20Resumen%20del%20Plan%20\(espa%C3%B1ol\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/informacion_general/hidrovias/documentos/Hoja%20de%20Ruta%20o%20Resumen%20del%20Plan%20(espa%C3%B1ol).pdf) (Consulta 18/05/2018)

(3) Cfr. MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES. Viceministerio de Transportes. Dirección General de Transporte Acuático. Diapositivas: Resumen de procedimientos e impactos del dragado para la mejora de la navegación en los ríos que conforman la “Hidrovía Amazónica”.

(4) Cfr. FEDERACIÓN DE COMUNIDADES COCAMA-COCAMILLA DEL RÍO HUALLAGA (FEDECOCA), ORGANIZACIÓN DE PUEBLOS INDÍGENAS DEL BAJO MARAÑÓN (OPIBAM) y otros. Equipo de investigación Frederica Barclay, Pedro García, Luis Payaba. Manuscrito: DEMANDAS TERRITORIALES DEL PUEBLO KUKAMA KUKAMIRIA DEL RÍO HUALLAGA Y NUCURAY: Sustentación jurídico-antropológica y cartografía básica. Septiembre 2011.

(5) Cfr. DOUROJEANNI Marc. Hidrovías en la Amazonía del Perú. Octubre de 2010. Disponible en: <http://www.actualidadambiental.pe/?p=7168> (Consulta 01/06/2018).

(6) Cfr. DOUROJEANNI Marc. *Ibidem*. Quien también sostiene: “Si en el proyecto se contempla la rectificación de meandros los impactos hídricos y ambientales pueden ser enormes pues, en los lagos costeros (cochas) es donde se regeneran o reproducen los recursos hidrobiológicos.”

(7) Cfr. DOUROJEANNI Marc. *Ibidem*.

(8) Carlos Cañas Alva, es Director del Programa Agua Amazónicas de WCS, recibió el grado de biólogo en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, así los grados de maestría y doctorado en Hidroclimatología y Ecología de Ríos, en la Universidad de Florida, EE. UU. Sus investigaciones comenzaron con taxonomía y luego continuó con ríos y pesquerías amazónicas. Sus estudios se han centrado en el funcionamiento de las cabeceras de cuenca y su rol en la productividad y diversidad de peces.

(9) Jorge Abad Cueva, es Director de Ingeniería Ambiental e Ingeniería Civil de la Universidad de Ingeniería y Tecnología – UTEC. Fue profesor asistente del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental y del Departamento de Geología y Ciencias Planetarias en la Universidad de Pittsburgh, EEUU. Es también ganador del Premio Lorenz Straub, Laboratorio St. Anthony Falls, premio otorgado a la mejor tesis doctoral en ingeniería hidráulica, ecohidráulica.

(10) Convenio 169 de la OIT sobre pueblos Indígenas y Tribales en países independientes. Artículo 6.

(11) Ley N° 29785, Ley del Derecho a la Consulta Previa a los Pueblos Indígenas u Originarios. Artículos 1 y 2.

(12) El derecho de consulta previa es un mecanismo de protección de los pueblos indígenas y sus derechos colectivos, que se activa cuando una medida legislativa o administrativa adoptada por el gobierno los afecta. Por lo que este derecho implica el desarrollo de un proceso de diálogo intercultural entre el Estado y los pueblos indígenas, con la finalidad de llegar a acuerdos de buena fe y la obtención de su consentimiento libre e informado.

(13) Informe Legal N° 037-2017-MTC/16.JES, de fecha 11 de abril de 2017 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, de la Dirección de Asuntos Ambientales.

(14) Décimo Quinta Disposición Complementaria, Transitoria y Final del Decreto Supremo N° 001-2012-MC, que aprueba el Reglamento de la Ley N° 29785.

(15) Definición de Servicio Público, según el MTC: “Actividades desarrolladas por órganos o entidades públicas o privadas para satisfacer en forma regular y continua necesidades de

interés general. Dichas actividades pueden ser realizadas en forma directa, mediante concesionario o a través de cualquier otro medio legal”

(16) Directiva N° 001-2016-VMI/MC, Procedimientos para aplicación de los dispuesto en la Décimo Quinta Disposición Complementaria, Transitoria y Final del Decreto Supremo N° 001-2012-MC, aprobado mediante Resolución Viceministerial N° 013-2016-VMI-MC.

(17) Cfr. AVILÉS, Marco. No soy tu cholo. 1ra edición, Lima: Debate, 2017, 94 p.

(18) Cfr. Ley General al Ambiente. Artículo 25. De los Estudios de Impacto Ambiental. Los Estudios de Impacto Ambiental - EIA son instrumentos de gestión que contienen una descripción de la actividad propuesta y de los efectos directos o indirectos previsibles de dicha actividad en el medio ambiente físico y social, a corto y largo plazo, así como la evaluación técnica de los mismos. Deben indicar las medidas necesarias para evitar o reducir el daño a niveles tolerables e incluirá un breve resumen del estudio para efectos de su publicidad. La ley de la materia señala los demás requisitos que deban contener los EIA.

*Lilyan Delgadillo Hinostraza, es miembro del Equipo Legal de Consulta Previa del IDLADS PERÚ.