

**El proyecto de Hidrovía Amazónica:
dragados del capital en la selva peruana**
**The Amazon Watergate Project:
Capital Dredgeds in the Peruvian Jungle**
**Dragagem de capital:
Projeto Hidrovia da Amazônia no Peru**

ROCÍO JUÁREZ NOGUEIRA *

RESUMEN: El presente artículo analiza el proyecto de Hidrovía Amazónica como muestra de la profundización del dominio y la especulación sobre territorios amazónicos en un proceso de largo aliento donde las estrategias de expansión de conglomerados empresariales están relacionadas con proyectos de infraestructura regional que articulan actividades extractivas y agilizan el traslado de mercancías. De esta manera, se aborda desde una perspectiva histórica y estructural los intentos de integración subordinada al mercado mundial, las narrativas que legitiman la apropiación capitalista de los bienes comunes, así como las luchas y resistencias de pueblos amazónicos que ven amenazados sus ríos y, por lo tanto, su subsistencia.

PALABRAS CLAVE: Hidrovía Amazónica, Amazonía peruana, bienes comunes, conflictos socioambientales.

ABSTRACT: This article discusses the Amazon Waterway project as a sign of deepening dominance and speculation about Amazonian territories in a long-breath process where business conglomerate expansion strategies are related to regional infrastructure projects that articulate extractive activities and speed up the transfer of goods. In this way, attempts at integration subordinate to the world market, the narratives that legitimize the capitalist appropriation of common goods, as well as the struggles and resistances of Amazonian peoples who see their rivers threatened and, therefore, their livelihoods, are addressed from a historical and structural perspective.

KEYWORDS: Amazon Waterway, Peruvian Amazon, commons, socio-environmental conflicts.

RESUMO: Este artigo analisa o Projeto Hidrovia Amazônica como um exemplo do aprofundamento do domínio e da especulação sobre os territórios amazônicos em um processo de longo prazo onde as estratégias de expansão dos conglomerados empresariais estão relacionadas a projetos de infra-estrutura regional que articulam atividades extrativistas e agilizam a movimentação de mercadorias. Desta forma, aborda desde uma perspectiva histórica e estrutural as tentativas de integração subordinada no mercado global, as narrativas que legitimam a apropriação capitalista dos bens comuns, assim como as lutas e resistências dos povos amazônicos que vêem seus rios e, portanto, sua subsistência ameaçada.

PALAVRAS-CHAVE: Hidrovia Amazônica, Amazônia Peruana, bens comuns, conflitos sócio-ambientais.

RECIBIDO: 18 de octubre de 2021. **ACEPTADO:** 22 de noviembre de 2021.

* Maestra en Estudios Latinoamericanos por la UNAM, especializada en problemáticas socioambientales y estudios agrarios. <marojuno@gmail.com>.

INTRODUCCIÓN

La navegación ha formado parte de la historia de la Amazonía en donde los cauces fluviales se articulan y entran como arterias de agua por la selva con un vaivén estacional que brinda diversas honduras y trayectorias acuáticas llenas de vida que marcan tiempos y ritmos de navegación que chocan con las necesidades de acumulación. De esta manera, la intensificación y expansión del tránsito por los ríos amazónicos responde a una lógica que exige y legitima una intervención a gran escala que violenta y amenaza otras formas de vida. El dragado como analogía de la profundización del despojo revela que la intervención e impactos van más allá del mero procedimiento de remoción de sedimentos para obtener mayor calado en los ríos y posibilitar una navegación constante y fluida. El dragado constituye el mecanismo que posibilita la expansión y transfiguración de una formación acuática que es componente de una compleja red de relaciones ecológicas, económicas, sociales y culturales, convirtiéndola en una vía de transporte para ampliar los negocios.

En este sentido, el proyecto de Hidrovía Amazónica en la selva peruana representa una veta de la multifacética especulación sobre territorios estratégicos en términos de diversidad biológica, biofísica, mineral y energética que se ha profundizado en los últimos años en los que la crisis capitalista expone nítidamente los alcances de la destrucción y violencia ejercida para mantener a flote un sistema de relaciones de subordinación, dominio y exclusión. Dicha situación despierta al mismo tiempo el descontento organizado de pueblos y comunidades que exigen el respeto a su derecho de vivir dignamente en sus territorios.

Para explicar el empuje de este tipo de proyectos, en este trabajo se ubica la inserción subordinada de América Latina en el mercado mundial como una condición estructural que condiciona en gran medida las actividades y los proyectos gubernamentales a partir de alianzas público-privadas para su ejecución, como es el caso de la infraestructura vial. En un segundo momento, se analizan las narrativas que han acompañado los imaginarios en torno a esta región y que han legitimado un dominio espacial. En este sentido, en un tercer apartado se aborda el papel de la integración regional que acelera los emprendimientos de conectividad local impactando a las poblaciones aledañas, ya que el desarrollo de infraestructura vial detona la entrada de otros actores, lógicas y necesidades que expolían los territorios y formas de vida de pueblos y comunidades, como en el caso del proyecto de Hidrovía Amazónica. Más adelante se describe el proyecto y los posibles impactos a través de documentos elaborados por la empresa encargada del mismo, la Concesionaria Hidrovía Amazónica S. A. (COHIDRO), entes gubernamentales, organizaciones civiles y federaciones indígenas. Se recupera ampliamente las observaciones elaboradas por el Servicio Nacional de Certificación Ambiental

para la Inversiones Sostenibles (Senace) y sus respectivos anexos al Estudio de Impacto Ambiental detallado presentado por la COHIDRO el cual recibió una amplia gama de anotaciones por parte de ministerios, especialistas y pueblos indígenas. El documento en cuestión considera que el proyecto es una afrenta a sus formas de organización y lucha, y que los procesos de consulta previa son simulaciones por parte del Estado que coloca el proyecto de Hidrovía Amazónica como prioridad nacional; asimismo, se resalta la falta de información clara respecto del alcance de los impactos en términos ecosistémicos, económicos, culturales, de salud y de seguridad alimentaria. Al final, se elaboran algunas reflexiones subrayando el papel organizativo de los pueblos que, a través de las federaciones y asociaciones indígenas, han consolidado un frente de oposición al proyecto que también ha sido acompañado por asociaciones civiles; esta situación permite articular estrategias en varios niveles para detener la ejecución de dicho emprendimiento de infraestructura.

LA INSERCIÓN SUBORDINADA DE AMÉRICA LATINA EN EL MERCADO MUNDIAL

La inserción subordinada de América Latina en el mercado mundial colocó la explotación de la fuerza de trabajo y la expropiación de la riqueza biofísica de la región como dos piezas vértices de los intereses de acumulación a nivel mundial con serias implicaciones en el ámbito político, económico, cultural y social.

En este sentido, América Latina representa una configuración histórica, económica, cultural y espacial en la que la expansión del capitalismo como sistema histórico a escala global fue posible gracias a las relaciones de explotación, dominación y subordinación que aún lo sostienen. La misión civilizatoria apoyada en la religión y el saqueo a gran escala que caracteriza al periodo colonial se convirtió en un rasgo compartido de la región que condicionó en gran medida las formas y trayectorias en las que se desarrollaron los países latinoamericanos. Así, la inserción al mercado mundial quedó sujeta histórica y estructuralmente a los intereses de las grandes metrópolis y centros de acumulación.

Las relaciones sociales de producción se despliegan siguiendo rumbos específicos; las tendencias no homogeneizan, pero permiten comprender hasta qué punto las actividades empresariales y gubernamentales reproducen la dependencia estructural que caracteriza a nuestra región, así como el predominio de las relaciones mercantiles como conectores sociales (León, 2016) que alimentan y legitiman las dinámicas del capital global.

El dominio de capitales que se han diversificado para seguir acumulando desemboca en un ejercicio monopólico de largo alcance, donde la estructura global del capital permite extender y profundizar su control a partir de mecanismos de subordinación y

explotación. Como refiere Vania Bambirra, hay una integración articulada de intereses entre empresas y clases dominantes que implica cambios cualitativos en el sentido y la orientación de las formas de funcionamiento y dominación interna de los sistemas capitalistas dependientes (1974: 89-90), situación que ha formado parte constitutiva del desarrollo de proyectos empresariales en toda la región. Como plantea Jaime Osorio, durante la fase neoliberal la profundización de la dependencia operó a través de la integración de las economías a segmentos de grandes cadenas productivas globales bajo el poder de empresas transnacionales donde los capitales locales intentan posicionarse en el comercio, la agroindustria, los alimentos y las telecomunicaciones; y las empresas estatales en las actividades mineras y energéticas (2012: 36-38). Así, de 1995 a 2008 se presenta una importante especialización exportadora donde la minería y la agricultura se presentan como las más relevantes, por lo que la región sigue siendo un gran abastecedor de materias primas al mercado mundial (Osorio, 2012: 36-38).

El *Consenso de los Commodities* se refiere a un periodo en el que los altos precios de las materias primas llevaron a un empuje hacia actividades extractivas, una escasa diversificación económica así como a la profundización de dinámicas de despojo en territorios con posibilidades de expandir dichas actividades (Svampa, 2013). La crisis del 2008, resultado de la profundización de la financiarización como mecanismo para superar los procesos de sobreacumulación y sobreproducción, produjo un giro especulativo hacia las materias primas y el aumento del precio del petróleo que detonaron procesos de expansión espacial hacia el Sur global (Rubio, 2018).

Más adelante, el periodo de 2014 se caracteriza por la caída de los precios del petróleo y las materias primas, así como por la recuperación del dólar que agudiza la devaluación de las monedas nacionales y, por tanto, el aumento de la deuda, además de un incremento importante en los precios de bienes importados (Rubio, 2015: 52). Esto tuvo impactos severos en la región en términos de intercambio, ya que, en mayor o menor medida, las economías latinoamericanas están sostenidas por la extracción de sus recursos en desigualdad de condiciones. Las actividades extractivas¹ impulsadas por la inversión extranjera directa promovida décadas atrás, contrajeron su actividad frente a la baja de precios. Sin embargo, las consecuencias de la expansión del virus SARS-COV-2 que comenzó en 2020 plantea nuevos escenarios en los que el aumento de precios en materias primas fomenta la operación de proyectos extractivos que en muchas ocasiones actúan en cabal impunidad, ya que la emergencia sanitaria se colocó como la impronta a resolver, y si bien algunos emprendimientos pararon, no todos cesaron e incluso han ampliado sus actividades.

¹ Gudynas (2013), en un esfuerzo de definición, establece al menos tres características sobre esta actividad: 1) implica la extracción de recursos naturales con poco o nulo procesamiento, es decir, que su fuente de origen es la naturaleza; 2) se utilizan métodos intensivos de extracción; y 3) es una actividad orientada a la exportación.

El fenómeno de expansión en búsqueda de áreas rentables, que se une a los discursos de inclusión social y responsabilidad ambiental bajo una racionalidad instrumental mercantil, ha desembocado en profundos procesos de concentración y control sobre la tierra y territorios, con un severo impacto ambiental y social, agotando recursos, desplazando comunidades y subordinándolas a dinámicas de mercado que las despoja de sus elementos materiales y simbólicos de subsistencia. Por lo tanto, debemos ubicar las políticas gubernamentales dentro de esta tendencia regional que desplegó y agudizó las actividades extractivas, así como proyectos de infraestructura.

Actualmente, nos encontramos ante la ampliación de procesos de despojo y de dominio espacial que se suman a la prolongación e intensificación de los anteriores procesos de apropiación destructiva de la naturaleza (Porto-Goncalvez, 2018). En este sentido, como refiere Alberto Acosta, estamos ante una reconfiguración geográfica del capital ya que si bien el extractivismo forma parte de un mecanismo de saqueo y apropiación colonial y neocolonial, desde hace dos décadas ha sido redefinida la integración subordinada de América Latina a la dinámica del capitalismo global donde el extractivismo se posiciona como un elemento vital que no se reduce a la extracción de minerales y petróleo, sino también al extractivismo agrario, forestal e incluso pesquero (2012: 86). Como se ha mencionado, el papel de la región latinoamericana en el mercado mundial se ha basado en la extracción de materiales y la explotación de la mano de obra, en este sentido, tal vez los métodos extractivos se han modernizado, pero los mecanismos de cercamiento, despojo y destrucción implementados por el capital siguen siendo los mismos.

El papel de América Latina en el mercado mundial se ha abordado desde diversas perspectivas teóricas.² Por un lado, está la vertiente encabezada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) que brinda el énfasis en políticas reformistas estatales dirigiendo su atención a la industrialización para dinamizar el desarrollo y crecimiento interno de las economías latinoamericanas periféricas en contraste con las economías centrales resultado de una distribución desigual de la riqueza; sin embargo, dicha postura no brinda un abordaje de largo alcance que contemple el impacto de dinámicas globales así como las consecuencias de la explotación de la fuerza de trabajo al querer compensar las pérdidas en términos de intercambio. Por otro lado, encontramos la teoría de la dependencia, la cual ubica el sistema capitalista en su conjunto; dicha perspectiva analítica “se construye en un nivel intermedio que es la formación económica social y, por supuesto, en su articulación subordinada con el modo de producción capitalista global que en concreto se expresa en el mercado mundial capitalista” (Sotelo, 2018: 21). De acuerdo con esta postura, la formación económico-social es América

² Las obras de Raúl Prebisch y Celso Furtado son referentes fundamentales de la corriente cepalina; para el caso de la teoría de la dependencia los trabajos de Ruy Mauro Marini y Vania Bambirra son indispensables.

Latina, región periférica donde el capital doméstico, la mano de obra³ y la tierra son elementos que se ajustan a los requerimientos y las dinámicas del capital global. Al planear América Latina como región, no estamos hablando en términos homogéneos, ya que, como la historia nos ha mostrado, cada país establece diversas trayectorias en torno a tendencias estructurales. Más bien nos referimos a la unidad de lo diverso, y en el caso de la región latinoamericana, la unidad tiene que ver justamente con esta condición de dependencia que se enfrenta de diversas formas en la región.

De esta manera, lejos de una mirada fragmentada que se enfoca en actividades extractivas específicas desconectadas entre sí, encontramos que la inserción subordinada de América Latina al mercado mundial corresponde a un dominio y una disputa multifacética de largo alcance donde el papel de las mediaciones como el Estado son fundamentales. De esta manera, los proyectos de infraestructura posibilitan la disposición territorial que requiere el capital y el caso de la Amazonía peruana lo ejemplifica a cabalidad.

Las formas en las que las sociedades amazónicas se subordinan son excluidas o resisten a proyectos de colonización, inversión, desarrollo de infraestructura, extracción, etcétera, depende en gran medida de la dinámica de las relaciones sociales de producción; en este sentido, las cuatro preguntas que plantea Bernstein (2010), *¿quién es propietario de qué?, ¿quién hace qué?, ¿quién obtiene qué? y ¿qué hacen con el resultado-riqueza que se crea?*, son fundamentales para el análisis. El desarrollo de infraestructura es un punto nodal que forma parte de la articulación de diversas formas de operación sobre la tierra; en este sentido, la construcción de estructuras y redes viales son fundamentales para la organización, conectividad, intensificación y amplitud de las actividades extractivas. Es un despliegue multifacético que brinda complejidad respecto de las estrategias de control sobre la tierra, así como respecto de la diversidad de actores que están involucrados en estos mecanismos de despojo.

El control sobre los territorios que conforman la Amazonía requiere, por un lado, el desarrollo de infraestructura para lograr una articulación eficaz con los intereses de acumulación, así como abrir la posibilidad de inversión a través de la fragmentación de la propiedad colectiva de la tierra. Un elemento fundamental es que las características biofísicas de esta región han presentado desafíos ya sea por la estructura accidentada de sus suelos, las corrientes fluviales de su territorio o por la constante resistencia de sus pobladores.

³ Marini (1973) plantea que la dependencia no es sólo una relación externa, sino también interna, donde la transferencia de valor se proyecta en el interior, en el aumento y la intensidad del trabajo, la prolongación de la jornada de trabajo y la reducción del consumo del obrero.

LA AMAZONÍA PERUANA: IMAGINARIOS Y DOMINIO ESPACIAL

La región amazónica tiene una extensión de 7.4 millones de km², conformando un espacio que comparten los países de Brasil, Venezuela, Perú, Bolivia, Colombia, Venezuela, Ecuador, Guyana Francesa y Surinam. Tal diversidad de jurisdicciones plantea hablar de una multiplicidad de usos y significaciones en torno a esta materialidad compartida por diversidad de actores ya que “el espacio y las relaciones sociales están en pleno movimiento en el tiempo. Construyendo la historia. Este movimiento continuo es un proceso de producción de espacio y territorios” (Mançano, 2011: 24). En este sentido, al hablar de la Amazonía no podemos referirnos a una figura homogénea y estática, sino a un elemento común en el que se crea, disputa y reconstruye la politicidad de las relaciones sociales que responden a procesos históricos de largo aliento.

La Amazonía peruana, según criterio ecológico, tiene una extensión de 779,379.00 km² y representa 61% del territorio nacional. De acuerdo a un criterio hidrográfico, utilizando el concepto de *cuenca*, se extiende a un espacio geográfico de existencia de aguas superficiales que drenan hacia el río Amazonas, esto incluye algunas zonas altoandinas; bajo este criterio la extensión correspondería a casi un millón de kilómetros cuadrados, cifra que corresponde a 74% del territorio peruano (IIAP, 1998) con 10% de la población del país. A grandes rasgos, podemos distinguir Selva Alta, Ceja de Selva y Selva Baja que abarcan principalmente los departamentos de Loreto, Amazonas, San Martín, Ucayali y Madre de Dios.⁴

Dichas variaciones edáficas, botánicas, topográficas, hidrológicas, geológicas y climáticas permitieron el desarrollo de diversas actividades agropecuarias, mineras, energéticas y forestales que han implicado un proceso histórico de degradación y deforestación en la región resultado de un proceso paulatino de dominio espacial acelerado por inversiones y negocios en torno a la Amazonía como objeto de especulación. Otro elemento fundamental es el fenómeno demográfico y de migración, ya que la colonización y expansión de la frontera extractiva de la Amazonía peruana respondió a oleadas de auges y retracciones de actividades económicas. La constante es la imagen de la Amazonía como espacio fértil, salvaje, de abundante riqueza y como un intrincado desafío de dominio, cuestión que ha formado parte de la construcción histórica, social, económica y política de esta región:

Se sigue viendo a la región amazónica como en el siglo XIX, espacio vacío o territorio de colonias, transformado luego en zonas de colonización, y finalmente en territorios

⁴ Éstos conforman formalmente la región de la Amazonía, sin embargo, pequeñas porciones de esta composición ecológica se encuentran en los departamentos de Huánuco, Cusco, Ayacucho, Pasco, Junín y Cajamarca, por mencionar algunos (IIAP, 1998).

indígenas y parques nacionales acotados, que hoy están siendo entregados al interés privado. La Amazonía fue pensada también, desde los años 1950, como zona de escape a la presión demográfica y al minifundio en las tierras altas –proyectos de colonización dirigida de la Alianza para el Progreso– o como eje de desarrollo e integración oriente occidente (Rivera Cusicanqui, 2018: 15).

Desde la búsqueda de El Dorado del siglo XVI, pasando por la fiebre del caucho, la extracción petrolera, forestal, la minería, el narcotráfico, proyectos hidroeléctricos y la expansión de monocultivos en la Amazonía, se han desplegado diversas estrategias por las que se establece un cambio profundo en el control territorial y las actividades productivas del espacio amazónico. La búsqueda del acceso y control de los bienes naturales, así como el desplazamiento y la explotación de las comunidades reconfiguraron las relaciones sociedad-naturaleza estableciendo una lógica de dominio y extracción desmesurada. Dichas actividades consolidaron la imagen exuberante de este espacio vista desde Occidente bajo una mirada parcial y arbitraria, representando a la Amazonía como objeto de sometimiento, subordinando la complejidad de relaciones –no sólo sociales sino ecológicas que la sostienen– a los intereses de acumulación:

[...] la selva vive de sí misma, y una visión cartesiana no logra captar la complejidad de la relación sol-suelo-agua-selva. Todo tiende a visualizarse en términos de una deforestación epistemológica previa a la deforestación ecológica, que deja en la ignorancia la relación suelo-selva, en la medida en que ya se accede a la región queriendo deforestarla para que sea pastura ganadera, tierra de monocultivo, zona de industria forestal o yacimiento de carbón vegetal (Porto-Gonçalves, 2017: 153).

Las prácticas de subsistencia y conocimiento de los pueblos nativos se enfrentaron con las necesidades y formas de extracción que requerían los centros dominantes, dicho fenómeno estableció un cambio fundamental en la relación con la tierra como medio de vida. Por lo tanto, las disputas en torno a los bienes comunes forman parte del choque entre diversos proyectos territoriales en los que prevalece una lógica mercantil que define lo improductivo y agreste como obstáculos a superar. De esta manera, las narrativas que acompañan los procesos de desplazamiento y despojo legitiman las actividades extractivas colocando los intereses de acumulación sobre otras formas organizativas y de acceso a los medios de vida.

El Estado como mediación entre sociedad y capital da cuenta de una constante articulación entre la estructura económica y el interés de la clase dominante (Gramsci, 2009). En este sentido, el Estado como forma política despliega y legitima la operación de los intereses del capital, preservando la propiedad privada y posibilitando la reproducción ampliada de capital. A través de un encadenamiento de dispositivos jurídicos, económicos e ideológicos sostiene un orden existente que muestra el predominio de una racionalidad instrumental mercantil que justifica los intereses de acumulación y da

forma a las políticas gubernamentales que implican un franco despojo, así como una integración subordinada que desestructura formas organizativas, productivas y culturales. De esta manera, se consolida una mirada que coloca a los territorios de pueblos y comunidades como espacios subutilizados y a las poblaciones nativas como obstáculos al desarrollo y/o portadores de una diferencia descontextualizada y, por tanto, reducida al folclor.

APERTURA E INTEGRACIÓN REGIONAL EN LA AMAZONÍA PERUANA

En el caso peruano, hasta cierto punto la selva representó un espacio al que no se logró penetrar totalmente. Encontramos el auge de la extracción como el crudo reflejo de la omisión del Estado en una negligencia deliberada que sobrepuso los intereses empresariales y los beneficios que pudieran dejar estas actividades a la economía nacional, a las más elementales consideraciones respecto del bienestar de las poblaciones nativas. Este tipo de acciones han sido históricamente legitimadas por los gobiernos en turno, facilitando la entrada de capitales en la zona. Sin embargo, no hay que olvidar que esta función ha mutado, ya que si bien en un momento el Estado pudo fungir como principio organizador, actualmente opera en un espacio transnacional (Robinson, 2013; Powell, 2018) y ello implica una reconfiguración geográfica que tiene implicaciones en las formas de dominio espacial en la región. Como refiere Jorge Morel: “Dos proyectos de largo aliento han sido las apuestas constantes de los gobiernos peruanos. Uno de corte social, primero alrededor de la colonización y luego en torno a la expansión de la red vial, y otro económico, que ha privilegiado las fórmulas extractivistas” (2014: 23).

Por lo tanto, la apertura e integración de la Amazonía peruana a través de la infraestructura vial forma parte del desarrollo de proyectos agrícolas, energéticos, hidroeléctricos y de conexión regional que responden al desarrollo de las fuerzas productivas y la ampliación de los mercados que permitan la expansión y el sostenimiento del capital; de esta manera, “la Amazonía se configura como un desafío de carácter geopolítico externo e interno al mismo tiempo” (Porto-Goncalvez, 2018: 45).

La década del 2000 fue un periodo en el que hubo un importante incremento en la red vial, sobre todo en Amazonas y San Martín (Barrantes, Fiestas y Hopkins, 2014), que escaló a proyectos de alianzas estratégicas en términos regionales de largo alcance ya que durante este periodo se profundiza la conexión vial donde las asociaciones público-privadas predominan; dicha infraestructura en mayor o menor medida se conecta con la iniciativa de Integración para la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) anunciada en la entrada del siglo XXI por el presidente brasileño Fernando Henrique Cardoso y con la presencia de representantes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), donde diversos capitales principalmente brasileños y chilenos en alianza

con transnacionales participan en la ejecución de megaproyectos que integraban la construcción de carreteras, hidrovías y represas hidroeléctricas; así como la ampliación de inversiones privadas en la explotación de madera, hidrocarburos y minerales (Porto-Goncalvez, 2018). En este sentido, Perú operó como un ente subordinado a los intereses de integración regional –donde Brasil llevaba la batuta– pensados hacia afuera con la posibilidad de posicionarse en mercados europeos, estadounidenses y los del Asia Pacífico:

Para lograr todo ello, y ante la esquizofrenia de tratar a la naturaleza a la vez como objeto del deseo y obstáculo, el territorio sudamericano ha sido subdividido de acuerdo a sus virtudes económicas y estratégicas. Destacan dos regiones por su actividad industrial y concentración poblacional, es decir, por la fuerza de trabajo real y potencial que ofrecen, y el resto por las dádivas de la naturaleza, puesto que se trata de poner en ruta la explotación de yacimientos hidrocarburíferos, minerales, genéticos, acuáticos y también agropecuarios. Justamente porque la IIRSA está pensada a partir de la demanda, tiene un diseño centrífugo, extractivo, de expulsión de riquezas hacia los centros de demanda (Ceceña, Aguilar y Motto, 2017: 17).

La constructora Odebrecht obtuvo contratos dentro de este proyecto gracias al apoyo del gobierno brasileño, y de un esquema de sobornos que saldría a la luz años después. Un punto fundamental era encontrar la salida de Brasil al Pacífico y al parecer Perú era viable ya que es posible atravesarlo a través de dos ejes: usando el Amazonas y luego pasar los Andes; y al sur por carreteras que ya estaban y sólo habría que mejorarlas. Hay que agregar que estos proyectos van acompañados por una lógica de comercio e inversiones privadas a múltiples escalas (Durand, 2019: 182-183).

Así, la Amazonía peruana se constituyó como un punto estratégico en esta iniciativa de articulación regional que abarca 97.7% del territorio suramericano a través de nueve ejes de integración.⁵ De esta manera, como refieren Barrantes, Fiestas y Hopkins (2014), el gasto en transporte terrestre aumentó en los departamentos donde se ejecutaron proyectos de IIRSA como Amazonas, Madre de Dios y San Martín. El gasto en transporte de hidrovías estuvo concentrado en el departamento de Loreto. Agregan que la inversión pública en transporte y energía despegaron entre 2009 y 2010 coincidiendo con este proyecto de integración regional, sin embargo, advierten que la inversión privada en extracción de hidrocarburos predominó sobre la construcción de carreteras o instalaciones de energía. Dentro de este empuje de proyectos, un elemento que no hay que dejar de lado es la relación de subordinación con otros países, no sólo con potencias

⁵ Los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Para cada EID se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes (<http://www.iirsa.org/>).

económicas mundiales como Estados Unidos y China, y analizar también, por ejemplo, el papel de Brasil en el desarrollo de proyectos de infraestructura como carreteras o hidrovías, o en el ámbito energético con las hidroeléctricas. Claro ejemplo es el acuerdo suscrito en 2010 donde Brasil puede estudiar, financiar, construir y operar hidroeléctricas en territorio peruano, con capacidad de producir al menos 6,000 de éstas para el mercado brasileño (Dourojeanni, Barrandiarán y Dourojeanni, 2009).

El empuje de proyectos hidroeléctricos entre Perú y Brasil,⁶ la colusión entre autoridades gubernamentales, ejército y empresas mineras, las concesiones de lotes petroleros, así como las superposiciones de títulos de propiedad (Santos Granero y Barclay, 2010) se agudizaron durante el segundo gobierno de Alan García (2006-2011) quien en sus escritos en el diario *El Comercio* en 2007 dejó clara su postura respecto de las posibilidades productivas de la Amazonía:

Así pues, hay muchos recursos sin uso que no son transables, que no reciben inversión y que no generan trabajo. Y todo ello por el tabú de ideologías superadas, por ociosidad, por indolencia o por la ley del perro del hortelano que reza: “Si no lo hago yo que no lo haga nadie” [...] El primer recurso es la Amazonía. Tiene 63 millones de hectáreas y lluvia abundante. En ella, se puede hacer forestación maderera especialmente en los 8 millones de hectáreas destruidas, pero para eso se necesita propiedad, es decir un terreno seguro sobre 5.000, 10.000 o 20.000 hectáreas, pues en menos terreno no hay inversión formal de largo plazo y de alta tecnología. Un segundo tema demuestra lo mismo, es la tierra. Para que haya inversión se necesita propiedad segura, pero hemos caído en el engaño de entregar pequeños lotes de terreno a familias pobres que no tienen un centavo para invertir, entonces aparte de la tierra, deberán pedirle al Estado para fertilizantes, semillas, tecnología de riego y además precios protegidos. Este modelo minifundista y sin tecnología es un círculo vicioso de miseria, debemos impulsar la mediana propiedad, la clase media de la agricultura que sabe conseguir recursos, buscar mercados y puede crear trabajo formal (García, 2007).

Las acciones legislativas que derivaron de este pensamiento desembocaron en el Decreto Legislativo sobre Ley Forestal y de Fauna Silvestre que permite las concesiones por iniciativa privada (1090); el Decreto Legislativo relacionado con la Promoción de la Inversión Privada y la regularización de propiedad de las tierras de Comunidades Campesinas y Nativas (1073) que reducía al 50% más uno el quórum de miembros necesarios para enajenar tierras comunales; y el decreto legislativo (1015) que unifica los procedimientos de las comunidades campesinas y nativas de la sierra y selva con las de la costa, para mejorar su producción y competitividad agropecuaria. Dichos ajustes

⁶ Las megacentrales hidroeléctricas del Acuerdo Energético Perú-Brasil constituyen una puerta abierta a la inversión privada, pero a largo plazo, ya que hoy el Perú cuenta con 10% de superávit de oferta y estas megacentrales agregarán por lo menos 20% de capacidad de generación. Todavía la demanda no justifica tamaña inversión (Barrantes y Glave, 2014: 150).

legislativos, aunados a los decretos 994, 1064, 1079, 1080, 1081, 1085, 1089 y 1090⁷ que respondían a la necesidad de facilitar inversiones ante la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos a principios de la década del siglo XXI, recrudecieron la ofensiva especulativa hacia los territorios de la Amazonía, situación que provocó una importante movilización y resistencia en la región, la cual tuvo como punto crítico el enfrentamiento entre la Policía Nacional de Perú y las comunidades indígenas afectadas dando como resultado la muerte de policías e indígenas. El suceso, ocurrido en 2009 en la ciudad de Bagua, reveló una situación añeja que hemos desarrollado a lo largo de este texto, que es el predominio de una visión racista contra los pueblos nativos que legitima el atropello a las formas de organización productiva y simbólica en torno a la tierra como medio de vida ante la posibilidad de obtener ganancias económicas. La fuerte movilización indígena logró echar abajo los decretos, sin embargo, en la práctica, el abuso, la negligencia y la impunidad siguen vigentes ya que los imaginarios en torno a la Amazonía como un espacio a dominar han sostenido a lo largo del tiempo la lógica sobre la que se desarrollan emprendimientos.

La conexión e infraestructura en la Amazonía permitirá en mayor o menor medida las inversiones y, por tanto, la ampliación de proyectos extractivos, así como el tipo de estrategias y mecanismos de control sobre las actividades productivas de la región. De esta manera, carreteras interoceánicas con sus respectivos ramales, así como caminos utilizados para la extracción maderera, minera, petrolera y agrícola forman parte de un amplio circuito que abre posibilidades de negocio. Las hidrovías también forman parte de este engranaje vial que crece de manera exponencial y no sólo implica el impacto en bosques y cuerpos de agua, sino también la potencialización del despliegue de actividades que someten a las poblaciones y ecosistemas a dinámicas que amenazan su persistencia.

EL PROYECTO DE HIDROVÍA AMAZÓNICA, ENTRE ESTUDIOS AMBIENTALES Y RESISTENCIAS COMUNITARIAS

Perú cuenta con 6,000 km de vías fluviales que han sido aprovechadas a lo largo de la historia de la región amazónica. Actualmente, los ríos se constituyen como uno de los principales medios de tránsito de pasajeros y mercancías en la zona, por lo que la apertura y firma de convenios comerciales y proyectos de integración regional aceleraron procesos de articulación vial que exigen el desarrollo de infraestructura.

⁷ Los decretos 994,1064, 1079, 1080, 1081, 1085, 1089 y 1090 violan el derecho a la consulta libre, previa e informada de los pueblos indígenas, estableciendo la apertura a las inversiones como prioritaria, promoviendo la propiedad privada, abriendo la disposición territorial y el adelgazamiento de la supervisión ambiental (FIDH, 2009).

El proyecto de Hidrovía Amazónica, impulsado por el gobierno del Perú,⁸ es resultado del empuje de la iniciativa IIRSA⁹ a través del Eje de Integración y Desarrollo del Amazonas dentro del cual se plantearon proyectos de acceso y redes de hidrovías ya que dicho eje es atravesado por el río Amazonas y sus afluentes. De acuerdo con un estudio de la Wildlife Conservation Society (wcs), la zona exporta principalmente petróleo crudo y derivados del petróleo, porotos de soya así como mineral de hierro y de cobre; entre las actividades predominantes y con potencial de desarrollo en la región, se encuentran la bioprospección, los servicios ambientales, el ecoturismo, las redes de biocomercio y el manejo forestal, entre otros (wcs, 2018: 15-16).

De esta manera, en 2005 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones comienza estudios para el desarrollo del proyecto y es en 2012 cuando presenta la propuesta “Navegabilidad de Rutas Fluviales: Ruta Fluvial Yurimaguas-Iquitos-Frontera con Brasil”; y más adelante, con la de “Mejoramiento y Mantenimiento de las Condiciones de Navegabilidad en los Ríos Huallaga, Ucayali, Marañón y Amazonas”, pide a ProInversión la promoción para licitar la concesión de lo que sería la Hidrovía Amazónica para su desarrollo, no sin la resistencia de organizaciones indígenas que pedían fueran consultados en los términos del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), por lo que es en 2015 cuando se integra un proceso de consulta y se conforma un Grupo de Trabajo Multisectorial; es hasta entonces cuando se reinicia la promoción del proyecto (wcs, 2019: 5-7). La consulta, organizada por el Ministerio de Cultura, identificó 14 pueblos indígenas que aglutinaban a aproximadamente 424 comunidades aledañas a los ríos involucrados en el proyecto, y por lo tanto susceptibles a la afectación de sus derechos colectivos. Durante el proceso se establecieron 70 acuerdos (DAR, en anexo SENACE, 2019: 546) entre los que destaca la atención por parte de autoridades y el organismo ejecutor a las probables afectaciones que los pueblos identificaran durante la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental en el que deberían participar activamente, situación que sólo quedó en enunciación, como se verá más adelante.

En 2017 la Hidrovía Amazónica fue concesionada por un periodo de 20 años al conglomerado Concesionaria Hidrovía Amazónica (COHIDRO) conformado por la empresa peruana Construcción y Administración S. A. (CASA) y la compañía china Sinohydro Corporation¹⁰ con intervención del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN). El proyecto tiene como

⁸ Este proyecto forma parte del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) que desarrolla el gobierno peruano.

⁹ A partir de 2011 IIRSA se integra al marco de trabajo del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) creado en 2009 por los miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).

¹⁰ Ambas empresas han estado involucradas en varios escándalos por corrupción. Se tiene registro por parte de investigaciones periodísticas que durante el proceso de licitación de la Hidrovía Amazónica integrantes del consorcio COHIDRO S. A. establecieron contacto con el Ministerio de Transporte y Comunicación (Cayetano, Alvarado y Tuesta, 2019).

objetivo ampliar la posibilidad de navegación durante todo el año a través de 2,687 km que corresponden a los afluentes de los ríos Marañón en el tramo Saramiriza confluencia con el río Ucayali (621 km); río Ucayali tramo Pucallpa confluencia con el río Marañón (1,248 km); río Huallaga tramo Yurimaguas confluencia con el río Marañón (220 km); y el río Amazonas confluencia Ucayali con Santa Rosa (589 km), manteniendo una profundidad mínima de 2.44 m (COHIDRO, 2020). Se propone una articulación de carreteras y vías fluviales conectando Paita, ubicada en el departamento de Piura en la costa del Perú, hasta Manaos en Brasil; es decir, formaría parte de Corredor Interoceánico Norte de Perú facilitando el tránsito de contenedores y distintos tipos de carga además de abaratar el flete entre ambos países (Dourojeanni, 2010). La Hidrovía Amazónica es presentada como detonante del desarrollo socioeconómico de la Amazonía ya que mejorará la conectividad de la región al reducir tiempos de traslado, informalidad, transbordos y costos, mejorando la planificación de servicios y horarios gracias al provi-sionamiento de un canal de navegación así como la sistematización de información sobre las posibilidades de navegación fluvial. La región de Loreto predomina en el área de influencia directa de la propuesta y en menor medida Ucayali.

Imagen 1. Infografía Hidrovía Amazónica (ProInversión)



Fuente: Proinversión Disponible en: https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS/0/1/JER/SALA_Prensa_INFOGRAFIAS/infografias/INFOGRAFIA-Hidrovía-actualizada-20-junio.pdf

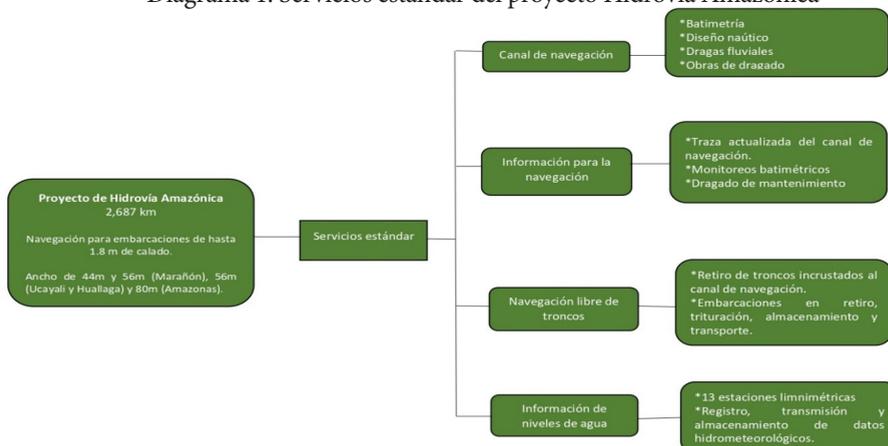
De acuerdo con el consorcio, la intervención consiste en la provisión de un canal con una navegación libre de troncos, así como el registro de información para la navegación en una red de estaciones con tecnología que permita visualizar el nivel del agua. Para lograr las condiciones adecuadas para el tránsito continuo, es necesaria la remoción de rocas y sedimentos en 13 puntos identificados como “malos pasos” al considerarlos de una profundidad insuficiente, dichas zonas se encuentran cerca de Yurimaguas, Conta-

mana, Saramiriza y Requena, así como la zona de acceso al puerto de Iquitos. Todos estos lugares albergan y constituyen un entramado de relaciones ecológicas, materiales, sociales y simbólicas que son deliberadamente ignoradas para establecer un emprendimiento relacionado con intereses externos. En este sentido, los estudios de impacto ambiental deben articular las condiciones geomorfológicas a largo plazo, así como las características ambientales, productivas, sociales y culturales que no pueden reducirse a estimados y características fragmentadas:

Dependiendo del río y, en especial, del nivel y tipo de alteraciones que se pretenda hacer en él para facilitar la navegación (dragado, canalización, desrocado, rectificación de meandros, puertos, obras de mantenimiento y de control del agua, etc.) los impactos ecológicos pueden ser muy severos y sus repercusiones económicas y sociales también. En el caso de los grandes ríos amazónicos, como Amazonas, Ucayali y la parte baja del Marañón, el problema principal derivará de la rectificación de los meandros de los ríos abriendo canales que acorten la distancia de navegación. Hacer eso implica una amplia gama de gravísimos problemas ambientales. El mantenimiento de las hidrovías y la propia navegación son fuentes de constantes y graves problemas ambientales (Dourojeanni, Barrandiarán y Dorurojeanni, 2009: 72).

Otro punto que no hay que perder vista es que el propio mantenimiento del canal y las estaciones implican una actividad periódica ya que los ríos están en constante movimiento y las zonas dragadas entran en dinámicas que requieren un constante monitoreo y un estudio minucioso a largo plazo que muestre un margen amplio de variables en las que la corriente de los ríos cambia las condiciones y profundidad de las trayectorias fluviales. El mantenimiento del canal y las zonas de dragado implica un gasto constante por lo que es un negocio redituable; más si el objetivo es mantener la navegación durante todo el año y las 24 horas del día, aun en periodo de vaciante.

Diagrama 1. Servicios estándar del proyecto Hidrovía Amazónica



Fuente: Elaboración propia con información de Plan de Negocios COHIDRO (2020).

El proyecto está dividido en tres etapas. La etapa preoperativa que consiste en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), el Estudio de Impacto Ambiental-detallado (EIA-d), servicios de instalación del sistema de información operativo y supervisión de obra, adquisición de draga de succión por arrastre¹¹ y equipos auxiliares, servicios financieros, la adquisición e instalación de 13 estaciones limnimétricas¹² que permiten la captura y registro de parámetros hidrometeorológicos, así como datos sobre niveles de agua.¹³ La segunda etapa que es operativa consistiría en la implementación del canal de navegación, la limpieza de troncos, equipamiento e instalación de las sedes de Iquitos, Pucallpa, Yurimaguas y Saramiriza. La tercera etapa que corresponde a la conservación se refiere al mantenimiento del canal de navegación, el sistema de información para la navegación, un plan de manejo ambiental y un sistema de recaudación de tarifas (COHIDRO, 2020).

El proyecto no ha pasado de la primera fase, la razón por la que continúa la etapa preoperativa es que ha existido un amplio debate sobre los impactos socioambientales que implica el desarrollo de la hidrovía. Múltiples voces han hecho público el rechazo a dicho emprendimiento y han exigido transparencia durante el proceso de planeación y ejecución. En este sentido, desde el proceso de consulta exigido por pueblos y comunidades como Shipibo-Konibo, Yine, Asháninka, Kukama Kuamiria, Capanahua, Murui-Muinani, Awajún, Achiar, Shawi, Urarina, Yagua, Bora y Tikuna, aledañas a las áreas de intervención, se abundó sobre las formas en las que las mismas se verían afec-

¹¹ La draga de succión por arrastre “tiene la forma de un barco, equipada con uno o más tubos laterales de succión, una o más bombas de dragado y una cántara (lugar donde se almacenan los sedimentos dragados para después llevarlo al lugar de disposición); la draga aspira la mezcla mientras está navegando pausadamente. La mezcla pasa a través de las bombas hasta la cántara, una vez que la draga completa la carga, inicia la navegación y cuando llega a la zona de vertido, se abren las compuertas o válvulas dispuestas en el fondo de la cántara, de manera que los productos se descargan en agua” (SENACE, 2019: 55). Es importante mencionar que en la evaluación del EIA, se detecta que la empresa no sustenta si las zonas de vertimiento se encuentran alejadas de localidades ribereñas. Además de la draga de succión por arrastre se utilizarán dos dragas de corte y succión las cuales tienen un mecanismo de “disgregación del material mediante el giro de un cabezal mecánico mientras que la elevación y el transporte del material se realizan mediante succión”. De igual manera, se utilizarán dos dragas de corte menores como auxiliares a las dragas principales (SENACE, 2019: 54). Si bien el EIA plantea 3, 873 metros cúbicos de dragado, no especifica cómo se obtuvieron los volúmenes ni precisa el porcentaje de sobre-dragado (SENACE, 2029: 48).

¹² Las estaciones se desplegaron de la siguiente manera: cuatro estaciones en el río Huallaga (Nueva Reforma, Santa Isabel, Selva Alegre y San Luis); cinco estaciones en el río Ucayali (Juancito, Contamana, Pucallpa, Mariscal Castilla, Carocurahuayte); una estación en el río Amazonas (Puerto Alegría); dos estaciones en el río Marañón (Estrella y Nueva Alegría); y una estación en el río Itaya (Enapu Iquitos).

¹³ De acuerdo con datos de la concesionaria, en la etapa preoperativa del proyecto, en el año 2017, el gasto correspondió a USD 5,805.978; en el 2018 fue de USD 6,305.890 y en el 2019 de USD 3,114.059 dando un total de USD 15,225.927. En este sentido, hasta el año 2022 se plantea el aumento de gastos, momento en el que se amplíen las actividades de dragado (COHIDRO, 2020). El total del proyecto asciende a USD 95,604,416.31.

tadas en sus formas de vida, prácticas de subsistencia y por tanto el uso y la significación del territorio ante un proyecto de tal envergadura, por lo que solicitaron la elaboración de estudios que profundizaran sobre los impactos ambientales y sociales de sus operaciones; sin embargo, los acuerdos enunciados no fueron atendidos de manera integral y el proceso de consulta previa se convirtió en un mero formalismo para continuar con la planeación y promoción del proyecto.

La concesionaria realizó los EIA-d¹⁴ y los entregó en 2019 al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE), ente gubernamental que además de elaborar sus observaciones, recibió anotaciones de diversos ministerios y autoridades interesadas, como los ministerios de Transporte y Comunicación, Cultura, Turismo, Comercio Exterior, Agricultura y Riego, la Autoridad Portuaria Nacional, el Instituto del Mar en el Perú, el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado, el Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre, así como el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú, por mencionar algunos. El SENACE también recibió observaciones por parte de la Universidad de Ingeniería y Tecnología (UTEC) y organizaciones como la World Conservancy Society (WCS) Perú, Derecho Ambiente y Recursos Naturales (DAR), la Organización Regional de Pueblos del Oriente (ORPIO), la Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana (AIDSESP), así como de la población en general a través de audiencias públicas.

El informe sobre la evaluación del EIA-d tiene 44 observaciones del SENACE, complementadas por opiniones técnicas de instituciones públicas y por más de 500 observaciones ciudadanas que dan cuenta de la amplia gama de elementos detectados respecto de los impactos del proyecto, así como la insuficiencia metodológica y de información técnica del estudio entregado por el consorcio.

Entre las observaciones emitidas por el organismo gubernamental, se cuestiona sobre los volúmenes de dragado y el impacto de vertimiento de sedimentos en el río y la consecuente turbidez que generaría, así como la contaminación de hasta 4 km de agua abajo que tendría afectaciones sobre fauna acuática y cadenas tróficas. De igual manera, se detecta que el EIA-d no hace mención sobre el efecto de turbulencia de los ríos que repercute en la sedimentación de las partículas, así como en la erosión lateral de las riberas de ríos que puede ocasionar deslizamientos y derrumbes. Del mismo modo, el informe detalla que el consorcio no hace un análisis multivariado de las condiciones físicas y químicas que permitan describir las especies hidrobiológicas más importantes ya que el mismo dragado y las descargas de sedimentos cambiarán dichas condiciones y más pensándolo en niveles acumulativos, pues es un proyecto de al menos 20 años; por lo que se advierte sobre la posible formación de dunas que tendrán efectos negativos en

¹⁴ Es importante mencionar que el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) no se entregó en los mismos tiempos que el EIA-d, por lo que la información es fragmentaria y causa suspicacia respecto de los verdaderos impactos del proyecto.

la zona. Otro punto fundamental y profundamente relacionado con los elementos anteriores tiene que ver con la falta de control, prevención y mitigación respecto del impacto en áreas naturales protegidas, turberas, ecosistemas acuáticos y calidad de agua con la dispersión de sedimentos que cuenten con niveles importantes de arsénico, níquel y mercurio ante alguna modificación o aparición de nuevos “malos pasos” durante el periodo de concesión (SENACE, 2019).

En este sentido, es evidente que el estudio realizado por la COHIDRO fragmenta la información desestimando el alcance del proyecto no sólo en términos de afectación directa en la dinámica de los ríos, sino en todos los elementos ecológicos y sociales que se articulan en una compleja red de mundos de vida que trascienden afluentes y fronteras arbitrarias. Dichas relaciones son subestimadas ante la vorágine de los tiempos y necesidades de los negocios. El papel de los ríos en términos ecológicos es fundamental ya que éstos aportan sustancias, organismos y procesos bióticos vitales para otras especies acuáticas y terrestres, incluidos los grupos humanos. De esta manera, poblaciones ribereñas que dependen del acceso a un bien de disposición común como el agua y los ríos, ven amenazada su subsistencia ya que las afectaciones son multidimensionales. La contaminación de los cuerpos de agua por las actividades petroleras y mineras se agravan debido al dragado y la remoción de sedimentos que contienen arsénico y mercurio.

Imagen 2. Infografía Hidrovía Amazónica (AIDSESP)



Fuente: Asociación Interétnica de Desarrollo Peruano (AIDSESP). Disponible en: <http://www.aidsep.org.pe/publicaciones?page=1>

Los efectos tóxicos también en términos de alimentación al beber agua y el consumo de alimentos del río como los peces son indiscutibles; de esta manera se atenta contra la seguridad alimentaria y salud de los pueblos. La remoción de sedimentos y troncos encallados o quirumas también afecta a las especies¹⁵ que viven en esos lugares y constituyen elementos importantes de la cosmovisión de los pueblos indígenas que tienen una relación productiva y simbólica respetuosa con su entorno. Otro punto importante está relacionado con el tránsito por los ríos ya que la hidrovía aumentaría el flujo y las dimensiones de las embarcaciones que a su vez incrementarían el oleaje y la erosión de las riberas. Asimismo, de acuerdo con el posicionamiento de organizaciones indígenas, el EIA-d vulnera el derecho a la participación ciudadana efectiva, desconoce las dimensiones y prácticas culturales que los identifica como pueblos indígenas reduciéndolas al idioma y al uso de vestimenta, por lo que el estudio no contribuye al cumplimiento de los derechos de los pueblos indígenas (CORPI-SL, en anexo SENACE 2019: 725-726). En este sentido, el EIA-d tampoco brinda información de cinco pueblos indígenas que participaron en el proceso de consulta previa por lo que la información es insuficiente; además, no se respetaron los acuerdos de consulta previa como un proyecto de evaluación de salud de las comunidades, propuestas para resolver las limitaciones de acceso al agua y el respeto al conocimiento de los pueblos que aportan información invaluable respecto de las prácticas productivas y simbólicas en torno al territorio. Finalmente, al establecer el Área de Influencia Social Directa e Indirecta no se presenta la superficie que abarca esta última, por lo que no se profundiza en las afectaciones indirectas de dragado y vertimiento de sedimentos.

El SENACE brindó 30 días hábiles para absolver las 44 observaciones, con posibilidad de extender el límite de tiempo por 30 días más, sin embargo, la COHIDRO desistió de continuar con el procedimiento de evaluación de estudio ambiental detallado del proyecto de Hidrovía Amazónica argumentando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) no ha realizado los estudios ecotoxicológicos requeridos, por lo que no se encuentra en posibilidades de subsanar las observaciones sobre el EIA-d. Otro punto por resaltar es que en el informe del avance 4 del Estudio Definitivo de Ingeniería se identificaron hasta 33 “malos pasos” para el dragado correspondiente, y más adelante se presenta una adenda al contrato planteando que la naturaleza de los ríos no permite definir una cantidad específica de “malos pasos”, por lo que se abre un amplio margen de actividades de dragado. Frente a esta situación, la Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana (AIDSESP), la Organización Regional Aidesep Ucayali (ORAU) y la

¹⁵ Animales como el caimán negro, la nutria gigante, charapa, taricaya, lobo de río, peces como la lisa, carachama, fasaco, sardina, bagre y mojarra, sólo por mencionar algunos, también serán afectados. Por ejemplo, el delfín gris y el pez piracucú se encuentran en peligro de extinción; para obtener información detallada sobre este tema consultar informe del SENACE (2019), así como los estudios de la WCS (2018 y 2019).

Organización Regional de los Pueblos Indígenas del Oriente (ORPIO) presentaron en noviembre de 2020 ante el MTC una solicitud de consulta previa a dicha adenda ya que agrava las condiciones de intervención de la concesionaria en sus territorios.

La organización y la lucha comunitaria contra la intervención estatal y empresarial en los territorios muestran a cabalidad el choque de racionalidades y formas de relación con el entorno, por lo tanto, no es posible entender los procesos de expansión y dominio por parte del capital sin analizar la fuerza y las estrategias de las poblaciones que históricamente han disputado su derecho a vivir, de acuerdo con sus formas de significar y habitar la selva. En este sentido, es interesante ver las percepciones que las comunidades han tenido en torno a la presencia de actores e intereses externos que se han desplegado a lo largo del tiempo por sus territorios:

Según estas percepciones, la relación entre indígenas y blancos se ha basado, al igual que aquella entre humanos y no humanos, en una competencia por fuerzas de vida en la que hasta ahora se ha mantenido cierto balance que ha posibilitado la supervivencia y reproducción de ambas partes. El problema en la actual coyuntura es que los asháninka, awajún y wampis sienten que este balance se ha roto. Desde su perspectiva, los blancos –crecientemente identificados con los proyectos estatales y las empresas extractivas– no sólo están explotando a los indígenas, tal como han venido haciéndolo desde hace mucho tiempo, y despojándolos de sus recursos y fuerzas de vida, sino que, con el apoyo del Estado, se han propuesto exterminarlos (Santos Granero y Barclay, 2010: 43).

La violenta intervención de agentes estatales y empresariales motivados por los imaginarios y narrativas en torno a esta región ha sido una constante en la historia de la Amazonía peruana. La actual fase de transición capitalista, con las profundas crisis que la acompañan, ha acelerado la expansión de las actividades extractivas y los territorios rurales que son objeto de especulación financiera integrándose a procesos de acumulación cada vez más destructivos. El proyecto de la Hidrovía Amazónica es un claro ejemplo de las dinámicas que colocan grandes emprendimientos sobre las necesidades de pueblos y comunidades:

Desde la firma del contrato la empresa responsable del proyecto no ha podido presentarnos información clara sobre los impactos del proyecto. En dos rondas informativas no supieron presentarnos, ni señalar cuáles eran los impactos culturales que serían incluidos en el EIA, a pesar de contar con sabios indígenas que no fueron tomados en cuenta en la elaboración de los estudios. Afectando con ello las condiciones interculturales e involucramiento indígena en la recolección de información para la elaboración del EIA. Por lo tanto, decidimos no participar en talleres, audiencias, o espacios convocados por la empresa o el Estado en relación al proyecto, difundir a nivel local nacional e internacional nuestra posición en relación a que la Hidrovía NO VA como proyecto de infraestructura en la Amazonía y exigir transporte seguro, pero no a costa de la afectación de nuestro territorio, de los ríos y de los peces (AIDSESP-ORAU, en anexo SENACE, 2019: 730).

De esta manera, encontramos una Amazonía desigual, heterogénea, diversa, dinámica y severamente afectada por la puesta en práctica de una racionalidad económica instrumental mercantil (Leff, 2004) que presenta la imagen de una Amazonía fragmentada, exótica y subutilizada. Dicha imagen permite legitimar la necesidad de intervención, explotación y apertura hacia el exterior. Las formas en las que las sociedades amazónicas se subordinan, son excluidas o resisten a proyectos de colonización, inversión, desarrollo de infraestructura, extracción, etcétera, dependen en gran medida de la dinámica de las relaciones de poder entre diversos actores que encarnan “desigualdades vividas como materialidad de los imaginarios”, como bien refiere Patricia Ames (2010), donde además, la cuestión racial y de género son consustanciales a la desigualdad y pobreza. Si bien las tendencias estructurales definen en cierta manera las actividades productivas del país y la región, no debemos ignorar la multiplicidad de mediaciones que operan en espacios concretos, así como el papel de las luchas y resistencias que llevan a cabo con determinación los más desposeídos.

REFLEXIONES FINALES

La Amazonía es un espacio geoestratégico, por lo que el control sobre territorios que son funcionales a la acumulación de capital es multifacético e integral, desplegándose nuevas formas de colonización y explotación, como afirma Porto-Goncalvez (2018). De esta manera, el debate en torno al territorio se da inmerso en un intenso proceso expropiatorio que tiene que ver con la apropiación y el control del espacio geográfico con sus recursos y sus habitantes, esta situación revela las tensas relaciones de explotación, subordinación y dominio que son constitutivas del capital.

Es por ello que las economías regionales que basan su sostén en la extracción desatienden otras posibilidades de articulación espacial, profundizan la condición de dependencia y desafían la fuerza de la organización comunitaria en torno a la subsistencia, ya que lo que prevalece es la mercantilización de la vida. Los mitos en torno a una Amazonía desocupada e improductiva se fueron adecuando a las necesidades y narrativas hegemónicas donde la imposición de valores económicos a la vida es una forma de ejercicio de poder (Martínez Alier, 2009). Las actividades extractivas y los proyectos que se desarrollan en la zona son arropados por una narrativa que no dista mucho de los argumentos de siglos atrás asegurando que hay que adecuar las condiciones materiales y sociales para resolver una supuesta improductividad e ineficiencia que merman los objetivos de desarrollo y crecimiento.

La movilización en contra del proyecto tanto por organizaciones indígenas como por sociedad civil y académicos ha sido fundamental. El papel de las federaciones indígenas es vital ya que aglutina el descontento y desde el proceso de promoción del proyecto,

como revisamos líneas más arriba, comunidades y pueblos exigieron el respecto al derecho de consulta libre previa e informada establecido en el Convenio 169 de la OIT, incluso la Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana (AIDSESP) y la Organización Regional Indígena de los Pueblos del Oriente (ORPIO) interpusieron un amparo ante la Corte Superior de Justicia de Lima alegando que el proceso de consulta efectuado en 2015 no fue el adecuado, ni se respetaron los términos y los lineamientos en los que la normativa internacional marca el proceso de consulta. A esto se suma la solicitud por parte de la ORPIO sobre el derecho a la consulta libre, previa e informada respecto de la propuesta de adenda al contrato de concesión del proyecto que ampliaría las actividades y zonas de dragado a un número indeterminado; de esta manera, en 2020 se presenta la solicitud al Ministerio de Transporte y Comunicación (MCT), Proinversión y la COHIDRO.

Además, a principios de 2021 la Organización Regional de la Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana Ucayali (AIDSESP-ORAU) y la Federación de Comunidades Nativas de Ucayali y Afluentes (FECONAU) en Ucayali presentaron una demanda de amparo ante el Poder Judicial de Ucayali contra el MCT, Proinversión, el SENACE y el consorcio COHIDRO cuestionando la falta de información científica sobre el proyecto, específicamente con las obras de dragado y el impacto de remoción de sedimentos, por lo que habría que aplicar el principio precautorio y cancelar el proyecto.

Como refirió el abogado Juan Carlos Ruiz Molleda del Instituto de Defensa Legal (IDL), el Convenio 169 de la OIT, al igual que la normativa de la Corte Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) establecen una serie de reglas y procedimientos respecto de la elaboración de los estudios de impactos ambientales que el Estado peruano y la empresa COHIDRO han incumplido, como la participación activa de los pueblos indígenas durante el proceso de consulta y la elaboración del EIA-d, por lo tanto, no se cuenta con una evaluación a profundidad del impacto cultural y social del proyecto; así como de los impactos acumulados ya que, por ejemplo, habría que precisar cómo el dragado va a impactar en una zona donde ha habido derrames de petróleo. Otro punto que destacó es que el EIA-d debe realizarse de manera independiente, cuestión que ha estado en duda al haber participado una empresa china en su elaboración, por lo que se ha atentado contra el derecho al territorio, a la alimentación, a la identidad cultural y a la autodeterminación de los pueblos (Servindi, 2021).

Los pueblos de la cuenca amazónica han protagonizado una resistencia histórica a través de diversas estrategias que van desde el enfrentamiento directo, la denuncia pública, la vía jurídica y la organización a gran escala a través de la conformación de federaciones. Al adoptar esta figura, la coordinación a nivel regional permite dar empuje a demandas y denuncias concretas, así como obtener un mayor margen de acción y visibilidad en la interlocución con sectores estatales y privados. Uno de los retos de la organización a gran escala es su crecimiento, que implica abrirse a nuevos ámbitos

y responsabilidades, así como una estructura organizativa compleja que en ocasiones aleja a los dirigentes de sus bases (Chirif y García, 2011). También habría que agregar los instrumentos de cooptación y desmovilización que implementa el gobierno y las empresas interesadas en el control de los territorios. Sin embargo, el aglutinar la disconformidad como estrategia ha brindado fuerza al movimiento indígena que se encuentra en una contienda persistente por su sobrevivencia. La necesidad de una articulación amplia y consistente forma parte de un proceso estratégico por parte de las comunidades indígenas para posicionarse con fuerza ante el embate de los proyectos del Estado y el capital. Las afectaciones ambientales y sociales, así como los actos represivos envueltos en un amplio clima de impunidad son reforzados por la opacidad de las actividades estatales que se inclinan por proyectos a gran escala facilitando sus operaciones.

Es la exigencia de los pueblos organizados que obliga a hacer pausas y revisiones en los emprendimientos. En el caso de la Hidrovía Amazónica, los más de 400 pueblos que serán afectados por el proyecto han hecho público el descontento y el rechazo total al mismo. A través de las federaciones han interpuesto una serie de recursos legales para denunciar las afectaciones del proyecto sin dejar de lado la movilización y las acciones directas como estrategias de lucha y resistencia. La concesión sigue vigente, habrá que ver cómo se desarrollan en los siguientes meses las resoluciones y los estudios pendientes.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, A. (2012). “Extractivismo y neoextractivismo: dos caras de la misma maldición”, en Grupo Permanente de Trabajo sobre Alternativas al Desarrollo, *Más allá del desarrollo* (pp. 83-120). México: Fundación Rosa Luxemburg / Abya Yala.
- Ames, P. (2010). “Desigualdad y territorio en el Perú: una geografía jerarquizada”, en *Revista Argumentos*, año 4, núm. 1, marzo, pp. 17-24.
- Bambirra, V. (1974). *El capitalismo dependiente latinoamericano*. México: Siglo XXI.
- Barrantes, R. y Glave, M. (eds.) (2014). *Amazonía peruana y desarrollo económico*. Perú: IEP/ GRADE.
- Barrantes, R., Fiestas, J. y Hopkins, A. (2014). “Evolución de la infraestructura de transporte y energía en la Amazonía peruana (1963-2013)”, en R. Barrantes y M. Glave (eds.), *Amazonía peruana y desarrollo económico* (pp. 109-160). Perú: IEP/GRADE.
- Bernstein, H. (2010). *Class Dynamics of Agrarian Change*. Canadá: Fernwood Publishing.
- Cayetano, S. H., Alvarado, C. y Tuesta, P. (2019). “Personajes vinculados al Club de la Construcción detrás de la Hidrovía Amazónica”, *Convoca pe*, 6 de diciembre. Consultado en: <https://convoca.pe/investigacion/personajes-vinculados-al-club-de-la-construccion-de-tras-de-licitacion-de-la-hidrovía>

- Ceceña, A. E., Aguilar, P. y Motto, C. (2007). *Territorialidad de la dominación. Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)*. México: Observatorio Latinoamericano de Geopolítica. Consultado en: <http://geopolitica.iiec.unam.mx/index.php/node/654>
- Chirif A. y García, P. (2011). “Organizaciones indígenas de la Amazonía peruana: logros y desafíos”, en A. C. Betancur (ed.). *Movimientos indígenas en América Latina. Resistencia y nuevos modelos de integración*. Dinamarca: IWGIA.
- Concesionaria Hidrovía Amazónica (COHIDRO) (2020). *Plan de negocios 2020* (Presentación Power Point). OSITRAN. Consultado en: <https://www.ositran.gob.pe/hidroviashidrovia-amazonica/>
- Dourojeanni, M. (2010). “Hidroviás en la Amazonía del Perú”, en *Actualidad Ambiental*, lunes 4 de octubre. Consultado en: <https://www.actualidadambiental.pe/hidroviashidrovia-en-la-amazonia-del-peru-articulo-de-marc-dourojeanni/>
- Dourojeanni, M., Barandiarán, A. y Dourojeanni, D. (2009). *Amazonía peruana en 2021. Exploración de recursos naturales e infraestructura: ¿Qué está pasando? ¿Qué es lo que significa para el futuro?* Perú: ProNaturaleza / DAR / SPDA / ICAA.
- Durand, J. (2019). *Odebrecht: la empresa que capturaba gobiernos*. Lima: Oxfam / PUCP.
- Federación Internacional de Derechos Humanos (FIDH) (2009). “Perú-Bagua. Derramamiento de sangre en el contexto del paro amazónico”, octubre, núm. 529. disponible en: <https://www.refworld.org/es/docid/4ae6f7b42.html>
- García, A. (2007). “El Síndrome del Perro Hortelano”, en *El Comercio*, 28 de octubre. Consultado en: https://archivo.elcomercio.pe/edicionimpresa/html/2007-10-28/el_sindrome_del_perro_del_hort.html
- Gramsci, A. (2009). *La política y el Estado moderno*. España: Biblioteca del Pensamiento Crítico.
- Gudynas, E. (2013). “Extracciones, extractivismos y extrahecciones. Un marco conceptual sobre la apropiación de recursos naturales”, en *Observatorio del Desarrollo*, núm. 18. Uruguay: CLAES.
- IAP (1998). *Delimitación del territorio amazónico con criterio ecológico y criterio hidrográfico*. Lima: IAP.
- Leff, E. (2004). *Racionalidad ambiental, democracia participativa y desarrollo sustentable*. México: Siglo XXI.
- Léon, E. (2016). *Geografía crítica. Espacio, teoría social y geopolítica*. México: FFYL UNAM / Ítaca.
- Mancano, B. (2011). “Territorios, teoría y política”, en G. Calderón y E. León (coords.), *Descubriendo la espacialidad social desde América Latina* (pp. 21-54). México: Ítaca.
- Marini, R. M. (1973). *Dialéctica de la dependencia*. México: ERA.
- Martínez Alier, J. (2015). “Ecología política del extractivismo y justicia socioambiental”, en *Interdisciplina*, vol.3., núm. 7, pp. 57-73.
- Morel, J. (2014). “De una a muchas Amazonías: los discursos sobre ‘la selva’”, en R. Barrantes y M. Glave (eds.), *Amazonía peruana y desarrollo económico* (pp.13-46). Perú: IEP/GRADE.
- Organización Internacional del Trabajo (OIT) (2014). *Convenio Núm. 169 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes. Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas*. Lima: OIT / Oficina Regional para América Latina y el Caribe.

- Osorio, J. (2012). “El nuevo patrón exportador de especialización productiva en América Latina”, en *Revista da Sociedade Brasileira de Economia Política*, núm 31, pp. 31-64. Sao Paulo.
- Porto-Goncalvez, C. W. (2017). “Amazonia, Amazonias y tensiones territoriales actuales”, en *Nueva Sociedad*, núm. 272, noviembre-diciembre, pp. 150-159.
- Porto-Goncalvez, C. W. (2018). *Amazonía: encrucijada civilizadora. Tensiones territoriales en curso*. La Paz: Instituto para el Desarrollo Rural de Sudamérica / CIDESUMSA.
- Powell, J. (2018). “Towards a Marxist Theory of Financialised Capitalism”, en *Greenwich Papers in Political Economy*, núm., 197, pp. 1-24. University of Greenwich-Greenwich Political Economy Research Centre.
- Rivera Cusicanqui, S. (2018). “Prólogo”, en C. W. Porto-Gonçalves, *Amazonía: encrucijada civilizadora. Tensiones territoriales en curso* (pp. 9-19). La Paz: Instituto para el Desarrollo Rural de Sudamérica / CIDESUMSA.
- Robinson, W. (2013). *Una teoría sobre el capitalismo global: producción, clase y Estado en un mundo transnacional*. México: Siglo XXI.
- Rubio, B. (2018). “La agricultura latinoamericana en la transición mundial: una visión histórica estructural, 2003-2016”, en B. Rubio (coord.), *América Latina en la mirada. Las transformaciones rurales en la transición capitalista* (pp.11-21). México: IIS/UNAM.
- Santos Granero, F. y Barclay, F. (2010). “Bultos, selladores y gringos alados: percepciones indígenas de la violencia capitalista en la Amazonía peruana”, en *Anthropologica*, núm. 28, Suplemento 1, pp. 21-52.
- Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE) (2019). *INFORME N° 00737-2019-SENACE-PE/DEIN*. Perú: Ministerio del Ambiente / Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles / Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura. Consultado en: <https://eva.senace.gob.pe:8443/AppIntegracionCMIS/rest/WebServiceECM/DownloadByGet?docId=a9aaee44-5045-4023-a1d5-70348dc7a404&z=>
- SERVINDI (2021). Conferencia de prensa. Tema Hidrovía Amazónica, 27 de enero 2021. Consultado en: https://www.youtube.com/watch?v=yT2DRm0eHDM&feature=emb_logo&ab_channel=ServindiNoticias
- Sotelo, A. (2018). “Teoría de la dependencia. Una revalorización del pensamiento de Marini para el siglo XXI”, en *Rebelión*. Consultado en: <http://www.rebellion.org/docs/236989.pdf>
- Svampa, M. (2013). “Consenso de los *Commodities*’ y lenguajes de valoración en América Latina”, en *Nueva Sociedad*, núm. 244, marzo-abril. Consultado en: <https://nuso.org/articulo/consenso-de-los-commodities-y-lenguajes-de-valoracion-en-america-latina/>
- Wildlife Conservation Society (wcs) (2018). *Análisis del proyecto Hidrovía Amazónica ríos Marañón, Amazonas, Huallaga y Ucayali*. Lima: wcs. Consultado en: <https://peru.wcs.org/Portals/94/PDF/An%C3%A1lisis%20t%C3%A9cnico%20del%20Proyecto%20Hidrovía%20amazonica.pdf?ver=2019-02-19-143512-707×tamp=1550586932879>
- Wildlife Conservation Society (wcs) (2019). *Análisis del estudio de impacto ambiental del proyecto Hidrovía Amazónica*. Lima: wcs.

