

Expertos piden precisiones sobre la Hidrovía Amazónica

Proyecto demanda inversión inicial de US\$ 95 millones, pero no hay diagnóstico de cadenas de valor en Loreto, advierten.

El proyecto Hidrovía Amazónica, que demanda una inversión inicial de US\$ 95 millones en una ruta fluvial comercial que conecta con Brasil, no ha logrado precisar cuáles son los beneficios que aportará a las cadenas de valor local, además de implicar diversos impactos en materia ambiental para la Amazonía, según expertos.

El especialista Ciro Salazar, quien sostuvo que el proyecto se enmarca en el reciente esfuerzo del gobierno por sacar adelante una Política Nacional de Competitividad, pero no garantiza por sí mismo un desarrollo económico y de mejora de la competitividad en la región Loreto.

CADENAS LOCALES

"Esta es una de las políticas más importantes que ha lanzado el Gobierno. Y si bien es un consenso en el mundo que una de las condiciones claves para lograr la competitividad es la infraestructura, obviamente el planeamiento debe tener criterios de sostenibilidad ambiental y so-

cial; algo que la política no ha incorporado", sostuvo.

Asimismo, el proyecto se sustentó -entre otros- como una oportunidad para potencializar las cadenas de producción local entre Perú y Brasil, no obstante, la información del Mincetur demuestra que entre los productos con potencial exportador para el mercado brasileño no figura la producción de la región.

"En ese listado de productos se encuentran espárragos, maca, ajos, entre otros. Solo Loreto, que es la región que recorrería la Hidrovía, concentra el 88% de la producción nacional de camu camu y el 34% de la producción nacional de yuca, los cuales no figuran en la lista del Mincetur", agregó.

Sobre su conectividad, la Hidrovía también deja incógnitas. Salazar explicó que el proyecto contempla que conectar el Perú con las rutas comerciales que hoy tiene Brasil y puso el ejemplo de la soya brasileña. "Un convoy típico de exportación de soya brasileña está conformado por un total de 20 barcasas, que cargan cerca de 2,500 toneladas de soya cada una, es decir, más de 40 mil toneladas. Estamos



hablando de 1,300 camiones de soya en promedio", agregó.

Estos camiones tendrían que recoger la soya en el puerto de Yurimaguas para trasladarla a puertos de la costa por la Interoceánica Norte, que solo tiene un carril, y sin tener claro con qué carga regresarían. Es más, prosiguió Salazar, "el propio estudio de factibilidad del proyecto reconoce que la ruta por la Hidrovía sería 50% más cara para los exportadores brasileños".

CHINA Y EL PROYECTO

La buena pro del proyecto la tiene hoy el consorcio Cohidro,

conformado por la empresa peruana Construcción y Administración S.A. (CASA) y la empresa de capitales chinos Sinohydro Corporation LTD, y siendo esta empresa estatal china uno de los principales inversores detrás del proyecto, preocupa los cuidados y precauciones que tomará en materia ambiental.

Así lo explicó Jing Jing Zhang, especialista de China Accountability Project, quien señala "China ha crecido bajo un modelo de desarrollo económico que no es sostenible. Nos hemos convertido en la segunda economía mundial, pero la gente en China padece la

contaminación y no pienso que ese modelo sea el que quieran aquí en Perú", advirtió.

Zhang dijo que en China se ha comenzado un trabajo para recuperar la sostenibilidad ambiental, ya que hoy China ha suscrito acuerdos multilaterales como la Convención sobre Biodiversidad y la Alianza sobre Derechos Sociales y Culturales; ambos marcan la conducta de China y de sus empresas dentro y fuera de su país.

EIA EN EVALUACIÓN

"Esto se enmarca también en el ambicioso proyecto chino de La Franja y la Ruta, donde se busca la conexión y el apoyo tanto con África, Europa y Asia, y recientemente Latinoamérica", agregó.

Resulta relevante el compromiso chino ya que, para el caso de la Hidrovía Amazónica, el EIA que hoy

está en evaluación de Senace, con participación de otras instituciones como Sernanp y la Autoridad Nacional del Agua, ya refleja en potencia graves impactos ambientales, según el especialista.

Para poner en funciones la hidrovía, el proyecto considera el dragado de los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas. Es decir, remover los sedimentos del fondo de los ríos para permitir el paso de las embarcaciones. Al respecto, Jorge Abad, director del Centro de Investigación y Tecnología del Agua de la Universidad UTEC, señaló que es que el EIA no contempla uno de los estudios más importantes que requiere el proyecto, el vinculado al análisis de los sedimentos o material a dragar.

ALGO MÁS

Es clave que las autoridades realicen una revisión exhaustiva del EIA del proyecto y tomen en cuenta las observaciones que diversas organizaciones indígenas y de sociedad civil vienen realizando frente a la Hidrovía Amazónica, señalan expertos.

Debe considerarse ecosistema de los peces

"El Estudio de Impacto Ambiental no ha considerado el ecosistema de los peces. Estamos frente a una grave amenaza que ya había sido advertida por nuestros sabios, quienes tienen años de conocimientos sobre los ríos", señaló Jorge Pérez, presidente de la Organización Regional de los Pueblos Indígenas del Oriente (ORPIO), quien señaló que debido a ello organizaciones indígenas ya no darían licencia

social al proyecto.

Al comentario se sumó el vicepresidente de la Coordinadora de las Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica, Tuntiak Katán, quien señaló que en Ecuador la empresa Sinohydro desarrolló un proyecto que, además, hoy no funciona. "Las empresas fuera de China no están haciendo inversiones que respeten la naturaleza. Los pueblos indígenas estamos proponiendo otra forma

de desarrollo a nivel regional un corredor de Cuencas Sagradas".

Además, el material dragado a lo largo de los 20 años de concesión ascendería, de acuerdo a la información del EIA, a 34 millones de metros cúbicos, "lo que equivale a casi 13 mil piscinas olímpicas", estimó la especialista de Verónica Portugal, de la organización Derecho, Ambiente y Recursos Naturales.

Al removerse el agua de los ríos, se afecta a las comunidades del ámbito del proyecto que hoy requieren del agua de los ríos en vista que no cuentan con servicios básicos. Además, viven de la pesca tanto para su alimentación así como para la venta, por lo que el proyecto pone en riesgo la vida, seguridad alimentaria y el sustento económico de los pueblos indígenas, finalizó.

