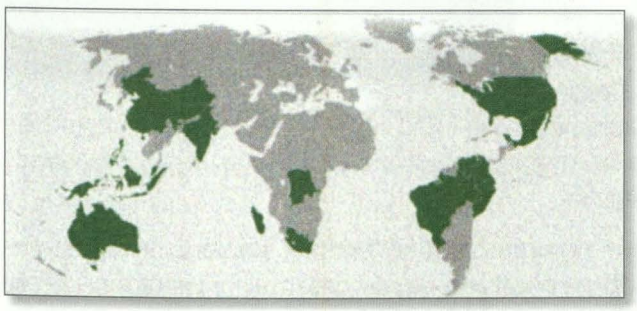
# Análisis del Desarrollo Económico en la Amazonía



Teniente Primero
FRANCO PIAZZINI SANTILLANA



El Perú país megadiverso del planeta.

**El Perú es un país único en el mundo.** Alberga en su territorio una pluralidad tal en el ámbito de la biodiversidad, que es considerado como uno de los pocos países megadiversos del planeta[1] (ver mapamundi).

En adición a este hecho trascendental, por el cual continuamente se escucha que vivimos en una tierra bendecida, es bien conocido también que poseemos un patrimonio cultural magnífico, pues de igual forma estamos considerados dentro de los pocos países que han tenido en su territorio más de una civilización ancestral y milenaria.

Asimismo, nuestra nación está situada en una parte del mundo rica en agua dulce, que es considerada actualmente como el recurso natural más preciado, pues sin agua no puede haber vida ni mucho menos desarrollo. Más del 33% de recursos hídricos renovables del mundo discurren a través de Sudamérica, y es, pues, nuestra Amazonía el lugar en el cual lo hallamos en mayor abundancia.

Sin embargo, en la actualidad, ¿qué se ha hecho al respecto?

Tenemos una variedad increíble de recursos naturales y culturales potencialmente utilizables, codiciados por muchos; pero aún hoy en día seguimos siendo un país

en vías de desarrollo, con provincias y pueblos alejados que no son partícipes de una realidad que solo se vive en una Lima metropolitana que está de espaldas al resto del país.



Recursos hídricos renovables al mundo.

Centrémonos ahora en la región que es objeto de este análisis. Desde tiempos ancentrales se ha considerado a la Amazonía peruana como una zona demasiado alejada, exuberante y peligrosa.

Denominada desde siempre como el "oriente" peruano, esta vasta región ha venido adquiriendo un notable y rápido desarrollo y protagonismo en el presente, al punto de generar grandes ciudades con todas las comodidades propias de la modernidad.

Las actuales relaciones comerciales en la Amazonía, así como los niveles en cuestión de calidad de vida, se vienen incrementando visiblemente, a un ritmo acelerado, mientras que las posibilidades de inversión, desarrollo y progreso van en aumento día a día en esta región.

## Ciudades Principales de la Amazonía: Ejes de Desarrollo

La zona gira casi exclusivamente en torno a cuatro grandes ciudades: Pucallpa, Tarapoto, Iquitos y Puerto Maldonado, separadas entre sí por cientos de kilómetros, tanto de carretera como de vía fluvial. Ni qué decir de la lejanía con la ciudad capital, lo cual obstaculiza en gran parte el desarrollo y el progreso de las zonas más alejadas que, a su vez, dependen de esta urbe.

Sin embargo, y a pesar de esas limitaciones, estas cuatro ciudades contemplan un desarrollo único y bastante grande, pues su crecimiento es constante, y su importancia como ejes de desarrollo es cada vez mayor.

En estas ciudades se puede encontrar muy buenas oportunidades de inversión, debido a que son regiones en boga.

Asimismo, es posible lograr muy buenas opciones para el impulso de la inversión pública y privada en toda la Amazonía, gracias a que es una extensa región que por mucho tiempo ha estado bastante olvidada.

Por tanto, aún existen zonas alejadas que merecen la implementación de muchas obras, tales como:

- Fomentar el desarrollo y crecimiento de otras ciudades como los próximos focos de desarrollo.
- Creación de puertos modernos y adecuados, así como la implementación de un sistema logístico y de almacenaje óptimos.
- Construcción de nuevas y mejores carreteras.
- Mantenimiento de antiguos puentes próximos a colapsar.
- Ejecución de proyectos que permitan la conexión eléctrica fluida a las zonas más alejadas.
- Acceso a telefonía celular e internet de banda ancha en zonas y poblados alejados.
- Implementación de obras de agua, desagüe y alcantarillado en poblados y caseríos alejados.
- Aprovechamiento efectivo de los recursos hidrológicos.
- Destierro total y efectivo de la contaminación y de actividades ilícitas.

## Infraestructura para el transporte

El despertar de esta magnífica zona, llena de paradisíacos lugares y oportunidades sin límites, se ha visto opacado en gran medida por el retraso que ocasionan las pobres vías de comunicación con las que se dispone.

Por este motivo, tan solo las grandes ciudades mantienen un nivel de desarrollo y progreso único, mientras que otras zonas aún alejadas se mantienen en el atraso propio de caseríos sin contactar, en pleno siglo XXI.

### Navegación Fluvial

El principal medio de comunicación en la selva lo constituyen los ríos que la recorren. Numerosos poblados dependen enteramente de sus cauces, y de la forma ancestral de comerciar a través de precarias embarcaciones que recorren a diario y en forma bastante fluida toda la zona del oriente.



Principal medio de comunicación en la selva peruana.

No existe una óptima infraestructura fluvial en nuestra selva. Resulta por tanto incongruente mencionar la palabra "infraestructura", pues lamentablemente no se aplica en nuestro país.

Considerando este hecho, es necesario resaltar la inexistencia de puertos fluviales como tales en la Amazonía peruana, debido a que aún en la actualidad las embarcaciones atracan en el mejor lugar que encuentren, a orillas de los ríos, razón por la cual impera el desorden, el caos y la contaminación progresiva.

Las ciudades portuarias no disponen de muelles adecuados que permitan el atraque o desatraque de las grandes embarcaciones que surcan los ríos de la Amazonía.

Asimismo, no se dispone tampoco de las facilidades logísticas necesarias para aprovechar al máximo el comercio fluvial, tales como grandes almacenes, maestranzas adecuadas, ni mucho menos capacidad de astilleros, siendo quizá el único formal y adecuado SIMA Iquitos.

Es increíble observar que aún hoy, en la actualidad, las lanchas embarcan y desembarcan sus productos en el mejor lugar al cual arriban, a orillas de la ciudad misma, en medio del barro y de la suciedad e inmundicia que se genera.

La economía, por tanto, está basada principalmente en el conocimiento de la navegación fluvial, la cual deriva en los siguientes factores:

### 1. "Río Arriba" / "Río Abajo"

La navegación fluvial tiene solo dos direcciones posibles: con la corriente o contra la corriente.

En los grandes ríos de la selva no es muy frecuente observar grandes rompientes, pues los cursos de agua ya han bajado hacia la llanura amazónica, con un abundante caudal de agua, por lo que en ocasiones es posible describirlos como mares interiores, debido a la magnitud de su cauce.

Sin embargo, las corrientes suelen ser fuertes, por lo que el tiempo de navegación está condicionado al hecho de navegar "río arriba" (contra la corriente), o "río abajo" (con la corriente).

Navegar "río arriba" significa trasladarse hacia un punto o localidad ubicada en la orilla del río que se encuentre hacia el origen del mismo, o sea, hacia el nacimiento de dicho curso de agua; por tanto, navegar "río abajo" es exactamente lo contrario.

Este factor es importantísimo, pues condiciona significativamente a la navegación, puesto que si uno navega contra corriente hace uso de mayor tiempo y de más cantidad de combustible, lo cual también ocasiona un mayor desgaste del motor o de la fuerza propulsora. De igual forma, dispone de una reducida maniobrabilidad, lo cual determina en concreto que el costo del transporte sea considerablemente más alto que el navegar "río abajo".

## 2. Vaciante y Creciente

Los ríos no son estables ni mucho menos continuos. Durante la temporada de lluvias en la selva los cauces crecen extraordinariamente, al punto de llegar a cubrir hasta unos 10 metros de altura o más, inundando lo que durante la temporada seca fue un prado o una quebrada.

Esto quizá no represente mucha cantidad para el lector, pero si se multiplica mentalmente esa altura por las enormes distancias que recorren los ríos en sus cauces, ¿podemos imaginar entonces la cantidad de agua dulce que fluye a través de la selva?

Es interesante ver en diversos lugares partes de la ribera que un día estaban completamente descubiertas y llenas de vegetación, para luego verlas al día siguiente como parte sumergida del curso del río. Las inundaciones, por tanto, no se producen gradualmente, pues una lluvia torrencial puede transformar un tranquilo riachuelo en un caudaloso y profundo río en una sola noche.

En un sentido más estricto, se denomina como "vaciante" a toda la temporada de sequía en la cual el caudal del río baja considerablemente; mientras que "creciente" es el periodo de lluvias que incrementa al máximo el nivel del agua en el curso fluvial.

Estos factores son también determinantes en la navegación, pues con la vaciante la fuerza de la corriente disminuye, pero la navegación se hace más peligrosa, debido a que se puede encontrar "bajos" en el curso del río, lo cual dificulta las maniobras, incrementando la posibilidad de encallamiento.

"Es importante entender que el curso de los ríos amazónicos se renueva cada año, no siendo necesariamente el mismo que el del año anterior. Es por eso que en un sentido popular se dice que los ríos "serpentean a través de la selva".

Los prácticos y las personas conocedoras de los cursos de los ríos deben establecer rutas en ocasiones más largas para poder llegar a su destino, sorteando dichos bajos e islotes de arena que se forman en la temporada seca.

Por otro lado, con la creciente el caudal del río se vuelve más torrentoso, a su vez que, al crecer e inundar las riberas contiguas, el río trae consigo enormes troncos semi-sumergidos que flotan a la deriva, haciendo también peligrosa la navegación, pues al chocar dichos maderos con la embarcación, serían capaces de desestabilizarla, crearle un forado o malograr la pala o las hélices del motor.

Es importante entender que el curso de los ríos amazónicos se renueva cada año, no siendo necesariamente el mismo del año anterior. Es por eso que en un sentido popular se dice que los ríos "serpentean a través de la selva", pues su cauce varía en cada crecida, al ir erosionando los recodos y las curvas de su trayectoria.

### 3. Delincuencia y piratería fluvial

Si bien en la capital y en las grandes ciudades el factor delicuencia se ha vuelto un verdadero problema, no es despreciable el mismo problema en los ríos navegables de nuestro país.

Este problema se viene suscitando desde hace mucho tiempo atrás, pero es importante señalar que en los últimos años ha empeorado, debido principalmente al mayor flujo comercial que se ha originado en la selva.

Los delincuentes aprovechan aún más la temporada de lluvias o "creciente" para esconder las lanchas desde las cuales atracan a las embarcaciones comerciales en los múltiples "caños" y quebradas que se abren a través del trayecto de los grandes ríos.

La piratería se ha vuelto, por tanto, un grave problema social en esta parte del país.

### 4. Acceso a carreteras

El comercio amazónico está en función del cálculo del tiempo que demora trasladar la mercancía entre poblado y poblado, y, por consiguiente, en el tiempo que los habitantes deben considerar para acceder a la carretera más próxima, a fin de trasladar sus productos hacia otros destinos, y, en forma más concreta, hacia la capital.



Red de carreteras para el comercio amazónico.

La mayor parte de la Amazonía está semi-aislada, pues no existe una red de carreteras que la unan; por ello, los productos son transportados a través de enormes embarcaciones que deben sortear los peligros antes descritos. Las navegaciones comerciales de transporte de productos pueden durar entre dos a treinta días, dependiendo de la distancia, la ubicación y la temporada.

Asimismo, existen embarcaciones llamadas "lanchas rápidas", que aceleran el transporte, pero que son aplicadas principalmente al transporte de pasajeros y a una carga reducida. Efectivamente, son rápidas, pero también deben considerar los factores indicados.

## Transporte Terrestre

Con la premisa clara que "el tiempo es dinero", si se considerara la implementación de nuevas y/o mejores vías de comunicación en esta parte del país, entonces se podría contar con los medios posibles para generar mayores ingresos y, con ello, mayor desarrollo a la región.

Las principales rutas que se internan en la selva —por no decir las únicas— están mal diseñadas y su estructura está colapsando, a causa que conectan con regiones andinas propensas a sufrir los embates de la naturaleza, llámense huaycos, deslizamientos, inundaciones y nevadas.

Debido a lo agreste de nuestro territorio, es preciso contar con una buena y resistente infraestructura vial, pues de esto mismo depende enormemente el desarrollo amazónico.



Carencias del tramo Pucallpa - Aguaytía.

El comercio que se desarrolla por vía fluvial no termina en los ríos, pues tan pronto llegan a tierra, los productos son embarcados en vehículos terrestres que los transportan hacia la capital u otras ciudades que comercian directamente con la selva.

Tres de las cuatro ciudades principales están conectadas a través de carreteras, siendo Iquitos la única ciudad capital de Departamento en el Perú que no cuenta con una carretera que la una con el resto del país.

La principal vía de acceso a la ciudad de Pucallpa desde la capital la constituye la Carretera "Federico Basadre", la cual está unida a la Carretera Central del país, conectando de esta forma a las ciudades de Pucallpa, Huánuco, Cerro de Pasco, La Oroya y Lima. Por ende, casi todo el tráfico comercial se da a través de esta vía, pues los vuelos comerciales aún son costosos y los productos son trasladados vía terrestre a través de esta carretera.

Si bien es cierto el tramo Pucallpa–Aguaytía se encuentra en buenas condiciones, también es necesario resaltar que el resto de la vía siempre tiene graves carencias, debido al desinterés de las autoridades de efectuar un correcto mantenimiento a las zonas más críticas, y, más aún, a pensar a futuro y ampliarla a cuatro carriles, pues los dos únicos carriles ya no se abastecen en la actualidad.

Anteriormente se mencionó que la Carretera "Federico Basadre" era la principal vía de comunicación Pucallpa–Lima, pero no es la única. Es necesario puntualizar que es posible llegar a la ciudad de Lima a través de la carretera que cruza las zonas selváticas de los Departamentos de Huánuco, Pasco y Junín, partiendo desde el centro poblado de Alexander Von Humboldt, y uniendo respectivamente las ciudades de Puerto Súngaro, Ciudad Constitución, Puerto Bermúdez, Villa Rica, La Merced, Tarma y La Oroya, antes de llegar a Lima.

Esta carretera se encuentra en pésimas condiciones en la actualidad, y consta de un único carril en el tramo que va desde Von Humboldt hasta Villa Rica. Sin embargo, y en las condiciones deplorables en las que se encuentra, es posible llegar el día de hoy a Lima en un tiempo casi similar empleando la Carretera Central, pues la mayor parte de su trayecto es recto, sin curvas pronunciadas ni abismos, ni mucho menos tiene la amenaza de los constantes huaycos que obstaculizan constantemente a la otra vía.

Tomando en consideración este hecho, es resaltante suponer que, de encontrarse en óptimas condiciones, esta vía alterna se constituiría en la principal vía de acceso a la capital, debido a su fácil accesibilidad y rapidez de tránsito, lo cual constribuiría en gran medida al desarrollo de los pueblos que se sitúan a la vera de este camino.

De contar con una nueva carretera en el área ya descrita anteriormente, se podría manejar una mayor fluidez en el tránsito. Esto reduciría drásticamente los tiempos y permitiría generar un mayor desarrollo en la región.

## Comercio, importaciones y exportaciones

El mayor flujo comercial entre la Amazonía y las ciudades de la costa y la sierra se produce actualmente a través de la Carretera Central, y es resaltante observar el increíble e intenso tráfico de material que abastece a diario a estas zonas selváticas, siendo Pucallpa el punto desde el cual se abastece a los demás poblados, vía fluvial, pues la carretera tiene su punto culminante en esta ciudad.

Asimismo, un gran porcentaje de los productos provenientes de la selva tienen paso casi obligado a través de dicha carretera hacia las zonas de comercio costero, sea para consumo interno o para la exportación.

Sin el riesgo de caer en la exageración, es posible observar cada 30 minutos un camión cargado a tope de madera de primera calidad, ya aserrada, rumbo a la capital.

De igual forma, grandes camiones cargados de productos tales como víveres, frutas, materiales de construcción, ropa y hasta animales, tienen similar tráfico, tanto de ida como de vuelta.

El tránsito es continuo, ya sea de día como de noche, en un recorrido realmente tortuoso de poco más de 20 horas —en el mejor de los casos—, hasta los tres días de viaje, para el caso de grandes cargas. Este tiempo se ve incrementado en época de lluvias, pues la carretera se vuelve prácticamente intransitable,



Flujo comercial entre la amazonía y la costa.

debido a los constantes huaycos, a la falta de mantenimiento de la vía en zonas llenas de baches y próximas a peligrosos abismos, y a la precariedad de contar con una carretera de tan solo dos vías: una de ida y otra de retorno, en una de las zonas más transitadas del país.

Por otro lado, se debe considerar el comercio que se efectúa a través de los ríos.

Es así que a través de los puertos de Pucallpa (río Ucayali) y de Yurimaguas (río Huallaga), se realiza el comercio fluvial hasta la ciudad de Iquitos.

Dicho comercio es uno de los más importantes de la zona, pues grandes embarcaciones recorren continuamente dichos ríos con el afán de fletar sus productos vía terrestre, principalmente hacia la ciudad de Lima o viceversa. Sin embargo, resulta más conveniente el arribo o partida de productos amazónicos a través de Pucallpa, debido a su mayor cercanía a la capital, puesto que Yurimaguas se encuentra más alejada.

Por otra parte, los productos que llegan a Iquitos, procedentes de las distintas zonas del país, han sufrido un incremento en sus precios, puesto que a su costo real se le suma el flete, el cual, como ya se mencionó, se da principalmente por vía fluvial.

Inclusive los productos que llegan a través de la vía aérea también tienen un sobrecosto, pero debido a la poca capacidad de las aeronaves, los principales materiales son transportados a través de los ríos.

Ahora bien, Iquitos es una las ciudades más grandes y modernas de la selva, pero el panorama cambia cuando nos referimos a ciudades, pueblos y caseríos mucho más alejados aún, ubicados principalmente en los Departamentos de Loreto, Ucayali y Madre de Dios.

A estos lugares, los productos básicos han llegado vía fluvial con un sobrecosto casi exponencial, debido a que los transportes fluviales pueden llegar a surcar los ríos durante días, lo cual incrementa su costo enormemente.

Por ejemplo, en la localidad fronteriza de Güepí, en el norte del país, en el límite tripartito del Perú con Ecuador y Colombia, una botella personal de gaseosa de una popular y reconocida marca puede llegar a costar hasta 15 nuevos soles.



Ríos principales del Perú que permiten el progreso de la amazonía.

## Conclusión

Por todo esto, se puede distinguir una amplia gama de trabajos aún por realizar, lo cual a futuro generará muchas oportunidades de empleo y progreso en esta extensa región.

En la actualidad, en la Amazonía no se distingue demasiado el impacto de desarrollo regional, pues las divisiones administrativas que se encuentran vigentes se han establecido siguiendo criterios inadecuados y poco prácticos para cada zona.

Esto quiere decir que mientras las grandes ciudades antes mencionadas se desarrollan a un ritmo bastante acelerado, sus supuestas ciudades satélite aún no lo han hecho.

Por otra parte, existe un enorme movimiento comercial a través de vías fluviales, en los distintos ríos navegables que fluyen a través de la Amazonía.

Los cuatro ríos principales del Perú: Ucayali, Marañón, Amazonas y Madre de Dios, tienen en sus riberas y en las riberas de sus afluentes y tributarios, diversas ciudades-puertos que permiten en la actualidad el desarrollo del comercio amazónico, pero que, de acuerdo con lo descrito, requieren una mayor infraestructura fluvial que permita optimizar aún más el progreso de la Amazonía.

Por todo ello, conozcamos nuestra selva cada vez más, y aprendamos a valorarla. Aún estamos a tiempo.

### Referencia

1 Los países megadiversos son los que albergan el mayor índice de biodiversidad de la Tierra. Formanparte de este grupo: Madagascar, República Democrática del Congo, Sudáfrica, Brasil, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, México, Perú, Venezuela, China, Filipinas, India, Indonesia, Malasia, Australia y Papúa Nueva Guinea.

