

EL FUTURO DEL TRANSPORTE ACUÁTICO DE LOS AWAJUN Y WAMPIS DE LA PROVINCIA DE CONDORCANQUI, PERÚ

Diógenes Ampam Wejin
Av. Miguel Grau 355
Miraflores, Lima 18, Perú
Teléfono: (511) 225-1053 Anexo 540
Móvil: (511) 9647-8857
CE: dawtutinocenepa@yahoo.es

1. PRESENTACIÓN

El presente artículo trata sobre el transporte acuático de los Awajun y Wampis de la provincia de Condorcanqui y del distrito de Imaza. En tal sentido, pretendo referir el conocimiento de la configuración evolutiva sobre el uso de transporte acuático en las tres épocas pasado, presente y futuro, es decir, analizar el cambio dinámico que se ha venido realizando en el uso de grandes ríos como un medio de transporte. La globalización económica cada vez reduce las distancias. De esta manera, los Pueblos Indígenas que eran una población invisible o pobre, para los empresarios de transporte acuático son ahora un mercado fijo. Se pretende hacer **una propuesta de organización de transporte comunitario fluvial para que los propios Awajun y Wampis** puedan formar sus propias empresas de servicios de transporte fluvial en forma responsable y sostenible.

En la provincia de Condorcanqui, los usuarios de este transporte son los profesores, dirigentes y comuneros indígenas que casi todos los días usan la ruta de los ríos, Marañón, Cenepa, Domingusa, Nieva, Santiago y Morona.

Hasta el momento, ninguna Organización Indígena (OI) o el sector transporte del Estado, ha realizado el estudio de costo-efectividad del transporte acuático de esa zona. Aún así nos damos cuenta que casi el 95% son los pasajeros indígenas y el 5% podrían ser pasajeros de otros lugares que vienen esporádicamente. Es uno de los lugares más caros en movilidad acuática que existe en la Amazonía Peruana.

El objetivo principal de este artículo es poner a la luz que un sector de la población indígena, por carencia de información no accede a canalizar una pequeña empresa de transporte fluvial. Y mientras siguen siendo pobres, un grupo de empresarios informales se enriquecen a costa de ellos. Lo mismo pasa con el transporte terrestre.

Los indígenas tienen capacidad de organizarse, pero el principal problema que encuentran es el acceso a créditos para la compra de embarcaciones y accesorios como motor fuera de borda y botes. Así, el indígena sólo se es mirador de las utilidades que deja este rubro. A estas empresas no les importa la contaminación de los ríos dulces. Los principales lugares que sufren mayores contaminaciones son los puertos de Imacita (en la época del conflicto fue el principal abastecedor de pertrechos de guerra) y la Villa de Santa María de Nieva.

2. Configuración Evolutiva de la Provincia de Condorcanqui

Se presenta un panorama general de la evolución del uso de los grandes ríos como un medio de transporte fluvial que hasta el momento es un medio fijo e importante y económico en comparación con otros tipos de transporte, dentro de la provincia de Condorcanqui. Antes de la conquista Europea no había limitaciones o divisiones geográficas entre otras provincias del departamento de Amazonas. Estaba poblada exclusivamente por Awajun, Wampis y Wampukuts. Esta última etnia se extinguió y no se sabe a profundidad su desaparición.

2.1. Ubicación geográfica

La provincia de Condorcanqui es una de las siete provincias del departamento de Amazonas, la misma que cuenta con tres distritos: El Cenepa, Nieva y Río Santiago y el distrito de Imaza que pertenece a la provincia de Utcubamba. Fue creada bajo la ley 23832 el 18 de mayo de 1984. Cuenta con una superficie de 17,865.39 m² y está a una altitud de 230-250 msnm. Es capital de la provincia la ciudad de Santa María de Nieva. Tiene una población de 2000 habitantes. Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI-2002).

2.2. Procesos de formación geológica y climatológica

La configuración biogeográfica de la región Amazonas y, por ende, la provincia de Condorcanqui, está ligada a los diferentes procesos geológicos, geomorfológicos, climáticos e hidrográficos que aportaron en la formación de la Amazonía Continental, con una antigüedad de 100 millones de años, con los desplazamientos de las placas continentales de Sudamérica y África, que dan origen posteriormente hace 10 millones de años, a la subducción de la placa de Nazca con la placa Sudamericana, generando la formación de la Cordillera de los Andes y del llano Amazónico (BIODAMAZ-IIAP, 2002).

2.3. Subregiones y cuencas

En la región Amazonas existen dos subregiones: a) Subregión Andina, ubicada en el sur, abarca un promedio del 27% del territorio; y, b) Subregión Amazónica, que abarca el 73% del territorio de la región. Esta forma las Cordilleras del Cóndor, Cordillera Central y Cordillera de Kampagkis como principales ejes de columna que permiten la configuración de siete diferentes cuencas como, por ejemplo, del río Guayllabamba (afluente del río Huallaga) y de los ríos Utcubamba, Chiriaco-Imaza, Nieva, Cenepa, Domingusa y Santiago, las cuales confluyen y se articulan al sector medio de la cuenca del río Marañón, que atraviesa la Región Amazonas de sur a norte alcanzando en ella su recorrido más septentrional.

2.4. Clima

El clima de la provincia de Condorcanqui es cálido y muy húmedo, tropical, con fuertes precipitaciones, en especial en los meses de verano. La temperatura llega a registrarse hasta 35°C de promedio diario.

2.5. Hidrografía

El departamento de Amazonas es privilegiado en recursos hídricos, contando así con siete cuencas hidrográficas, agrupadas en dos colectores principales: a) El Marañón y b) Huallaga, grandes ríos que forman parte del sistema hidrográfico del río Amazonas y pertenece, a la vertiente del océano Atlántico.

Las seis cuencas hidrográficas del colector del Marañón ubicadas en el departamento de Amazonas aportan un escurrimiento anual de 3,282 m³/segundo. El río Santiago, que nace en la República del Ecuador, es uno de los ríos de mayor caudal, aportando al Marañón un escurrimiento anual de 1,238 m³/segundo. Los ríos Nieva, Chiriaco y Utcubamba se ubican en la margen derecha del Marañón y discurren de sur a norte.

2.5.1. Principales Pongos

La mayoría de los ríos desembocan en el río Marañón y forman grandes pongos: **a) Sasa**, ubicado en la comunidad nativa Uut. En la época de invierno (noviembre-mayo) se convierte en uno de los pongos más peligrosos; allí se han volteado muchos botes de carga. **b) Escurre braga**, se ubica en la comunidad de Chipe. Durante el invierno, este pongo levanta por lo menos dos metros de agua de altura y forma grandes remolinos, que atrapan todo tipo de palizadas. Los botes chicos, peque-peques y canoas no pasan, esperan por lo menos dos días para que el río baje para evitar accidentes fatales. Es un lugar de alto riesgo. **c) Wajakai (Huaracayo)**, ubicado en los límites de las Comunidades de Ajachim, Huaracayo y Wachints. Tiene una capacidad de 1 km de extensión del agua que ocupa. Lugar muy respetado por su composición, es un místico. Muchas veces se ahogaron las personas por tratar de pasar, sea aguas arriba o abajo. El pongo Huaracayo levanta un remolino del tamaño de la casa (versión de un pasajero Awajun). **d) Manseriche**, uno de los principales pongos del mundo. La extensión del pongo puede ser de 5 km aproximadamente porque conforma desde la quebrada de Yutui Entsa, Amazonas (quebrada del bagre) y termina en Borja, Loreto. Alguna movilidad que voltea, nadie se salva. Todos se ahogan. También en muchos casos no aparecen los cadáveres. Los lados derecho e izquierdo son paredes de piedra de por lo menos 200 metros de alto y una profundidad de 50 metros. Hay muchas versiones, como el que existen boas de grandes tamaño e incluso aparecen la sirena y la mamaraya. El ancho del río se achica llegando a ser de unos 50 metros y el volumen y la presión del agua aumentan. Los peque-peques, canoas y balsas sólo pasan en la época de verano. Es un lugar atractivo con potencialidades turísticas. Único lugar donde todos los Awajun, Wampis y los mestizos acuden a pescar por cantidad en la época que suben los peces de Loreto (mijano).

2.6. Población

La provincia de Condorcanqui está habitada por los Awajun y Wampis de la familia lingüística Jíbara, autodenominación aents, y por los colonos migrantes antes y después de la apertura de la carretera marginal de la selva. El INEI no ha realizado buen censo en el año 1993 ni en el 2003 es por eso que no se sabe exactamente el número determinante de los indígenas de Condorcanqui e Imaza. Las Organizaciones Indígenas manejan su propia cifra: aproximadamente 60 mil personas, de las cuales 55 mil son Awajun y 5 mil Wampis.

3. ANÁLISIS RÁPIDO DE LOS TRES MOMENTOS

3.1. Pasado. Lugar habitado por indígenas de la familia lingüística jíbara (Awajun, Wampis y Wampukuts). Como medio de transporte usaban la Auténtica Canoa Awajun (cola de pato) y balsa-topa. La canoa fue aplicada en el uso de diferentes necesidades como es el caso de traslado para la pesca, la caza, la chacra y la guerrilla de tribales. La canoa tuvo mucho auge, pues era considerada como el transporte más rápido de aquel entonces. Se dio poca importancia el transmitir los conocimientos de construcción de la auténtica canoa Awajun. En la actualidad ya no existe la verdadera canoa de los Awajun. Se ha vuelto más prácticos y

construyen las canoas con motosierra, perdiendo así la tecnología y técnicas verdaderas de los Awajun para construir las canoas. La persona que poseía canoa era considerada importante y se coordinaba por adelantado para que le considere un espacio en el momento de viajar aguas arriba o abajo.

Aproximadamente en los años 1960, los Jesuitas introducen una nueva tecnología fluvial un motor llamado 10/12, similar al Pequepeque pero con cola al fondo del agua (foto pendiente para febrero del 2006). Este producto fue adquirido por los comerciantes que venían de Iquitos y algunos profesores de aquel entonces.

3.2. Presente. Hoy en día existe variedad de tipos de transporte fluvial, es decir, se sigue usando las balsas y las canoas para viajes fluviales muy cortos, de un promedio de tres a cinco horas de viaje. Su importancia de uso baja como en los anteriores años. A partir de los 70, los Awajun y Wampis adquieren una nueva tecnología fluvial: el motor Briggs&Stratton, de 16 caballaje (usado para el peque-peque), más avanzado que el 10/12, con más capacidad de velocidad. Entre la provincia de Condorcanqui y el distrito de Imaza se puede contar 500 peque-peques aproximadamente. No hay ninguna comunidad que no tenga Pequepeque. La adquisición ha sido de diferentes modalidades. El mismo Estado ha promovido la entrega de estos motores y algunas instituciones cooperantes también las han entregado como donación a las comunidades para el uso comunitario.

Entre los años 1970-1989, la marca Johnson se impuso. Se usaba motores de 40 caballajes. A mediados de 1980-2005, la marca Yamaha es la favorita de los indígenas y de las instituciones públicas y privadas. En estos momentos “sólo” se usa de 60 caballajes. Por su alto valor de costo, la mayoría de los Awajun y Wampis no pueden adquirir esta tecnología, es de lujo tener y mantener su elevado costo. En toda la provincia de Condorcanqui y el distrito de Imaza, la población indígena puede contar con tres motores de 60 hp. Los transportistas de carga fluvial usan motores fuera de borda de 60 caballajes con un bote de 10 a 18 toneladas.

Las instituciones públicas y privadas establecidas en Santa María de Nieva y Puerto Imacita usan esa tecnología para realizar sus trabajo con las Comunidades Nativas. La ventaja es que con este tipo de motor se puede realizar en sólo cuatro días todo el recorrido del río Santiago, mientras que con peque-peque se demora 15 días de viaje para hacer trabajos de visita a las comunidades.

3.3. Futuro. En estos momentos que vivimos, de unificación de las grandes políticas de desarrollo tecnológico, económico y social, el interés de viajar rápido en un transporte de turbo, supersónico (los millonarios o funcionarios de alto nivel quieren dar la vuelta al mundo en 48 horas), también se siente en la provincia de Condorcanqui. Como dije en la primera parte, viajar en canoa era un lujo, después pasó a serlo el peque-peque, pero en estos momentos, los profesores, dirigentes indígenas, comerciantes y las autoridades exigen usar el transporte rápido para realizar diferentes actividades y ahorrar tiempo. Por ejemplo, el alcalde distrital del Cenepa viaja a Santa María de Nieva, participa en una reunión con el alcalde provincial y vuelve el mismo día otra vez a Cenepa porque al día siguiente tiene que viajar a Bagua. Lo mismo pasa con los profesores y los dirigentes.

Si antes en peque-peque se hacía dos días de viaje de Cenepa a Santa María de Nieva, en estos momentos con este tipo de movilidad se hace en un solo día. Así se tiene más tiempo para realizar otras actividades programadas. Sin embargo, en estos momentos el uso de este transporte fluvial rápido con 60 hp es de lujo, limitado para el usuario común, no por

discriminación racial sino por el alto costo. Los efectos de la cultura del consumismo del mundo cosmopolita llegan a las comunidades más alejadas (antaño de difícil acceso). Hoy somos nicho de mercado fijo para los transportistas fluviales.

Si las comunidades a través de sus organizaciones indígenas no toman conciencia de la importancia del transporte fluvial como una opción de modo de vida sostenible sin contaminación de los ríos, seremos absorbidos o excluidos por los transportistas foráneos que en estos momentos vienen desarrollando este tipo de actividad económica. Ellos (transportistas) empíricamente ya han hecho un estudio de que los profesores, los dirigentes indígenas y los funcionarios públicos de la zona son y serán usuarios fijos por muchos años. Es por eso que han formado en puerto Imacita y Santa María de Nieva sus empresas. El punto crítico o debilidad de estas empresas es que no le dan importancia a la contaminación. Botan todos los desechos en el río, no cuentan con póliza de seguro contra accidentes fluviales, las salidas de las movilidades está sujeta a un mínimo de 15 pasajeros y no tienen terminales adecuados. Ver fotos anexas.

El Futuro de los Awajun y Wampis será posible si nos organizamos en ese rubro de trabajo y creamos nuestra propia empresa para atender estas exigencias o nuevas necesidades que requieran ser complementadas. El principal desafío es que los indígenas no tienen la capacidad financiera para comprar un motor de 60 hp Yamaha que cuesta US \$ 5,000.00 y una Chalupa o panga US \$ 7,000.00 en la ciudad de Iquitos, además del flete.

En el caso de transporte fluvial, son casi escasas las instituciones financieras o las ONGs, que promueven en los indígenas las iniciativas de formación de empresas comunales. Los trámites para la obtención de algún préstamo de la banca privada son engorrosos y difíciles de acceder, pues uno de los requisitos es algún bien que pueda ser hipotecado. Los indígenas Amazónicos del Perú no poseemos muchos bienes ni tierras con títulos privadas, sólo hay un título comunal que limita que alguien como individuo pueda realizar algún trámite de préstamo. Mientras esto siga así, poco o nada podremos hacer para iniciar una empresa indígena de servicios de transporte fluvial.

4. PROPUESTA DE USO Y MANEJO DE LOS RÍOS DE MANERA SOSTENIBLE

- ó Diagnóstico del transporte fluvial en la zona, utilizando una línea de base.
- ó Identificar potencialidades de los indígenas para tomar la responsabilidad de creación de empresas fluviales.
- ó Identificar y negociar con las instituciones que puedan financiar la implementación, es decir compra de motores, construcción de principales puertos, grifos flotantes, etc.
- ó Capacitación a un selecto grupo de jóvenes indígenas por las Organizaciones Indígenas en el manejo de motores y tratamiento de los ríos para minimizar la contaminación ambiental.
- ó Preparación de un proyecto de adquisición de botes mediante un fondo rotatorio

5. DÁNDONOS NUESTRO LUGAR EN EL DESARROLLO

En el mundo hay dos grupos. Por un lado, aquellos que están preocupados en destruir a la naturaleza y sus recursos naturales a través de la contaminación y, por el otro, aquellos que están preocupados por minimizar la contaminación ambiental. Este último grupo hace diferentes actividades para recaudar fondos en defensa del medio ambiente. Sin embargo, ¿se

han puesto a analizar dónde están mejor conservados los recursos naturales? Los indígenas habitábamos estas zonas desde antes de la creación de una república o estado según sea el caso de cada país. Y cuando elaboran los proyectos ambientales la mayoría de las instituciones, a los indígenas sólo los invitan para que participen en escuchar las ponencias de los expertos, no los consideran como entes decisores con quienes se pueda negociar. En otras palabras, en el mundo, gracias a los indígenas se elabora grandes mega proyectos a nombre de ellos pero el beneficio no llega a satisfacer a las Comunidades Nativas. Resumiendo, ***“Los pueblos indígenas son un medio para conseguir grandes fondos de las ONGs de todo tipo, pero no promueven el desarrollo económico y humano de los indígenas porque perderían sus influencias ante las financieras internacionales. Por ello, cuando los trabajos se empiecen a desarrollar directamente con los profesionales indígenas y sus organizaciones, eliminando la intermediación de grandes expertos y los racismos, entonces seremos una nación entendida, reconocida y atendida por los correspondientes gobiernos”***.

**CUADRO EVOLUTIVO DE USO DEL TRANSPORTE FLUVIAL POR LOS AWAJUN Y WAMPIS,
PROVINCIA CONDORCANQUI Y DISTRITO DE IMAZA**

PASADO		DÍAS/HOMBRE DE VIAJE	IMPORTANCIA	OBSERVACIÓN
TIPO DE MOVILIDAD	TIPO DE USUARIOS			
Balsa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Grandes líderes visionarios. 2. Comuneros 3. Pescadores y cazadores. 4. Dirigentes en el inicio de las Organizaciones Indígenas 	<p>Viajes empleados hasta la ciudad de Iquitos por un promedio de 20 días aguas abajo.</p>	<p>Única movilidad para vender la shiringa o caucho en la ciudad de Iquitos.</p> <p>Ser reconocido que ha realizado viajes tan largos.</p> <p>Los familiares les daban bienvenida con gran fiesta a los viajeros o aventureros que se arriesgaban.</p>	<p>Hacían trueques: hachas, azuelas, carabinas, machetes y cartuchos.</p> <p>Los estafaban con el peso y se endeudaban.</p> <p>Volvían a sus comunidades con algún comerciante que salía de Iquitos para Alto Amazonas (Puerto Saramiriza)</p>
Canoa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Familiares del especialista en canoa. 2. Dirigentes 3. Pescadores y Cazadores. 4. Alumnos/a 5. Madres de familia. 6. Traslado del enfermo donde el Shaman 7. Militares 	<p>Viajes empleado por un promedio de siete días en la época de verano.</p>	<p>Movilidad más segura de realizar viajes cortas sea de día y noche para diferentes actividades.</p>	<p>Tiene una capacidad de cuatro ó seis personas con carga.</p> <p>Pocas personas sabían construir canoas</p> <p>No se puede viajar cuando el río está muy crecido, se corre el riesgo que se voltee.</p> <p>Los soldados de los Puestos de vigilancia trasladaban sus armamentos.</p>
Diez y doce (10/12)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Algunos profesores Awajun y Wampis 2. Los misioneros 3. Comerciantes (los caucheros) 	<p>18 días ida/ vuelta a la ciudad de Iquitos. Al nivel de la provincia los viajes empleaban tres o cuatro días.</p>	<p>Movilidad más rápida y segura en aquel entonces.</p>	<p>Usaban las autoridades de educación, salud y los militares.</p>

PRESENTE		DÍAS/HOMBRE DE VIAJE	IMPORTANCIA	OBSERVACIÓN
TIPO DE MOVILIDAD	TIPO DE USUARIOS			
Balsa	1. Alumnos 2. Comuneros	Viajes de dos o tres horas aguas abajo.	Traslado de alimentos y visita a las familias sin costo alguno.	Usan los alumnos para visitar a sus familiares en un fin de semana
Canoa	1. Comuneros 2. Alumnos 3. Pescadores	Viajes de tres horas	Los padres de familia la utilizan para trasladar sus alimentos y llevarles víveres a sus hijos, que estudian en los colegios.	Es un negocio la construcción de canoa. Existe gran número de canoas por las necesidades de traslado de insumos a la chacra y pesca y los alumnos.
Pequepeque o llevo llevo	1. Comerciantes 2. Comunidades 3. Profesores 4. Alumnos 5. Autoridades de Educación, Salud 5. Dirigentes	Los viajes varían entre 3 y 6 horas.	Económico, seguro de viajar, menos contaminación al medio ambiente y el precio está al alcance de todos.	Los profesores y los dirigentes de Santiago viajan tres días, pero es económico.
Botes de carga	1. Productores 2. Comuneros	Viajes de cinco a diez días según el plan de negociación.	Se traslada los productos con seguridad durante el recorrido. Se puede viajar en pleno invierno y verano. Algunos suben como pasajeros porque el costo de pasaje es dos veces menos que en chalupa.	La capacidad de carga es de 10 a 18 toneladas. Transportan productos de la costa a Santa María de Nieva y de regreso transporta productos nativos, madera, plátano y otros productos. Antes las empresas fluviales trasladaban a los pasajeros. En la época de invierno, cuando el río marañón está en 18 pies, ningún tipo de movilidad pasa el pongo Manseriche.
Chalupas	1. Alcaldes 2. Sectores del Estado 3. Gerencia de gobierno regional 4. Dirigentes Indígenas 5. Jesuitas 6. Profesores, y comuneros. 7. Empresas fluviales	Toda la provincia de Condorcanqui y el distrito de Imaza se puede recorrer en cuatro o cinco días. Motores de alta capacidad de rendimiento.	Las autoridades requieren viajar en un tiempo corto para visitar a varias comunidades, sea supervisión de obras, escuelas, postas comunales.	Alto costo de mantenimiento del motor y sus repuestos. Alto costo de los pasajes. Permanente demanda de los pasajeros para el uso de este tipo de movilidad fluvial. Las empresas fluviales, no manejan adecuadamente los desechos y eleva la contaminación de los ríos.
Deslizador	1. Instituciones Públicas y privadas.	Viajes de 4 a 5 horas	Realizar trabajos de campo en un corto tiempo. Facilita trasladar a los pacientes que se encuentran en emergencia de vida o muerte.	Alto elevado de gasto en combustible y mantenimiento. Se usa cuando es prioridad o urgencia. Se cuenta con un buen número de recursos humanos indígenas capacitados en el manejo de motor fuera de borda.

FUTURO	<i>Organizar a los Awajun y Wampis en el rubro de transporte fluvial para que puedan manejar en los ríos con menos contaminación ambiental, contando con aliados estratégicos que puedan financiar las adquisiciones de las embarcaciones con carácter de fondo rotatorio.</i>
---------------	--

BIBLIOGRAFÍA

1. Gobierno Regional de Amazonas: ¹ Elaborado por Andrés Treneman Young, Consultor Proyecto BIODAMAZ – GRA / RENAMA 2005.
2. Entrevista a los dirigentes del Consejo Aguaruna y Huambisa, CAH.
3. Entrevista a los Organización de Desarrollo de las Comunidades Fronterizas del Cenepa-ODECOFROC.
4. Diálogo con los alcaldes indígenas de la zona y con los líderes Awajun y Wampis (hombres y mujeres).

ANEXO

Fotos de los tipos de movilidad