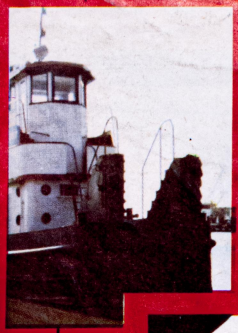
PROCESO
SUPLEMENTO ESPECIAL

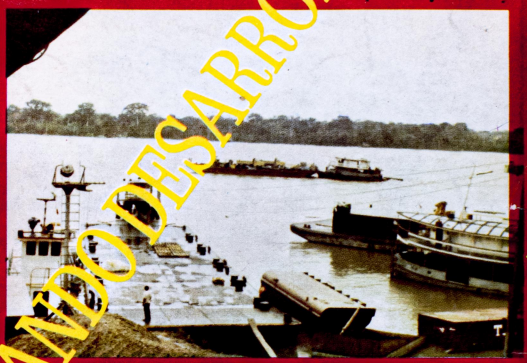








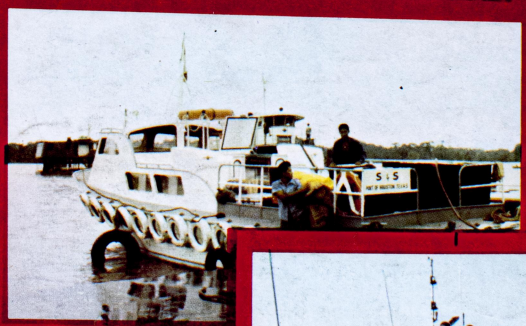


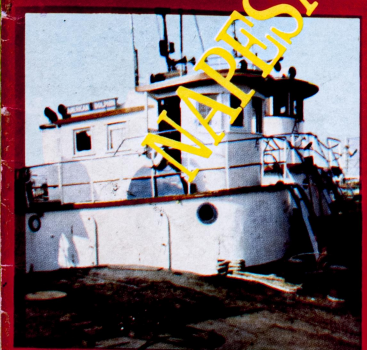




MAPESA: 5 AÑOS TRANSPORTANDO DESARROLLO













DIVISA

DISTRIBUIDORA VICTORIA S. A.

Congratula a

NAPESA

NEGOCIOS AMAZONICOS PERUANOS S.A.

con motivo de su 5º Aniversario

MENSA:

ELECTRICIDAD Y MECANICA S.A. INSTALACIONES NAVALES – TABLEROS ELECTRICOS – DISEÑOS
Av. ARICA 2004 – Lima – Fonos: 323796 – 241988

SEMA:

SERVICIOS ELECTROMECANICOS AMAZONAS.
PUCALLPA INSTALACIONES NAVALES
OFICINA EN LIMA – AV. ARICA 2004
OFICINA EN PUCALLPA – 7 de JUNIO 921

MARVEN:

MATERIALES ELECTRICOS NAVALES.
AV. ARICA 2004 – LIMA – FONO: 323796

Saludan a NAPESA
en su 5o. Aniversario

UNA HISTORIA COLECTIVA



Observados desde el aire, desde una cómoda butaca de los aviones que a diario sobre vuelan la Amazonía, los ríos de la selva simulan ser apacibles caminos planetarios, líneas de escarcha sobre un gigante verde aparentemente estático y dormido en sus potencialidades.

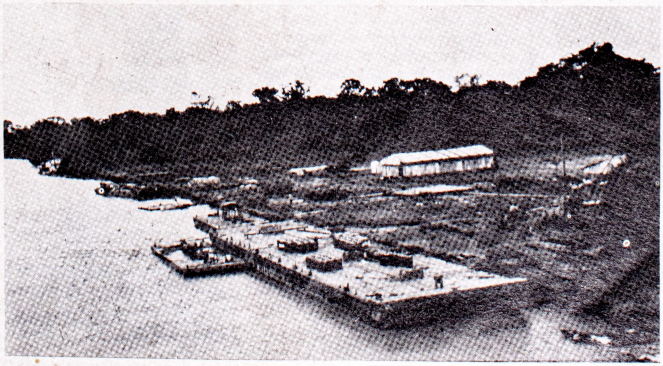
Como en toda visión panorámica aquí también los detalles se pierden en el fondo. ¿Qué bulle y germina en el corazón de este vasto universo?

Las informaciones de los últimos meses hicieron saltar los teletipos de las agencias noticiosas. Repentinamente la Amazonía Peruana pasó al primer plano de la noticia nacional e internacional. La rebelación de sus potencialidades petrolíferas recuperó la sonrisa de miles de trabajadores y las alternativas de una vida mejor para sus familiares. Pero ésto ya es una verdad conocida.

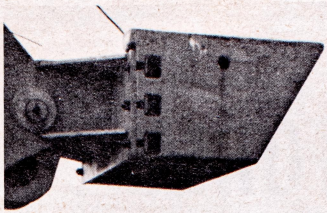
Pocos, hasta ahora, son los que conocen la historia de las empresas e instituciones que lograron hacer efectiva esta realidad. Pocos, asimismo, son aquellos que ahora, después del deslumbramiento inicial, conocen la historia, la épica de todo el denodado esfuerzo que siguen desarrollando esas mismas instituciones, esos mismos hombres, los paladines anónimos de una historia colectiva.

La reconstrucción de esa épica anónima y las visiones del futuro es lo que propone este informe, a través de una de las instituciones que gestó parte de la historia del petróleo de la Amazonía y del despegue económico de la región.

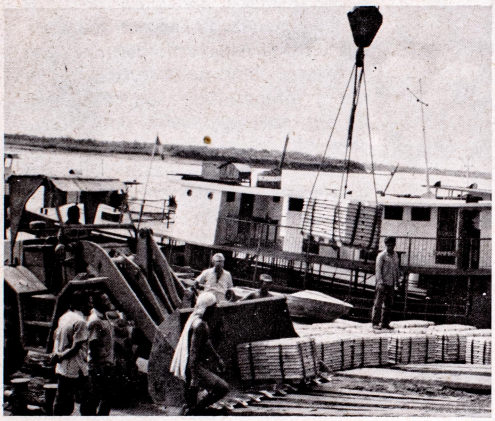




NAPESA Y EL TRANSPORTE FLUVIAL EN LA AMAZONIA







Durante el mes de setiembre de 1971 se realizó en Lima una Mesa Redonda para analizar la Realidad, Perspectivas y Problemas de la Selva Peruana. En ese evento organizado por el Banco de Crédito del Perú, al analizar la situación de la Infraestructura del Transporte en la Amazonía, los asistentes llegaron a la conclusión de que los ingentes recursos naturales de la zona hacía de imperiosa necesidad el desarrollo de una infraestructura de transporte que haga posible la salida de los productos que los grupos humanos ya establecidos en la región, y los que en el futuro se establezcan en Lima, trabajen con destino a los mercados de consumo tanto de las demás regiones del país como del extranjero.

Por otro lado la mayor o menor efectividad de esa infraestructura y las posibilidades que la misma llegue a ofrecer de alcanzar con relativa facilidad y, por consiguiente, a costos aceptables, dichos mercados, constituyen sin duda una de las condiciones básicas, y quizá la más importante, para atraer hacia la región de la Selva nuevos núcleos humanos y nuevas iniciativas de los sectores productivos, de manera que, en última instancia, serán las facilidades de comunicación y de transporte las que determinen en gran parte el futuro de nuestra Selva, afirmaron.

Si bien es cierto que todos los asistentes a la Mesa Redonda atribuyeron gran importancia a la construcción de nuevas carreteras, no es menos cierto que el interés general se concentró con evidente intensidad en los problemas de la navegación fluvial dado que, según lo expresara uno de los expositores, "en la Selva Baja, o Selva propiamente dicha, los ríos son los caminos que se utilizan para establecer comunicaciones, para hacer los negocios y el comercio".

Estas consideraciones dieron pie a un intenso debate, el cual estuvo centrado fundamentalmente sobre los puntos siguientes:

a) Transporte de cabotaje entre







el litoral del Pacífico y los ríos de la Selva.

b) Transporte de cabotaje, tanto de pasajeros como de carga, en los ríos de la región.
c) Transporte Internacional.
d) Instalaciones Portuarias; y
e) Reglamentaciones vigentes.

Según la información proporcionada en el evento al que nos referimos, la Sociedad de Armadores del Oriente que operaba entonces, el tráfico fluvial en la Hoya Amazónica estaba integrada por 54 empresas cuya flota tendría en aquel entonces, una consistencia total de poca capacidad.

Las recomendaciones de la Mesa Redonda en lo referente al transporte de carga indicaron que ésta debería realizarse mediante el empleo de remolcadores de chatas de un tonelaje adecuado. En lo referente al transporte de pasajeros expresaron que debería realizarse a través de embarcaciones modernas y relativamente confortables.

Sin embargo, si bien es cierto que en ambos casos no existirían obstáculos técnicos para llegar a contar con una flota fluvial acorde con los requerimientos de los tipos señalados de servicio, afirmaron, "es posible tropezar con varios obstáculos de carácter práctico".

A este propósito subrayaron en primer lugar que las empresas privadas no estaban en capacidad de invertir fuertes cantidades para resolver el problema del reemplazo de sus embarcaciones.

A pocas semanas de haber concluido este evento de análisis de la **Realidad, Perspectivas y Problemas de la Selva Peruana**, Negocios Amazónicos Peruanos S.A. cumplía su primer Año de creación.

Desde el 16 de setiembre de 1970, fecha en que los Ingenieros Jorge Carranza y Hugo Carrillo crearon la empresa, hasta ahora han transcurrido cinco años y, durante ese tiempo ha quedado demostrado en la práctica el rol fundamental que cumple el transporte fluvial en la Hoya Amazónica para el desarrollo socio-económico de la región.

NAPESA ha demostrado también que el vaticinio de la escasa posibilidad económica de la empresa privada, señalada por los participantes en el evento, ha sido superada en base a las reinversiones que generaron los trabajos para las construcciones de nuevas embarcaciones. Ha confirmado además que debido al incremento del servicio de transporte fluvial ha sido posible el establecimiento de nuevos asentamientos poblacionales en las márgenes de los ríos que ellos conectan.

Al mismo tiempo, una adecuada orientación "hacia adentro" de la infraestructura de transporte fluvial está contribuyendo a la integración nacional, la cual se hace tanto más necesaria cuanto que, según lo señalan numerosos elementos de juicio, en la actualidad la economía de nuestra Selva gravita mucho más hacia los países limítrofes que hacia las demás regiones del territorio nacional.

Cómo nació

"Todo comienzo es difícil" afirma el Ing. Jorge Carranza cuando conversa con "Proceso" sobre el origen de la primera empresa fluvial que inauguró el transporte masivo y organizado por los ríos de la Amazonía peruana, de la que él junto con el Ing. Hugo Carrillo son sus principales gestores.

GRAVA PARA EL AEROPUERTO DE IQUITOS

Agrega luego: se empezó con el contrato de transporte de grava para ra la construcción del Aeropuerto la construcción del Aeropuerto Internacional de Iquitos. Como "principiantes" significaba una fuerte inversión a fin de disponer, de manera constante, de un adecuado volumen de grava en el puerto de Pucallpa.

Pero las inversiones no sólo estuvieron destinadas al abastecimiento del material a transportar, prosigue, sino que previamente se tuvo que realizar un estudio minucioso del trabajo en el que estábamos comprometidos.

Como consecuencia de ese estudio fue necesario la adquisición de una flota para el transporte terrestre desde la localidad de San Alejandro hasta el puesto de embarque. Esta flota estuvo compuesta de 10 volquetes **Isuzo** que fue adquirida en términos de pago muy especiales mediante un aval bancario.

A consecuencia de los requerimientos de un adecuado mantenimiento para la infraestructura de transporte terrestre y, además, para facilitar la financiación de la misma, NAPESA implementó una línea más de trabajo consistente en distribuciones comerciales de llantas, baterías, muelles y lubricantes que se adquirieron con plazos de pago de 90 días.

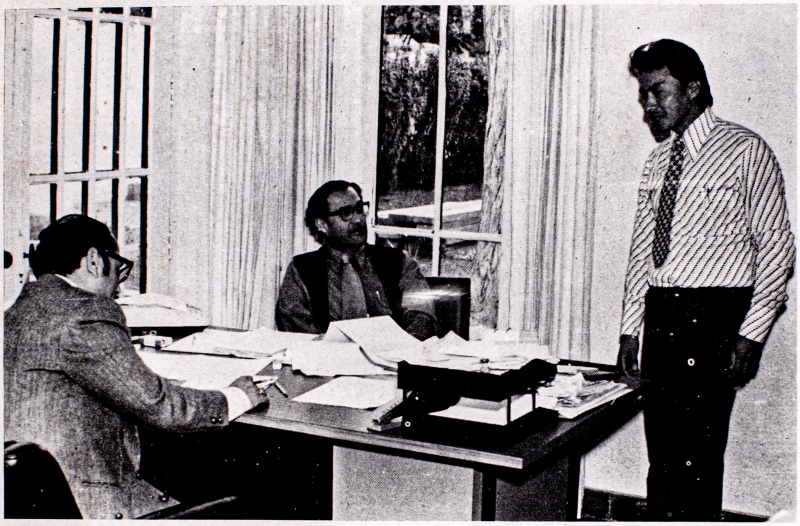
"Si bien es cierto que la línea de distribuciones comerciales ayudó mucho financieramente, también generó la urgencia de implementar un servicio especial para la distribución fluvial de combustibles que se financiaron dentro de un período de pago de 30 días "estirables" a 45", afirma el Ing. Carranza.

Estos primeros compromisos, se ampliaron posteriormente con el inicio de los trabajos de exploración petrolera en la Amazonía para los que NAPESA se encontraba en considerable ventaja sobre las demás empresas de transporte fluvial de la región puesto que tenía a su favor la amplia experiencia que había adquirido en sus operaciones de Selva.

LA EXPERIENCIA COMO RAZON DEL EXITO

"Esta experiencia ha sido una de nuestras principales razones de éxito", afirma con orgullo nuestro entrevistado. Y este fue el motivo por el que NAPESA, durante ese tiempo y hasta ahora, haya venido recibiendo frecuentes consultas y requerimiento de sus servicios. Ellos ofrecían como principal actividad el transporte fluvial de combustibles y como respuesta, muchas veces, recibieron requerimiento por servicios diferentes a sus actividades regulares.

"Ante cualquier requerimiento de nuestros servicios en la Amazonía nuestra respuesta siempre ha sido: SI, PODEMOS HACERLO", afirma serenamente, y luego prosigue: "Estos compromisos significaban un verdadero reto para la ejecución de nuestras operaciones puesto que las condiciones naturales del









Ellos son los ejecutivos de NAPESA: en esta secuencia aparecen nuestro Contralor Antonio Robles y Luis Colán (contador); el Jefe de Compras, Jorge Battistini y Roberto Silva, el Contador General; de pie, Julia Godinez y dos empleados en plena labor.

NAPESA

medio nos ponían en la necesidad de recurrir al uso de equipos no convencionales que tuvimos que ir creando".

La creación de estos equipos de trabajo no convencionales les permitió posteriormente asumir la responsabilidad de efectuar la limpieza de árboles en el lecho del río Corrientes, en el área comprendida entre la desembocadura del Macahuasi y la localidad de Teniente López. Este compromiso significó que tuvieran que despejar miles de gigantescos árboles del lecho del río a lo largo de 60 kilómetros en un plazo no mayor de 60 días, a consecuencia de un contrato que incluía una fuerte cláusula penal en caso de incumplimiento.

LA CREACION COMO ALTERNATIVA

Este compromiso lo superaron satisfactoriamente en un plazo de 59 días y medio. Para ello fue necesario diseñar un equipo especial de trabajo que, en su mayor parte, se fabricó en la ciudad de Pucallpa. Después de concluir el trabajo de limpiar el cauce del río Corrientes ha sido posible transportar hasta 300 toneladas por viaje frente a las 15 ó 20 toneladas que se transportaban antes de la limpieza.

"Para NAPESA es motivo de especial satisfacción el haber realizado un sinnúmero de trabajos en los que se tuvo que demostrar una gran capacidad creativa. Además, esta satisfacción es mucho más amplia cuando nos ponemos a pensar que hemos sido nosotros los que iniciamos el transporte fluvial por lugares considerados muy difíciles antes de que nosotros nos atreviéramos", afirma el Presidente del Directorio de NAPESA.

PRIMEROS EN LA INAUGURACION DE RUTAS.

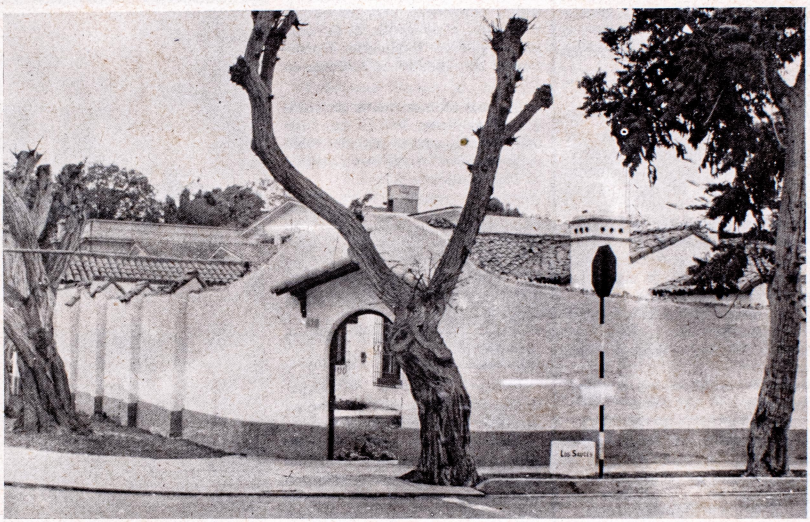
Efectivamente, en diversas conversaciones sostenidas con un amplio sector de los navegantes de los ríos de la Selva, **Proceso** ha podido comprobar que el Remolcador "Elena" fue la primera embarcación de alto tonelaje que llegó a la localidad de **Teniente López,** en el río Corrientes, transportando carga pesada. El mismo remolcador abrió la ruta de **Andoas,** en el río Pastaza, transportando una carga neta de 343 toneladas, transporte considerado imposible hasta esa fecha.

Por su parte, el Remolcador "Perkeo" abrió el transporte masivo hacia la localidad de Sargento Lores llevando una carga aproximada de 30,000 bolsas de cemento, baritina y bentonita. El Remolcador "Esmeralda" fue también el que inició el transporte hacia el lago **Anatico** en el río Huazaga, conduciendo una carga de 500 toneladas.

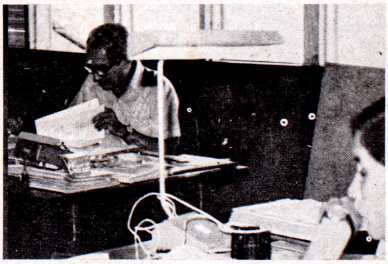
También los remolcadores "Elena" y "Esmeralda" iniciaron los viajes hacia el río Urituyacu.

Cuando se iniciaron los viajes por la quebrada "Antonieta", afluente del río Huazaga, NAPESA tuvo que limpiar una enorme extensión a lo largo de varios kilómetros de verdaderas islas de gruesa vegetación flotante, antes de inaugurar la ruta con sus remolcadores y barcazas con capacidad de hasta 500 toneladas cada una.

Finalmente, el Ing. Carranza afirma tajentemente: "En los trabajos de transporte fluvial por la Amazonía somos los primeros porque desde que creamos la empresa, hace ya cinco años, siempre hemos afirmado ante cualquier requerimiento SI, "PODEMOS HACERLO".









Aspectos de nuestras oficinas en Lima e Iquitos. Arriba, nuestra principal ubicada en una de las avenidas más importantes de San Isidro, en la capital limeña.

—LIBRETA DE

Las unidades de transporte fluvial que NAPESA hace operar en la actualidad en toda la Amazonía están clasificadas dentro de tres rubros generales.

El primer grupo está constituido por embarcaciones que tienen dispositivos especiales para tomar y empujar remolques con capacidades de bodega y potencias de propulsión variables. Este primer grupo está constituido por doce remolcadores.

"La Reyna del Amazonas"

La más importante de todo este equipo es "La Reyna del Amazonas". Ella tiene un desplazamiento de 236 toneladas, fue construida en los Estados Unidos en el año de 1955 y su propulsión se realiza a través de dos motores que tienen una potencia de 850 caballos de fuerza cada uno. En la actualidad está en reparación total.

En convoyes de hasta seis barcazas ha transportado al Brasil casi hasta 10,000 toneladas de petróleo crudo.

"Perkeo"

Lo construyeron en Houston-Texas en el año de 1958 y tiene un desplazamiento de 53 toneladas. Su tripulación está constituida por ocho experimentados navegantes.

En la actualidad está navegando en los ríos Marañón y Huallaga, desplazado por dos motores de 325 caballos de fuerza cada uno y ha trasladado cargas netas de hasta 3,400 toneladas.

"Elena", "Esmeralda", "Retinka" y "Lisoraya".

Cada una de ellas tienen un desplazamiento de 42 toneladas. Navegan casi los mismos ríos. Las dos primeras operan la ruta Marañón-Pastaza.

Nacieron en diferentes lugares y fechas pero viven para un mismo propósito: el desarrollo de la Amazonía. Fueron totalmente reconstruidas con cambio de motores en 1973.

Las dos últimas fueron construidas en astilleros de Iquitos. Cada una de estas cuatro unidades están equipadas con unidades Caterpillar de 190 caballos de fuerza.

Igual que "Retinka" y "Lisoraya", "Ana Mary" es loretana, específicamente pucallpina, está propulsada por un motor Caterpillar de 125 caballos de fuerza y opera en el Río Pastaza desde hace aproximadamente dos años.

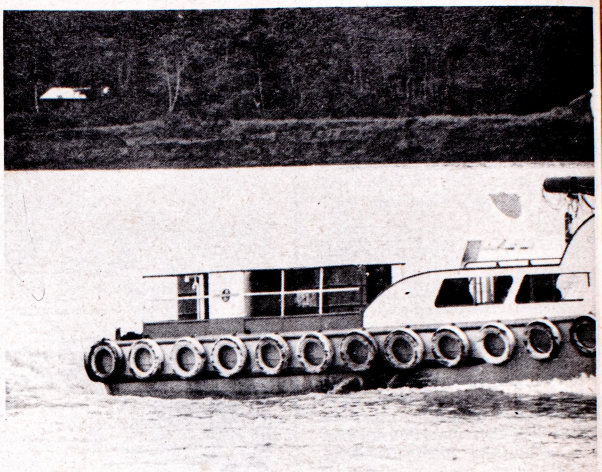
"Jennifer H"

Nació en Texas hace 14 años, pese a su aparente fragilidad tiene un desplazamiento de 36 toneladas.

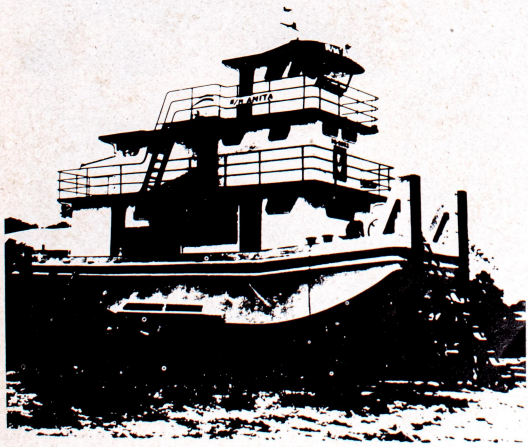
Está hecha de acero como las otras y se desplaza con dos motores de 245 caballos de fuerza cada uno, opera en pequeños ríos de difíciles accesos del área norte de la Amazonía.

"Enterprise" y "Tricomar".

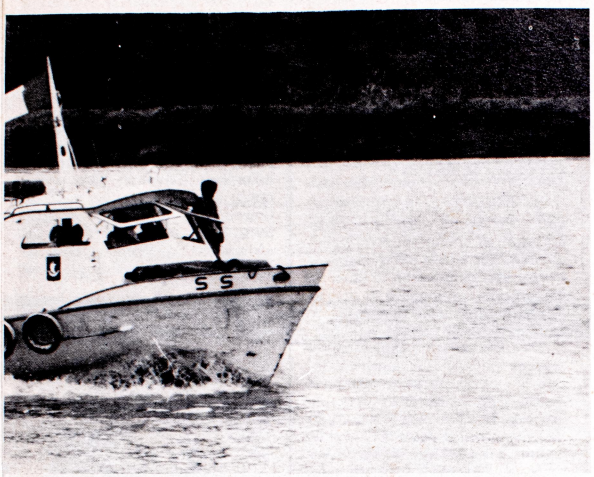
Junto con el poderoso "Perkeo", "Enterprise" y "Tricomar 35" son







EMBARQUE —





los únicos másculinos de este equipo.

"Enterprise" tiene 13 años y ha llegado al Perú desde Iron Works Houma. Desplaza 54 toneladas impulsado por dos motores de 300 caballos de fuerza cada uno.

"Tricomar 35" nació en Maracaibo hace 35 años y tiene dos motores con 34 caballos de fuerza cada uno. Esta unidad está diseñada para trabajos especiales de apoyo.

Todo este equipo de remolcadores, recientemente ha sido reforzado por "Anita", que nació hace pocas semanas en un astillero de Pucallpa. Tiene 480 caballos de fuerza.

Embarcaciones para personal

El segundo grupo de las embarcaciones que constituyen la flota de NAPESA está constituido por ágiles naves cuya misión es el transporte de personal desde las ciudades de la Amazonía hasta los centros de operación de las compañías a cuyos servicios están.

Este segundo grupo está constituido por las naves "Esteban", "Gert" y S&S".

Las tres naves están construidos de aluminio e impulsados por motores pares con un promedio de 200 caballos de fuerza, c/u. Todas ellas tienen una capacidad individual de 15 toneladas respectivamente con espacio suficiente para transportar de 10 a 18 pasajeros cada uno.

Las características de estas embarcaciones es la agilidad en el desplazamiento, disminuyendo los tiempos que separan a una localidad de otra si es que el mismo viaje se realiza, por ejemplo, en una embarcación de alto tonelaje. Además, debido a esa misma agilidad les es posible movilizarse por los ríos más angostos y quebrados sin mayores riesgos.

Más de 22 mil toneladas transportan las barcazas.

Algo más de 35 barcazas constituyen el equipo de embarcaciones que sirven como depósito para el transporte de grandes tonelajes y que son trasladadas de un lugar a otro por el equipo de remolcadores de la empresa.

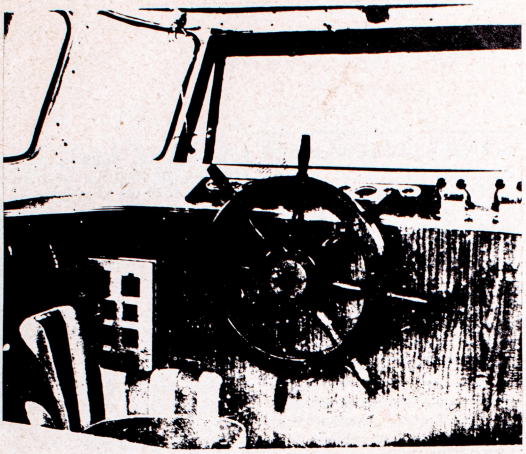
La capacidad de tonelaje que caben en ellas supera a las 22 mil toneladas.

Las de mayor capacidad de transporte en esta flota son las barcazas BBs que tienen una eslora de 225 pies, 38 pies de manga, 10 pies de puntal y 9 pies de calado, con las cuales es posible transportar hasta 1,700 toneladas en cada una.

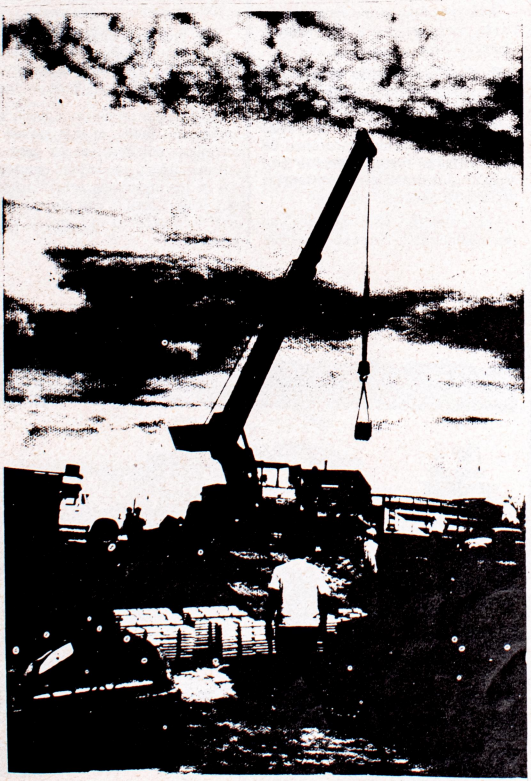
Las más pequeñas están constituidas por el equipo denominado "D-1, D-2 y D-5" con capacidades de 50 toneladas cada una de ellas.

Todo este poderoso equipo de transporte fluvial, el más grande y completo del Perú, se ha gestado por iniciativa y creatividad empresarial de los ingenieros Jorge Carrranza y Hugo Carrillo, con quienes **Proceso** ha sostenido una amplia conversación.





TRANSPORTAMOS DESARROLLO



Iquitos es la sede donde se concentra ahora casi la totalidad de las actividades que desarrolló Negocios Amazónicos Peruanos S.A. Antes la mayoría de sus actividades se desarrollaban a partir del puerto de la ciudad de Pucallpa, en el mismo departamento de Loreto.

Desde sus oficinas en Iquitos, ubicadas en Coronel Portillo No. 464 e integrado por un equipo de 13 personas, la empresa presta sus servicios a 7 de las empresas petroleras que operan en la región Amazónica.

El Petróleo de Marsella ●

En el caso de la compañía Occidental Petroleum estos servicios se iniciaron en el año de 1971, es decir, desde los inicios de las operaciones de esta empresa en la tarea de exploración, perforación y actualmente producción.

Para las tareas de exploración y perforación NAPESA transportó todos los combustibles y apreciable cantidad de los materiales que esta empresa necesitó para el desarrollo de esta actividad desde la ciudad de Iquitos hasta las localidades de Valencia y Teniente López, ubicadas en las márgenes del Río Corrientes.

"Perkeo" en Puerto Amelia ●

Puerto Amelia es la base de las operaciones que realiza la Peruvian Sun Oil para la búsqueda de petróleo en la Amazonía. Está ubicado en las márgenes del Río Huallaga y cerca de la localidad de Lagunas.

Hasta esa localidad y a través del remolcador "Perkeo" y del bote para transporte de personal "Esteban", y otras unidades cuando era necesario, NAPESA ha transportado todo el material y los implementos que utilizó la Peruvian Sun Oil en el desarrollo de sus operaciones de exploración y perforación petrolera.

"Elena" y "Esmeralda" y "Ana Mary" en el Lago Anático. ●

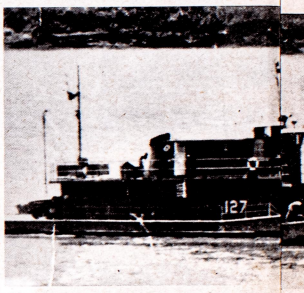
Surcando por el Río Huasaga, afluente del Pastaza, los remolcadores "Elena", "Esmeralda" y "Ana Mary" vienen prestando sus servicios para el transporte de los combustibles y materiales de trabajo que está utilizando la compañía petrolera Getty Oil.

Estos trabajos de transporte fluvial desde la ciudad de Iquitos hasta el lago Anatico, donde opera la mencionada empresa petrolera, se iniciaron en 1973 y hasta la fecha aún continúan. "No hay un solo río de la Amazonía en el que nosotros no podamos entrar", afirma con convicción uno de los capitanes de las unidades de transporte de NAPESA con el que **PROCESO** conversa en el puerto de Nanay de la ciudad de Iquitos, a orillas del Amazonas.

De Santa Teresa llegamos en 18 horas ●

Con los remolcadores "Enterprise" y "Jennifer" empleamos 18 horas desde Santa Teresa hasta Iquitos; de subida transportamos materiales de trabajo y el personal que labora en la compañía Phillps, prosigue.

Santa Teresa que está ubicada en las márgenes del Río Marañón es la base principal de las operaciones que realiza esta empresa petrolera. Los remolcadores que están a su nuevo servicio llegan desde Iquitos hasta Santa Teresa en 2 días remolcando gran tonelaje de material. Con el propósito de agilizar el transporte del personal que trabaja con ellos, veloces y cómodos botes de transporte de personal llegan hasta





este mismo lugar en sólo 12 horas de viaje.

En todos los ríos estamos presentes

Iguales servicios de transporte fluvial NAPESA ha prestado y sigue prestando a las compañías Deminex (Sucursal del Perú) y British Petroleum.

La primera de ellas opera en la zona denominada Loreley, ubicada a seis horas arriba de la ciudad de Yurimaguas, en las márgenes del río Huallaga. La segunda, en el área de Puinahua, ubicada en el bajo Ucayali.

Nosotros también estuvimos presentes en Trompeteros ●

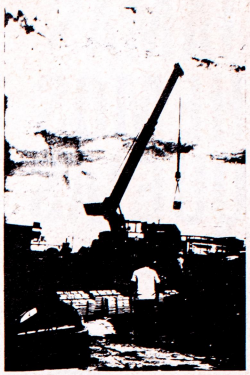
El 16 de noviembre de 1971, en Trompeteros, un punto perdido en la inmensidad de la jungla, los técnicos y obreros de PETROPERU, tras largos meses de trabajos sin horarios, hicieron brotar un negro y potente chorro de petróleo.

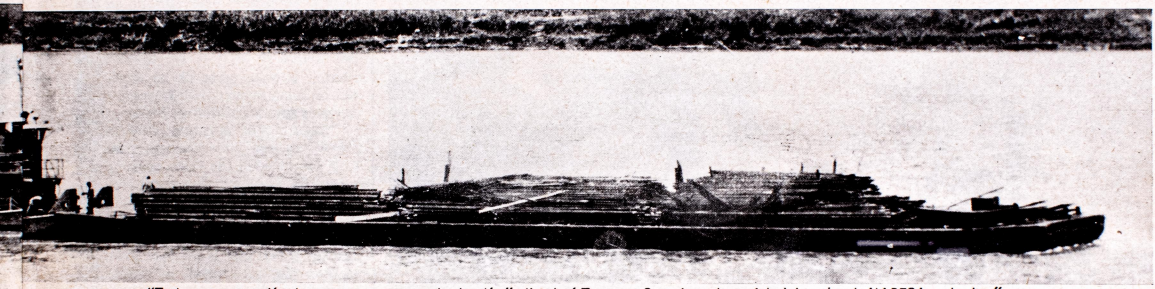
Y la palabra Trompeteros dio la vuelta al mundo. Al día siguiente los titulares de los periódicos de todo el país escribían ese nombre. Un nombre que hacía poquísimos meses no figuraba en los mapas y sólo era conocido por infatigables navegantes.

La mayoría de esos navegantes eran parte de la tripulación del remolcador "Perkeo" y de las dos barcazas de mil toneladas de capacidad cada una, que desde Iquitos, surcando por el río Corrientes, hasta las localidades de Sargento Lores y Trompeteros transportaron, a partir del mes de Junio de ese año, todo el equipo de perforación con el que se hizo realidad "El Dorado" del oro negro en la Amazonía.

"Nosotros también estuvimos presentes en el éxito de Trompeteros", afirma uno de los tripulantes del "Jennifer" que en ese entonces navegaba en el "Perkeo". El júbilo se dibuja en su rostro cuando recuerda esos días de intensos trabajos.

Prácticamente todo el transporte terrestre y fluvial requerido para el pozo de Trompeteros fue realizado con el mayor éxito por NAPESA: se transportó 30,000 sacos de cemento, garitina y bentonita desde Lima y equipos de cementar desde Talara, vía Pucallpa; más de 1500 toneladas procedentes de los Estados Unidos; desde el puerto y aereopuerto de Iquitos el equipo de perforación que llegó por vía aérea.





"Toda esta gran región de aguas recorremos todos los días", dice José Terrones, Superintendente Administrativo de NAPESA en Iquitos".



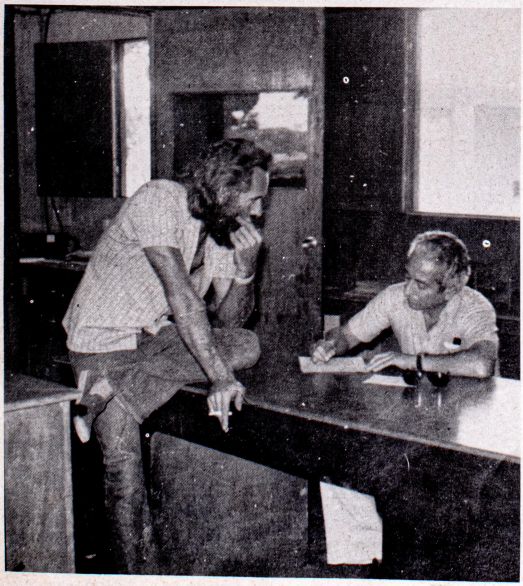
JAMAS HEMOS TENIDO QUEJAS

"He sido uno de los primeros que comenzó a trabajar en NAPESA", afirma Aldo Mori Gaviria, Administrador de la Oficina de Pucallpa, mientras conversa con **Proceso** en el puerto de la Hoyada de esta ciudad cuyo paisaje es en parte el panorama de un mítico Oeste.

Miles de trabajadores desfilan por este puerto que es el más activo de todos los que existen en la Amazonía Peruana. Al fondo, junto al agua del Ucayali, los trabajadores de la empresa están convencidos que antes del medio día de este primer sábado de setiembre deberá llegar al agua la barcaza que durante los tres últimos meses han venido construyendo.

Minutos más tarde, en uno de los bares del puerto, la gente de NAPESA celebra este nuevo éxito que en la empresa se ha convertido en un hábito. A lo largo de los cinco años de trabajos en el transporte fluvial, afirma Aldo Mori Gaviria, "jamás hemos tenido ni una sola queja de nuestros servicios porque siempre hemos cumplido fielmente con nuestros compromisos".





Dos Tripulantes de la flota de NAPESA conversan con PROCESO.
Abajo, el Ing. Hugo Carrillo coordina acciones con Al Neuman, Supervisor de Astillero.



Aldo Mori tiene 49 años, a excepción de unos pocos meses, toda su vida ha trabajado en la Amazonía y siempre en empresas cuya eficiencia ha sido de primera calidad. El 6 de setiembre de 1971 comenzó a trabajar con los ingenieros Carrillo y Carranza cuando aún faltaban 10 días para constituir la empresa.

Al Neuman, en cambio, es un técnico extranjero especializado en construcciones metálicas para barcos y aviones. Toda su formación profesional la hizo en los Estados Unidos y gran parte de su experiencia la consiguió en construcciones navieras para los países caribeños.

"Hace cuatro años que estoy en el Perú" afirma, y el interlocutor intuye cierto vuelo de naves entre la sangre de este barbado constructor que en Pucallpa se desplaza entre la parquedad que interfiere un lenguaje con otro. La conversación se desarrolla sobre una chata que flota en las orillas del Ucayali, al lado de miles de embarcaciones que llegaron ayer de los más diversos lugares y que mañana partirán aguas arriba o abajo.

"He vivido muchos años viajando de Trinidad a Tobago, de San Vicente a Santa Lucía y casi todas las islas del Caribe, encargado de la Administración y construcción de Yates veleros para el desarrollo del turismo", dice Neuman al tiempo que se retira hacia un grupo de trabajadores para dar las últimas instrucciones para el lanzamiento de una de las nuevas embarcaciones que la empresa ha puesto al servicio del transporte del petróleo.

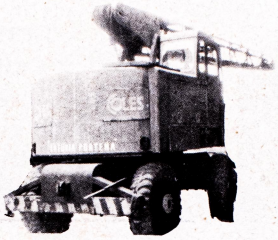
Esta nueva nave que NAPESA pone al servicio del transporte fluvial en la Amazonía, antes del inicio de sus actividades será revisada minuciosamente. cada uno de los puntos de la soldadura, todos los ángulos y uniones son revisados con lupa, como dice la gente de estos lugares.

Permanecerá a prueba varios días flotando sobre el agua hasta que quede demostrado fehacientemente que ni una sola gota de agua se ha filtrado a los interiores de la embarcación.

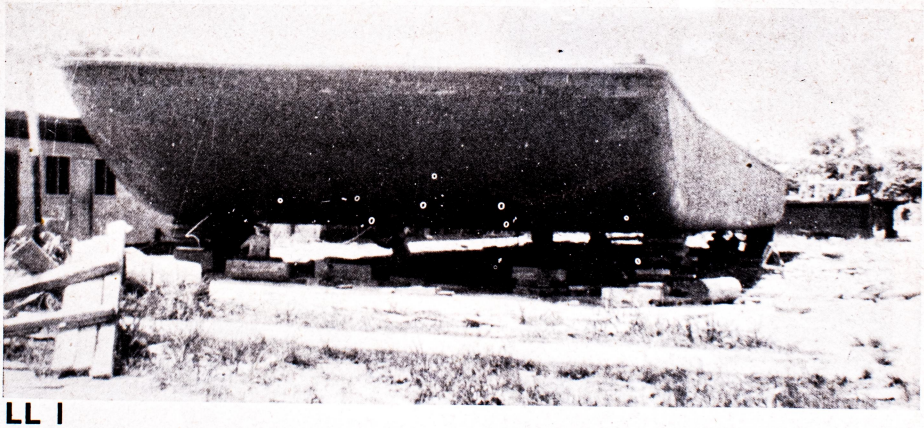
Días más tarde, la conducción y mantenimiento de la nave será encargada a navegantes que han nacido sobre las aguas, que sobre ella han crecido y conociendo cada uno de los secretos más íntimos de los ríos están listos para evitar cualquier riesgo. No en vano un navegante de mares afirma que los navegantes de los ríos de la selva son los más valientes que ha conocido.

ASTILLEROS
Jorge Labarthe S. A.

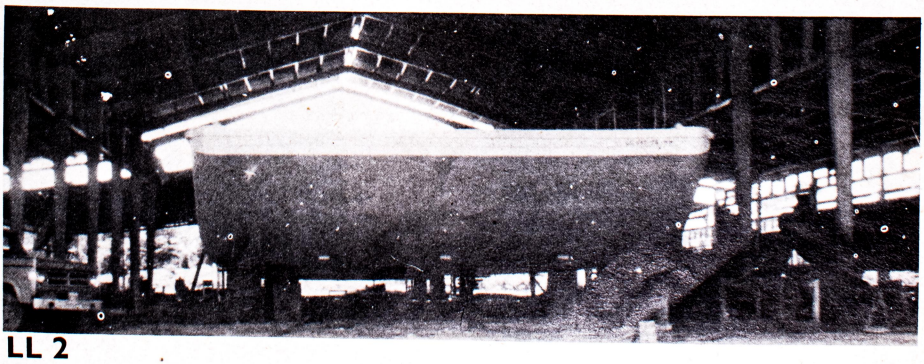
Carretera Federico Basadre Km. 8.250 – Tefs. 501 y 151 PUCALLPA – PERU
–Alquiler de grúas y equipos pesado–



Saluda en su V Aniversario a NEGOCIOS AMAZONICOS PERUANOS S.A. y le agradece el habernos encargado la construcción de sus barcazas **LL 1** y **LL 2**



LL 1



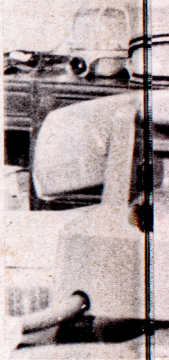
LL 2



¿QUIEN ES QUIEN EN NAPESA?

"Con NAPESA se inicia el transporte organizado y masivo por los ríos de la Hoya Amazónica", afirman los creadores de esta empresa, que en sus cinco años de existencia ha inaugurado varias rutas de navegación que, hasta hace poco, nadie se había atrevido a realizar en la Amazonía. Ellos mismos son los gestores de capítulos importantes en la historia del "boom" petrolero de la Selva. Y ellos mismos son los que ahora inauguran el transporte intermodal de los minerales peruanos a los mercados extranjeros a través de los ríos de la Selva.





JORGE CARRANZA BOGOVICH

Nacido en Nepeña, Ancash, el 31 de Diciembre 1924.

Estudios:

- Colegios Fiscal de Nepeñasy "La Merced" y "San Agustín" de Lima.
- Ingeniero de Petróleo, Universidad Nacional de Ingeniería 1948.
- Bachiller de Matemáticas-San Marcos 1946.
- Administración de Negocios – Cursos acelerados –ESAN– 1965.

Experiencia Profesional:

1949	International Petroleum Co., Beca C.
1950-1951	Empresa Petrolera Fiscal – Campos "Los Organos y Zorritos".
1952-1954	Actividades privadas en Comercio y contratos.
1955-1970	Compañía de Petróleo Ganso Azul Ltda. (Producción, construcción y mantenimiento de oleoducto, Transportes fluviales domésticos y de exportación desde el río Pachitea y Pucallpa a Manaos (Brasil), Perforación y Refinería). Ultimo puesto: Superintendente General y Director.
1962-1963	Profesor invitado de la Universidad Nacional de Ingeniería.
1970 – A la fecha	Accionista y Director Gerente de Negocios Amazónicos Peruanos S.A. Actual Presidente del Directorio.



Las reuniones con nuestros responsabilidad cotidiana. Aquí vemos a los Ings. Alfredo Díaz, Gerente y Asesor Financiero quienes atendidos por Pedro M





...estros ejecutivos es una ...tiana.
...s. Carranza y Carrillo con ...e de Amaco, Tor Lindback, ...ciones son debidamente ...Mayta, de la Conserjería.

HUGO CARRILLO FIORANI

Nacido en Lima el 17 de Noviembre 1926.

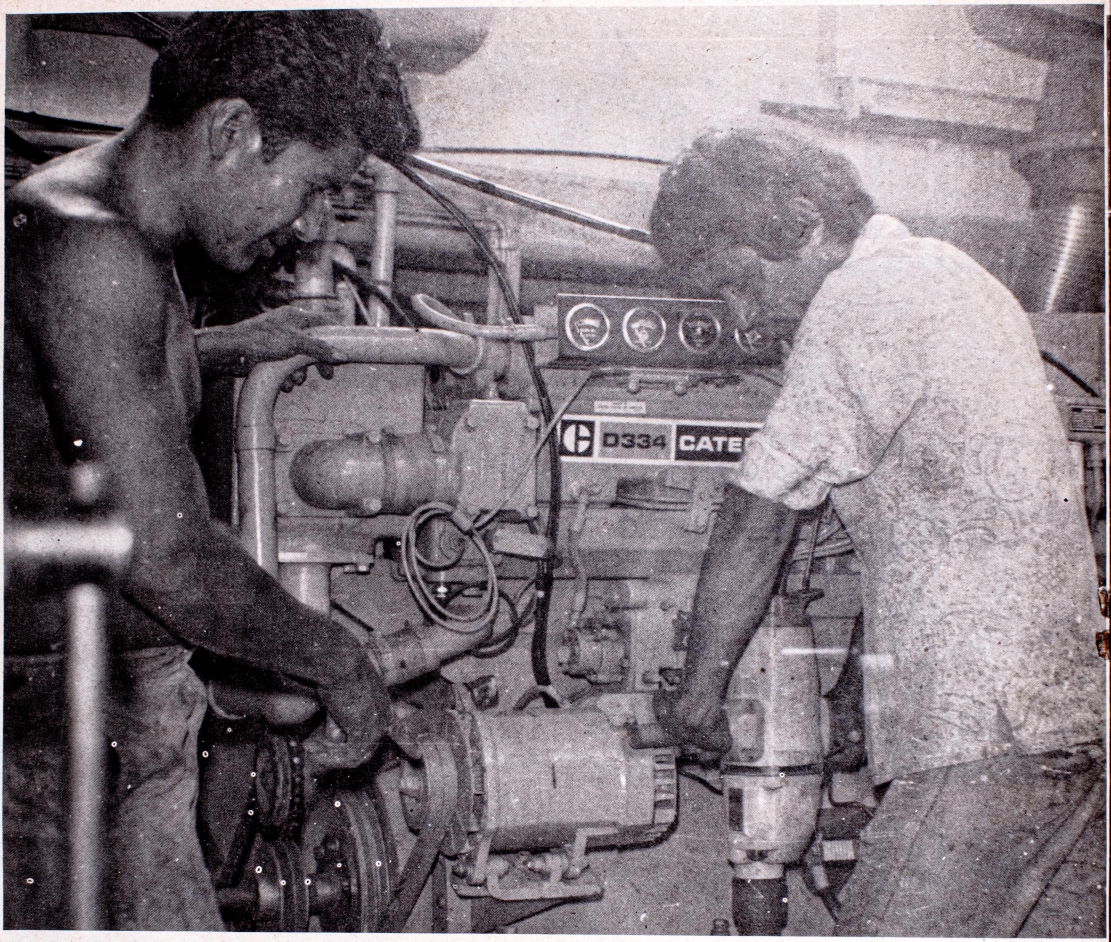
Estudios:
- Primaria: Colegio Fiscal 440.
- Secundaria: Colegio Nacional de Nuestra Señora de Guadalupe.
- Ingeniero de Petróleo, Universidad Nacional de Ingeniería 1949.
- Magister en Administración de Negocios – ESAN – 1965.

Experiencia Profesional:

1950-1959 International Petroleum Co. Ltd.
- 7 años de experiencia de campo en Talara.
- 2 1/2 años de experiencia administrativa en las oficinas de Lima.
- Ultimo puesto: Supervisor de Presupuesto y Estadísticas del Departamento de Economía Administrativa.

1959-1970 Compañía de Petróleo Ganso Azul Ltda. (Operaciones Selva).
- Ultimo puesto: Director y Asisfente Técnico de Gerencia.

1970 – A la fecha Accionista y Presidente de Negocios Amazónicos Peruanos, S.A.



Almacenes y Mantenimiento

ASI ATENDEMOS NUESTRAS MAQUINAS



En el Puesto de Mando de "La Reyna del Amazonas" conversamos con Aleardo Ferrando, Jefe de Mantenimiento de NAPESA en Iquitos.

Nos explica que en el éxito de la compañía ha cumplido un rol preponderante la eficiencia del mantenimiento de las máquinas de cada una de las embarcaciones.

Este servicio de mantenimiento se otorga a las máquinas, prosigue, según el recorrido y las horas de trabajo que los constructores recomiendan.

Para este trabajo han diseñado un equipo especial en base a una DOLEMITA y que es una pequeña chata de 45 toneladas que previa inmersión al llenarla con agua, recepciona a las unidades por repararse. Este instrumento de trabajo la ideó el Ing. Carranza, nos explica, y surgió por la necesidad de atención inmediata que tienen las unidades de la empresa.

El servicio de mantenimiento está intimamente relacionado con el abastecimiento de repuestos y otros implementos. Para conversar sobre este aspecto de la empresa, Ferrando nos pone en contacto con Víctor Arévalo Hidalgo quien está a cargo de la Jefatura General de Repuestos de la Oficina de Iquitos.

Arévalo nos explica que a través de un sistema de comunicaciones que existe entre los capitanes de las embarcaciones, los encargados del mantenimiento y los que trabajan en abastecimientos, ellos están atentos a todas y cada una de las necesidades de sus unidades fluviales. "Nos preocupamos porque no les falte nada", remarca.

La Potencia de NAPESA

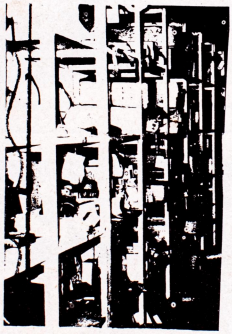


Entre 14 remolcadores y unidades autopropulsadas suman a 7,545 caballos de fuerza el total de la potencia instalada de las naves que hace operar Negocios Amazónicos Peruanos S.A. en los ríos de la Selva.

Para el transporte de petróleo, combustibles, y otros elementos cuenta con 25 barcazas cisternas en actual operación que, en total, son capaces de transportar 103,120 barriles que en unidades de peso significan 14,870 toneladas.

En esta misma línea 18 tanques flotantes tienen una capacidad de almacenamiento de 6,000 barriles u 850 toneladas. Y para el transporte de carga sobre cubierta cuenta con 5 barcazas que tienen una capacidad de 2,100 toneladas entre todas.

Toda esta infraestructura de transporte fluvial a fines del mes de noviembre serán reforzadas por un remolcador de 500 caballos de fuerza, 6 barcazas cisterna con una capacidad total de 31,000 barriles que significan 4,426 toneladas.





EMBARCACIONES DE N.A.P.E.S.A.

OPERATIVAS

1. Remolcadores	Dimensiones	Potencia	Barriles	Ton.
– Reina del Amazonas	103'3" x 35'0" x 9'5" x 6'6"	1800	----	----
– Perkeo	62'10" x 18'10" x 7'0" x 5'6"	650	----	----
– Jennifer	47.7' x 19' x 5.1'	600	----	----
– Enterprise	52.2 x 18.1' x 6.5'	600	----	----
– Elena	50' x 13' x 5.6" x 4'	400	----	----
– Esmeralda	50' x 13' x 5'11" x 4'	400	----	----
– Ana Mary	41' x 10' x 4'6" x 3'	125	----	----
– Ritinka	50' x 13' x 5'11" x 4'	380	----	----
– Lisoraya	50' x 13' x 5'11" x 4'	380	----	----
– Anita	50' x 18' x 5'11" x 4'	480	----	----
– Tricomar	78'6" x 22'6" x 6'6"	680	----	----
– Irene*	50' x 18' x 5'11" x 4'	480	----	----
2. Embarcaciones de Pasajeros				
– Gert	42' x 14' x 4'	350	----	----
– S & S	42' x 14' x 4'	350	----	----
– Esteban	48' x 13' x 3'	350	----	----
3. Barcazas Cisternas				
– BB–110	225' x 38'1 x 10'2"	-----	12000	1750
– BB–111	225' x 38' x 10'3"	-----	12000	1750
– BB–112	225' x 38' x 10'3"	-----	12000	1750
– BB–113	225' x 38' x 10'3"	-----	12000	1750
– HTC–19	173' x 39' x 9'9"	-----	8500	1250
– HTC–22	171'6" x 38'10" x 9'9"	-----	8500	1250
– EE–1	150' x 36' x 7'6"	-----	5820	800
– CC–1	55.8' x 25.3' x 5.9'	-----	1000	140
– CC–2	55.8' x 25.3' x 5.9'	-----	1000	140
– CC–3	55.8' x 25.3' x 5.9'	-----	1000	140
– CC–4	55.8' x 25.3' x 5.9'	-----	1000	140
– CC–5	78' x 20' x 6'	-----	1000	140
– CC–6	78' x 20' x 6'	-----	1250	180
– D–1	45' x 18' x 4.5"	-----	350	50
– D–2	45' x 18' x 4.5"	-----	350	50
– D–5	45' x 18' x 4.5"	-----	350	50
– CC–7	80' x 21' x 5.6"	-----	1000	50
– CC–8	80' x 21' x 5.6"	-----	1000	140
– CC–9	80' x 21' x 5.6"	-----	1000	140
– FF–1	39.92 mt x 10.5 mt x 2.3 mt	-----	4000	570
– FF–2	39.92 mt x 10.5 mt x 2.3 mt	-----	4000	570
– FF–3	39.92 mt x 10.5 mt x 2.3 mt	-----	4000	570
– FF–4	39.92 mt x 10.5 mt x 2.3 mt	-----	4000	570
– GG–1	22.96 mt x 10.5 mt x 2.3 mt	-----	2000	280
– GG–2	22.96 mt x 10.5 mt x 2.3 mt	-----	2000	280
– GG–3	22.96 mt x 10.5 mt x 2.3 mt	-----	2000	280
– LL–1	46.23 m x 10.50 m x 2.30 m	-----	5000	714
– LL–2	46.23 m x 10.50 m x 2.30 m	-----	5000	714
4. Barcazas para carga sobre cubierta				
– HH–1	110' x 30' x 7'	-----	-----	300
– HH–2	110' x 30' x 7'	-----	-----	300
– HH–3	110' x 30' x 7'	-----	-----	300
– I–1	120' x 30' x 7'03"	-----	-----	600
– I–2	110' x 30' x 7.3'	-----	-----	600
				2100
5. Tanques Flotantes				
– 18 tanques	9.20 mt x 3.30 mt x 2.25 mt	-----	6000	850
6. EN CONSTRUCCION.–				
– Remolcador Irene	50' x 13' x 4'11"	480	-----	-----
7. Barcazas Cisternas				
– LL–3	46.23 m x 10.50 m x 2.30 m	-----	5000	714
– LL–4	46.23 m x 10.50 m x 2.30 m	-----	5000	714
– MM–1	45 m x 10 m x 2.60 m	-----	5500	785
– MM–2	45 m x 10 m x 2.60 m	-----	5500	785
			31000	4426

SERVICIOS S.A.

Saludamos a

NAPESA

en su Aniversario

Operaciones de carga y embarque

y todo lo relacionado a equipos pesados.

Servicio de almacenaje propio.

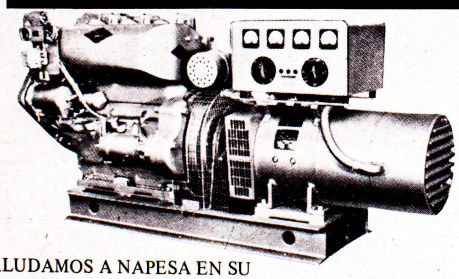


IQUITOS
Coronel Portillo 464
Teléf. 4854 - Casilla 313

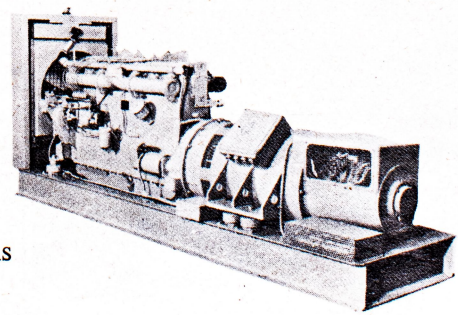
PUCALLPA
Km. 4.5 - Carretera Basadre
Teléfono 616 - Casilla 326

LIMA
Javier Prado 610 - San Isidro
Teléfono 409099 - Casilla 1407

ARMSTRONG SIDDELEY



DISTRIBUIDORES BRIALLARD S.A.
Av. República de Panamá
2267 – Telf. 721425 – LIMA



SALUDAMOS A NAPESA EN SU

5º ANIVERSARIO

CON NUESTRAS LINEAS

ARMSTRONG SIDDELEY
Motores industriales, marinos y grupos electrógenos Diesel hasta 25 km.

BAUDOUIN
Motores industriales, marinos y grupos electrógenos Diesel de 50 a 500 Km.



En NAPESA, de Lima, quien primero le recibirá es Lily Girón nuestra recepcionista.

CONOCEMOS A LAS PERSONAS POR SUS VOCES

Cada uno de los centros de operación de NAPESA están intimamente unidos y enterados de los movimientos que cada uno de ellos realiza. Así, a la par que se ejecuta una actividad en Lima, las oficinas de Pucallpa e Iquitos se enteran al detalle de este movimiento de la empresa a través de un sistema de radio comunicación que opera en cada una de estas localidades.

Del mismo modo cada una de las unidades de transporte fluvial, ya sean remolcadores o naves para el transporte de personal, cuentan también con un equipo de radio con el que hora a hora informan a la central de Iquitos o de Pucallpa el estado de la navegación, el tiempo de viaje, necesidades en caso de eventualidades, hora de salida y llegada y otros detalles de la navegación.

Pepita Gil es la radio operadora de la Oficina de Iquitos y ella afirma que conoce a todas las personas con las que a diario se comunica sólo por el timbre de la voz.

Este mismo trabajo, en la Oficina de Pucallpa, lo realiza Betty Rojas y, en la Oficina de Lima, María del Carmen. Todas ellas, por la voz conocen a las personas. Todas ellas conocen minuciosamente la marcha de sus oficinas. En Iquitos, Pepita Gil está enterada de la ubicación de las unidades de transporte y de sus horas de llegada. Nada se les escapa.

Se ha creado pues todo un sistema de comunicación interna para poder atender inmediatamente y en forma oportuna los requerimientos del viaje de cada una de las embarcaciones que constituyen la flota de transporte de la empresa que en esta oportunidad celebra su quinto aniversario, años de trabajos intensos que la han convertido en la primera empresa naviera de transporte fluvial de la Amazonía y el Perú.



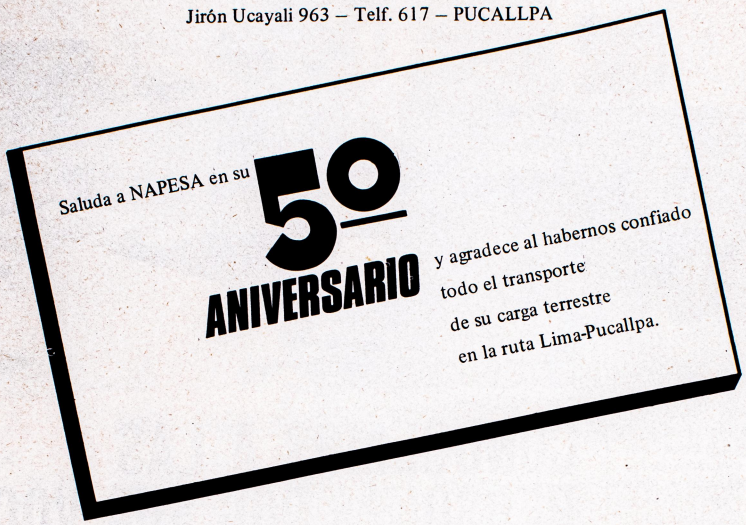




Ellas son el lazo del Trabajo y de una buena coordinación: Betty Rojas, en Pucallpa; María Acevedo, en Lima; y, Pepita Gil, en Iquitos.

TRANSELVA S. A.

Jirón Ucayali 963 – Telf. 617 – PUCALLPA



Servicios Técnicos Amazónicos SETAM

IQUITOS: Crnl. Portillo 470 – Telf. 4854 – Casilla 313
PUCALLPA: Km. 4.5 Carretera Basadre – Telf. 616 – Ap. 326
LIMA: Javier Prado 610 (San Isidro) – Telf. 409099 – Ap. 1407

REPARACIONES DE MOTORES DIESEL, CALDEROS Y MAQUINARIAS EN GENERAL.
REPARACIONES E INSTALACIONES NAVALES. RECTIFICACIONES
Y TRABAJOS DE MAQUINADO, SOLDADURA Y CALDERERIA.

A NAPESA, en su

5º ANIVERSARIO

se complacen en saludarle, como reconocimiento a su condición de empresa naviera que cumple el más importante rol en el desarrollo petrolero de la Selva y al progreso y prosperidad de la misma.

La GG-3 está en el Agua

UNA BARCAZA PARA EL PETROLEO

El 6 de setiembre, desde uno de los astilleros de Pucallpa, salió a las aguas la Barcaza GG-3 para contribuir en el proceso de transformación del petróleo de la Amazonía.

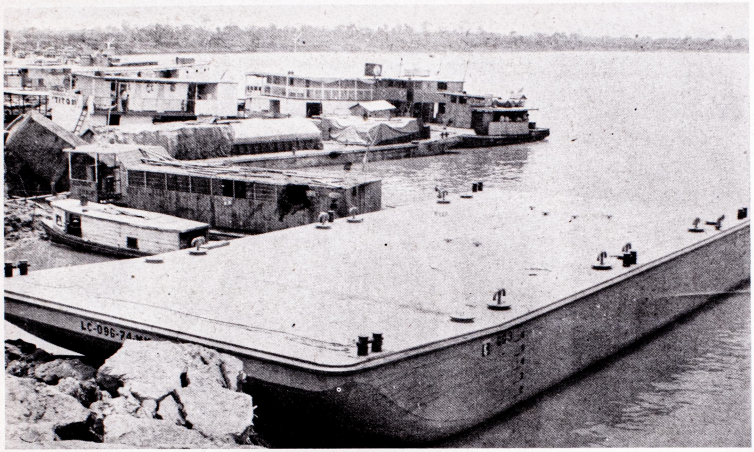
Esta barcaza cuya construcción se inició en el mes de abril al llegar desde el puerto del Callao la primera plancha de fierro de un cuarto de pulgada de grosor, tiene una capacidad de transporte de 2 mil barriles de líquidos y ha sido casi íntegramente construido por los trabajadores de la región.

El técnico encargado de supervisar la construcción de esta barcaza afirma que al cabo de varias experiencias en las que los trabajadores de la región han demostrado su efectividad y responsabilidad, él está convencido que ellos son los más aptos para realizar estas actividades con menor esfuerzo y en los tiempos más breves.

En la construcción de la GG-3 participaron numerosos trabajadores; ahora, al cabo de unos meses, ya está lista para prestar sus valiosos servicios en el desarrollo de la Amazonía.

Sin alardes, con hechos concretos, los hombres que generaron esta empresa contribuyen decididamente en hacer realidad una aparición colectiva: los servicios conexos derivados de la actividad petrolera que sirvan como fuentes de riqueza para los pobladores de la región.

La GG-3 ya está en el agua. En cada uno de sus próximos viajes 2 mil barriles de petróleo serán transportados desde los pozos de extracción hasta los centros de refinación. Y todo ello con la mayor garantía que aseguran cinco años de eficientes servicios de transporte fluvial en la Amazonía.



Con el Capitán del "Jennifer H"

UN VIEJO LOBO DEL RIO NOS NARRA SUS VIAJES



"Jennifer" ha regresado a Iquitos después de un largo viaje. Ha estado en el río Sumiría, afluente del Marañón, transportando material para perforaciones petroleras que se están desarrollando en la zona.

Cuando el remolcador encosta entrevistamos a Víctor Leal Vela, capitán de la embarcación, a Manuel Gonzales Caribe y Alonso Torres Macedo, dirigentes de navegación.

El capitán nos dice que ya lleva más de 30 años trabajando como navegante y que desde hace dos años trabaja para NAPESA. Antes del Jennifer estuvo navegando en el "Enterprise" rumbo al río Pacaya que es uno de los afluentes del Ucayali.

Durante la conversación nos explica el funcionamiento del radar de su nave, la sensibilidad de este detector de peligros. Afirma luego que desde que trabaja para la empresa no ha tenido ni un sólo percance debido a lo minucioso de la implementación para la seguridad de cada una de las embarcaciones. Concluye afirmando que todos los capitanes de embarcaciones asumen la plena responsabilidad de la navegación.

La tripulación del "Jennifer" está compuesto por ocho experimentados navegantes: 2 dirigentes de navegación, 2 motoristas, 2 timoneles, 1 cocinero y el Capitán de la Embarcación.

Los dirigentes de navegación conversan utilizando los términos propios del lenguaje de los navegantes. Explican que cinco metros a estribor de la nave se están produciendo golpes de agua y otra serie de detalles en ese lenguaje de especialistas.

El primero tiene 33 años y el segundo 27. Ambos tienen el rostro curtido por el Sol, las manos francas que otorga el trabajo y la espalda al aire. "Hace más de 10 años que navegamos", afirman. "Es probable que la próxima semana nos marchemos hacia el Tapiche y lleguemos hasta el río Blanco", agrega uno de ellos.

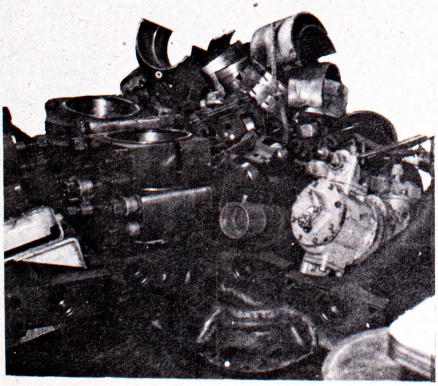
Hombres que han nacido sobre el agua. En cuanto llega están soñando ya en el próximo viaje. Así han nacido. Así viven.

Como en el caso específico de "Jennifer" todos los tripulantes de las embarcaciones que conforman la flota de NAPESA han sido seleccionados entre los mejores navegantes que han surgido en los puertos de la Amazonía.





LA REINA ESTA ENFERMA



Setiembre de 1975 y la Reyna está enferma. Ha viajado incansablemente durante los últimos 20 años y hoy, por fin, los encargados de velar por su salud han solicitado su descanso. Ella, pues, reposa ahora sobre las arenas de su vasto imperio mientras quirófanos y cardiólogos revisan su organismo.

"Le estamos cambiando los serpentines de refrigeración", afirma uno de los técnicos encargados de velar por su salud. En el puerto, las garzas sobre vuelan en homenaje a la Reyna y, la infancia que se esconde en las plumas de esas aves, escucha hablar de cigueñales, monobloks y árboles de leva como si el cuerpo de la Reyna fuera una máquina.

¿Qué diferencia existe entre la Reyna y los demás seres de carne y hueso para que cuando se hable de su salud los técnicos expresen esos nombres burdos que los mecánicos le han puesto a las partes de su organismo y, en cambio, no se hable de sus riñones, de su dulce corazón, de su torrente sanguíneo, de sus ojos azules o de sus manos tiernas?



Veinte años tiene la Reyna. "La conocí por primera vez cuando llegó a Belem do Pará en 1955", afirma Aleardo Ferrando, Jefe de Mantenimiento de la Oficina de NAPESA en Iquitos.

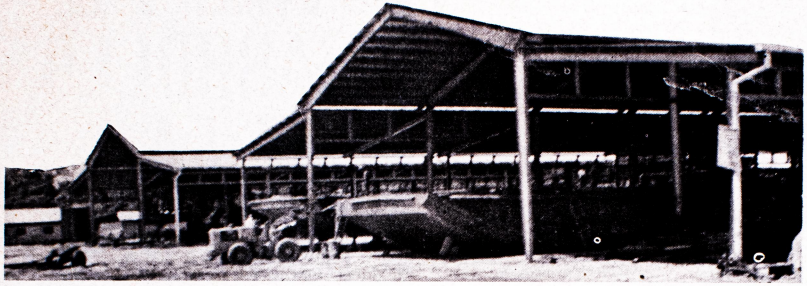
En ese entonces llegó para transportar petróleo crudo de Pucallpa a Manaos. En esos viajes remolcaba cuatro barcazas con capacidad de 12 mil barriles cada una. Hoy, "La Reyna del Amazonas" está enferma.

Antes de ponerse en esa situación, fue una de las principales protagonistas del éxito petrolero de las compañías que operan en la región. Ella, con una capacidad de transporte de 10,000 toneladas empujadas por dos motores de bajas revoluciones y 850 caballos de fuerza cada uno, fue la hacedora de muchos éxitos.

Ahora está descansando. Dentro de algunos meses otra vez estará haciendo rugir su poderoso corazón sobre las aguas de su imperio. Para lo cual la empresa se empeñará en la cuantiosa inversión de once millones de soles.

Para tener una idea cabal sobre esta inversión, basta saber que se emplearán más de seis toneladas de repuestos nuevos sólo para los motores. Los cigueñales, por su longitud, tuvieron que ser enviados por vía aérea a Los Angeles, USA, para su reparación.

Fábrica Técnica S. A.
FATECSA



Congratula a NAPESA
la mayor empresa naviera
de la Selva, en su

5º ANIVERSARIO

–CONSTRUCTORES NAVALES DE CHATAS Y REMOLCADORES.
–FABRICANTES DE TANQUES, TORRES METALICAS Y COCINADORES (SECADO DE MADERA)
–ESTRUCTURAS METALICAS EN GENERAL.

OFICINA EN LIMA: Pasaje A.F. Mejía 171 (Cdra. 10 Av. Arenales)
Telfs. 719546 – 721986 y 721987
TALLERES: Las Lomas 650 – Telf. 816712 – Urb. Zárate.

transportes huallaga s.a.

Jirón Ucayali 967 – Telf. 617 – PUCALLPA

–TRANSPORTE TERRESTRE
DE COMBUSTIBLE A GRANEL–

Se complacen en saludar a NAPESA, la empresa del mayor transporte fluvial de nuestros ríos amazónicos, al conmemorarse su V Aniversario.

AMACO, Amazónica Comercial S. A.

Oficinas en:

PUCALLPA
Km. 4.5 Carr. Basadre
Ap. 326 – Telf. 616

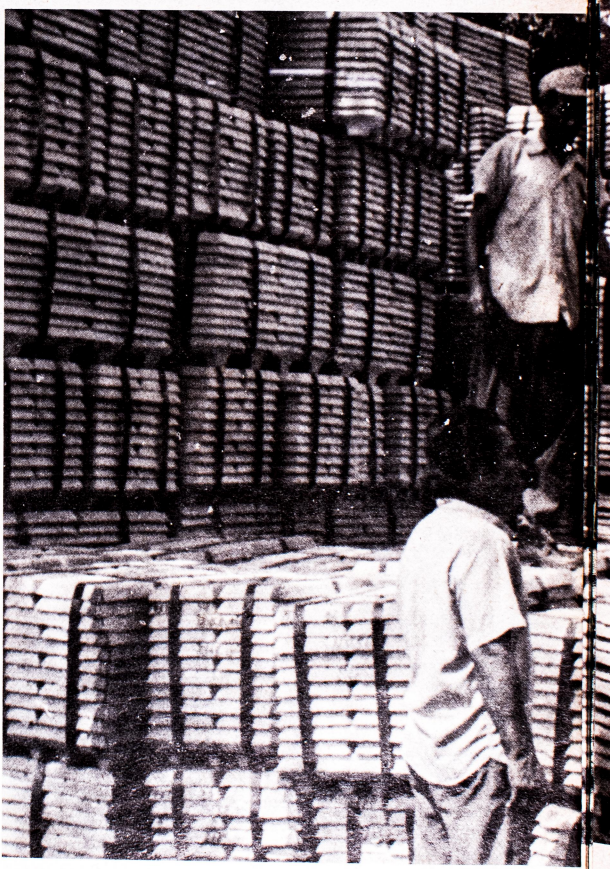
IQUITOS
Crnl. Portillo 464
Telf. 2510

LIMA
Javier Prado 610 – San Isidro
Telf. 409099 – Ap. 1407

En el V Aniversario de NAPESA se suman afectuosamente para saludarla y hacer votos por su primacía como la principal empresa del transporte fluvial en la Selva.

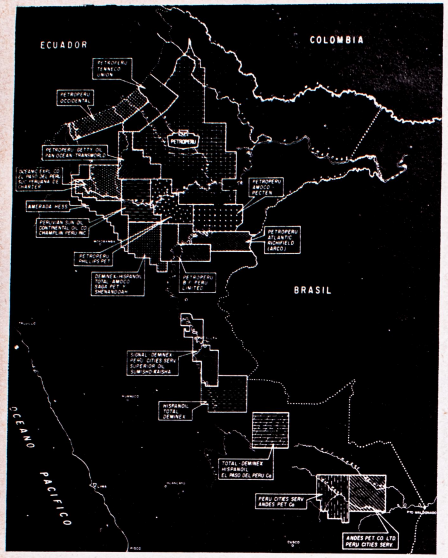
EL TRANSPORTE FLUVIAL Y EL DESARROLLO DE LA AMAZONIA





En la foto superior nuestro primer desembarque de barras de zinc en MANAOS, Brasil que NAPESA transportara para CENTROMIN.
Abajo, una sesión de nuestros directivos, a la derecha, almacenamiento de zinc en Pucallpa.





Hugo Carrillo Fiorani y Jorge Carranza Bogovich vienen trabajando cerca de 20 años en la Amazonía. El contacto directo con esa problemática les ha permitido tener una visión nítida de las alternativas para el desarrollo socio-económico de la región. Sin utopías. Con datos concretos sobre una realidad tan cambiante como la Amazónica, ellos plantean en esta entrevista la urgencia de crear una infraestructura de transporte para el despegue económico de la región. Al analizar el problema del petróleo afirman "Nosotros sabíamos que la búsqueda del petróleo en la Selva tenía que venir de un momento a otro puesto que lo único que faltaba para el desarrollo de esta actividad era un poco de decisión en la política petrolera del Estado. Y ello se produjo".

El primero de ellos es accionista, Director Gerente y ex-Presidente del Directorio de NAPESA, y el segundo es también accionista, Director Gerente y actualmente Presidente del Directorio de la misma empresa, empresa que en esta oportunidad celebra su **Quinto Aniversario**, tiempo en el que ha vivido bajo un crecimiento permanente debido a que "el 100 por ciento de las utilidades que generan los trabajos de la empresa son reinvertidos íntegramente en la región", afirman. En esta conversación sostenida entre Proceso y los hombres que deciden las acciones de NAPESA, una constante permanente es el análisis de la problemática amazónica a partir de la valiosa experiencia que aporta una empresa que ha demostrado cómo se debe encarar eficientemente uno de los ángulos de esta gigantesca problemática.

¿Cuál es el contexto socio-económico en el que se generó NAPESA?

El 16 de setiembre de 1970 se creó NAPESA adquiriendo las unidades de transporte fluvial de lo que fue la flota de la compañía petrolera Ganso Azul en la que habíamos trabajado un promedio de 15 años aproximadamente.

A partir de esas unidades hemos llenado el vacío que existía en el transporte organizado y masivo por los ríos de la Amazonía. Hasta entonces este trabajo se realizaba de una manera caótica y desorganizada. Los interesados en estos trabajos no llegaron a comprender que para el desarrollo socio-económico de la región era imprescindible el desarrollo de una infraestructura de transporte capaz de unir los centros de producción con los mercados de consumo.

¿De qué modo el "boom" petrolero influyó en el éxito de la empresa?

Nosotros sabíamos que la búsqueda de petróleo en la Selva tenía que producirse de un momento a otro puesto que lo único que faltaba para el desarrollo de esta actividad era un poco de decisión en la política petrolera del Estado.

El "boom" petrolero tenía que producirse aún en el indeseable caso de que las compañías no encontraran petróleo. Años antes de su realización nosotros habíamos dado conferencias y prestado asesoramiento a diferentes instituciones, allí señalábamos la necesidad imperiosa de emprender la búsqueda del petróleo en la Amazonía debido a la creciente demanda a nivel mundial y al agotamiento de los viejos campos de la costa peruana.

En los países no industrializados, como el nuestro, la demanda de petróleo crece en porcentajes mucho mayores que en los países altamente desarrollados. Pero en el caso específico de los desarrollos regionales, el "boom" petrolero generó posibilidades masivas de trabajo. Las compañías necesitaban de un equipo de transporte para sus materiales de trabajo y su personal; y NAPESA cubrió parte de esa necesidad.

Ahora el "boom" petrolero está entrando prácticamente en su segunda etapa. La etapa de explotación ya ha sido prácticamente superada. Estamos entrando a la etapa de producción y transformación. En este sentido conviene destacar



Almacenamiento de Barras de Zinc (Pucallpa)

que el petróleo produce desarrollo en las zonas donde se convierte en energía. En las zonas donde esa energía genera nuevas industrias. Por esto resulta de imperativa necesidad para la mayoría la pronta instalación de la refinería que garantice un seguro suministro de combustibles de alta calidad y a precios razonables. Esto es básico para todo desarrollo industrial.

¿En los cinco años que tiene la empresa cuáles han sido los hechos más saltantes ocurridos hasta ahora?

Nuestro primer trabajo fue la realización de un contrato con la Dirección de Infraestructura Aérea del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para transportar 30 mil toneladas de grava, para la construcción del nuevo aeropuerto de Iquitos.

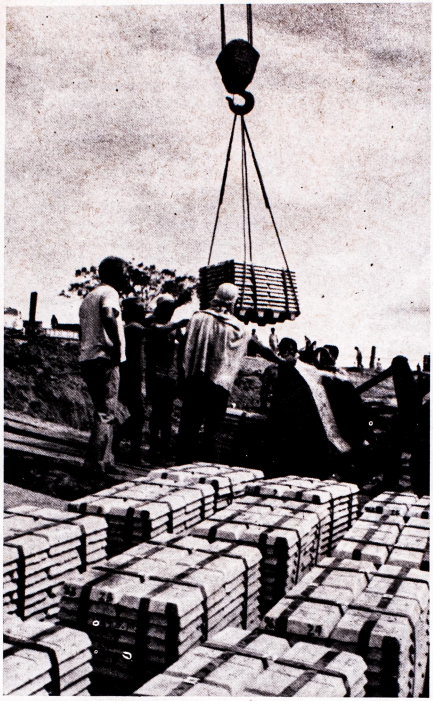
Este volumen inicial se extendió posteriormente a 130 mil toneladas que se trasladaron por vía terrestre y fluvial, desde la localidad de San Alejandro hasta la ciudad de Pucallpa el primer tramo y el segundo desde este puerto hasta la ciudad de Iquitos, con entrega final en el propio aeropuerto.

Para la realización de este trabajo ha sido necesario abocarnos al estudio de la problemática de los estibadores del puerto de Pucallpa. El estudio demostró que el 85% del tiempo de trabajo de estos trabajadores lo gastaban caminando desde el carro hasta el depósito de las chatas. Esta situación nos llevó a la necesidad de facilitar el trabajo a estos trabajadores creando una especie de muelles móviles que podrían servir de base para el futuro muelle que se piensa construir en Pucallpa.

Otro trabajo de importancia que nuestra empresa realizó fue la limpieza del río Corrientes realizado por encargo de la firma Occidental Petroleum Corp. Para su realización fue necesario la creación de una serie de mecanismos no convencionales que facilitaron el desarrollo del trabajo puesto que los medios convencionales no nos hubiesen permitido una ágil operatividad y los tiempos se hubiesen extendido, además de los requerimientos y las urgencias de la etapa de exploración petrolera.

Asimismo, conviene destacar que nosotros también estuvimos presentes en el éxito de PETROPERU en Trompeteros, puesto que hemos sido nosotros quienes transportamos todo el equipo y material que se utilizó en el primer pozo productivo que se descubrió en la Amazonía.

Aparte de estos trabajos hoy en día NAPESA efectúa servicios para el campo petrolero de PETROPERU, PERUVIAN SUN OIL, GETTY OIL (PERU) INC, PHILLIPS PETROLEUM CO., DEMINEX y OCCIDENTAL. Para la realización de nuevas operaciones de transporte en nuevos ríos que se abren para nuestras rutas, previamente emprendemos un estudio detallado del curso de las aguas, accidentes, tiempos de viaje, curvas, malos pasos de cada uno de los ríos. Esto nos permite asegurar a nuestras unidades en su desplazamiento y dar garantías en nuestros servicios.



Pero nuestro campo de acción no se restringe a los trabajos que realizamos para la empresa petroleras. Ultimamente hemos iniciado el transporte de ZINC hacia Manaos, por encargo de CENTROMIN PERU, inaugurando así el transporte fluvial internacional con productos peruanos por los ríos de la amazonía.

El transporte de este mineral lo realizamos por una acción intermodal (terrestre y fluvial) desde La Oroya hasta Pucallpa por vía terrestre y desde allí a Manaos, abriendo por primera vez el camino de la exportación de minerales por la Hoya Amazónica.

Estamos pues en una etapa de diversificación de nuestros servicios de transporte puesto que en la actualidad estamos en tratos para realizar el transporte de 80 toneladas mensuales de producción de la fábrica de pinturas VENCEDOR. La ruta por cubrirse será de Lima a Manaos.

¿Cuáles fueron los recursos y las perspectivas iniciales con las que se creó la empresa?

Los recursos con los que nos iniciamos fue simplemente el capital que representaban las embarcaciones adquiridas a Ganso Azul, espíritu de trabajo y experiencia del personal de nuestra empresa y, sobre todo, la enorme confianza en el desarrollo del potencial petrolero de la selva.

Nuestro primer equipo de transporte fluvial estuvo conformado por cuatro remolcadores y nueve barcazas cisternas, luego estas unidades paulatinamente han ido reforzándose con otras nuevas.

Las perspectivas son las mismas que hasta ahora subsisten: el insospechado potencial de la zona. Esta misma potencialidad ha permitido que los socios de NAPESA, como personas naturales, hayan venido creando nuevas empresas en la zona, generando así nuevas y mayores oportunidades de trabajo para la población económicamente activa de la región.

¿Cuál es la situación actual del transporte fluvial en la Amazonía?

La situación es problemática. Hace varios años que existe un proyecto de construcción de un terminal fluvial en Pucallpa que no ha sido realizado hasta ahora debido a una serie de factores. Uno de ellos es el problema de la ubicación que debido a las modificaciones que año a año sufre el recorrido del río no garantiza que de aquí a algunos años la ubicación ideal de hoy sea la más adecuada en el futuro. Esto es propio de todas las zonas expuestas a erosión.

De allí es que nosotros creemos que para Pucallpa puede convenir la construcción de adecuados accesos a las diferentes zonas de embarque y desembarque donde barcazas, convenientemente equipadas funcionen como muelles móviles, de tal modo que los camiones operen directamente en las cubiertas de las mismas. Para ello, las unidades de transporte fluvial ya estarían acoderadas directamente a ellas. Sin embargo este es sólo uno de los aspectos del transporte fluvial.

También puede ocurrir en un futuro cercano, bastante cercano, el fenómeno de que hayan demasiadas bodegas para transporte fluvial a consecuencia de menor actividad petrolera. Esta previsible situación es propia de los trabajos petroleros cuando se realizan en forma intensiva y áreas aisladas, como es el caso de las que actualmente se vienen desarrollando.

De otro lado, la posibilidad de disponer combustible en forma segura, abundante y a precios razonables, permitirá que los ingentes recursos no explotados hasta ahora en la Selva (a lo que se unirían los incentivos tributarios y el atractivo para nuevas inversiones) hagan posible el desarrollo de un pronto y gran despegue en la Amazonía.

¿Cómo debería implementarse el desarrollo del transporte fluvial de tal modo que influya positivamente en la actual situación socio-económica de la Amazonía?

En orden de importancia, se debería partir por lo siguiente:

1º El desarrollo de instalaciones y facilidades portuarias en Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas puesto que las que actualmente existen son deficientes y repercuten directamente en la elevación de los costos de los productos.

2º Fomentar el desarrollo de la actividad forestal, no solo de la extracción y su elemental transformación, sino creando centros mas completos de transformación a fin de que se creen mayores posibilidades de trabajo para las poblaciones de la zona.

3º Fomento del turismo, ya que a lo largo de los años se ha demostrado el creciente flujo de turistas a la zona pese a la carencia de servicios para esta actividad.

4º Sobre todo, es de capital importancia el desarrollo de la industria a fin de que la amazonía no solo sea una despensa de materia prima.

De todos estos factores que estamos señalando, es imposible desligar el futuro del transporte fluvial puesto que este servicio se integra dentro del proceso de desarrollo de la Amazonía.

REDISA

Distribuidor autorizado de
G.M. DETHOIT DIESEL ALLISON
Motores para toda aplicación. Cajas automáticas dentro
y fuera de charretera,

Saluda a NAPESA en su 5o. Aniversario

y ofrecen a todos los
industriales de la Amazonía.
VENTAS — SERVICIO — REPUESTOS
Av. Argentina 2020, Telf. 318040, Ap. 5091 — LIMA

ARMCO

Y EQUIPOS

Para SOLDAR: LINCOLN ELECTRODOS — VICTOR

¡Aseguran calidad y producción eficientes!



LINCOLN ELECTRODOS

- Para SOLDADURA de Aceros Dulces y de Aleación.
- GRUPO de "RELLENO Y SOLIDIFICACION"
- ELECTRODOS de Hidrogeno bajo y Aceros Aleados.

LINCOLN MAQUINAS DE SOLDAR:
En diferentes modelos para todas las necesidades de la industria. Las SOLDADORAS LINCOLN se caracterizan por su larga vida y resistencia al trabajo intenso.



VICTOR EQUIPO PARA SOLDAR Y CORTAR

VICTOR

- **Equipo Industrial de alta presión...** excelente para: • cortar soldar, • adherir, • fundir, • revestir, • calentar, • templar y • remover escoria, ahorra 30-40% el consumo de gas.

ARMCO PERUANA S.A.
ALTA TECNOLOGIA DE LA INDUSTRIA PERUANA

Saluda a NAPESA

en su 5o. Aniversario

METAL EMPRESA S. A.

saluda a
NEGOCIOS AMAZONICOS
PERUANOS S.A.

con motivo de celebrar su

5o ANIVERSARIO

y se complace en haberles
suministrado hasta la
fecha las siguientes unidades:

BARCAZAS PARA CARGA LIQUIDA

4 de 40,000 gal
3 de 1,000 bbl.
3 de 4,000 bbl.
4 de 5,000 bbl. (en secciones)
1 de 5,820 bbl.

BARCAZAS
PARA CARGA EN CUBIERTA
3 de 110' de eslora

NAPESA

Transportamos Progreso



NEGOCIOS AMAZONICOS PERUANOS S.A.

IQUITOS
Coronel Portillo 464
Teléf. 4854 — Casilla 313

PUCALLPA
Km. 4.5 - Carretera Basadre
Teléfono 616 - Casilla 326

LIMA
Javier Prado 610 - San Isidro
Teléfono 409099 - Casilla 1407