PROCESO

EDICION ESPECIAL

7 AÑOS DE UNA NUEVA ERA EN EL TRANSPORTE FLUVIAL

N° 33





NAPESA: LA FLOTA DEL PROGRESO EN LA SELVA PERUANA



SALUDA A LA

OCCIDENTAL PETROLEUM COMPANY,

EMPRESA CONTRATISTA PIONERA EN EL ACTUAL DESARROLLO PETROLERO DE LA SELVA, PROMOVIDO POR PETROLEOS DEL PERU.

AGRADECE ADEMAS A OXY LA CONFIANZA DEPOSITADA EN NAPESA AL HABERNOS SELECCIONADO PARA EL CONTRATO DE PETROLEO CRUDO DESDE MARSELLA (RIO TIGRE) HASTA LA ESTACION DE BOMBEO No. 1 DEL OLEODUCTO NOR-PERUANO, EN SAN JOSE DE SARAMURO, RIO MARAÑON

Transporte y desarrollo de la selva peruana

Biblioteca y Archivo
L. A. Navarro Cauper
Iquitos – Perú

...gado a la Bibboteca del C.E.T.A
Por
Don Luis Alfonso Navarro Cauper

PROCESO
REVISTA DE LA AMAZONIA
AÑO – X
SUPLEMENTO ESPECIAL
DEDICADO A NAPESA
IQUITOS – MAYO – JUNIO, 1977
EDITOR: Javier Dávila Durand
REDACCION: Germán Lequerica Perea; Roger Rumrrill; Rosendo Dávila Durand.
FOTOS: David Gomez, Petróleos del Perú, NAPESA
DIAGRAMACION: Fco. Borjas Bustamante

Una vez más, como ha venido ocurriendo últimamente, la noticia que llena de orgullo y alborozo a todos los peruanos se origina y proviene de la Amazonía Peruana.

En efecto, igual que el 16 de noviembre de 1971, cuando todo el país vibró con la noticia del hallazgo de petróleo en el pozo de Trompeteros, los medios de comunicación acaban de lanzar a los cuatro vientos la buena noticia: el petróleo de la Amazonía ha llegado a Bayóvar.

Circulando por el gigantesco oleoducto Nor-Peruano de más de 800 kilómetros de longitud, descomunal obra de ingeniería petrolera que atraviesa la Selva, trasmonta los Andes y cruza el desierto costeño, el oro negro ha llegado a Bayóvar inaugurando una nueva época en la realidad energética del país.

La noticia ha servido, con justicia, para que la opinión pública de nuestra patria vuelva los ojos y el interés sobre la realidad amazónica y principalmente sobre aquellos protagonistas de la gesta petrolera de la Selva: obreros, técnicos, empresarios y todos los hombres y mujeres que, de una y otra manera, están contribuyendo a escribir una de las páginas más memorables de la historia peruana en el siglo XX.

En este contexto, cabe destacar, además del esfuerzo epopéyico de los trabajadores, tanto trocheros como demás fuerza de trabajo especializada y no especializada, el papel que les ha tocado cumplir a algunas empresas vinculadas directamente a todo el proceso de exploración y extracción petrolífera. En este caso, nos referimos a NAPESA, una empresa de la Amazonía Peruana especializada en apoyo logístico y transporte de petróleo.

Como bien se sabe, el transporte ha jugado un rol determinante en el proceso del desarrollo histórico regional de la Amazonía, actuando en muchos períodos como un verdadero termómetro de ese mismo desarrollo.

Por ello mismo, las empresas que han actuado en esta rama de la actividad económica y social en una región caracterizada por sus grandes distancias geográficas y su marcada dispersión demográfica, han cumplido una función a todas luces importante; más aun en el caso de la actividad petrolera, en una etapa en que nuestra Amazonía ingresa a un nuevo y trascendental cambio en sus relaciones económicas y sociales por efecto directo de la inversión en el petróleo.

La significación de este aporte, en el caso de NAPESA, es demasiado elocuente. De los 2 millones y medio de barriles de petróleo con que se llenó el oleoducto y cuyos primeros volúmenes han empezado a llegar a Bayóvar, 600 mil barriles fueron transportados por NAPESA desde el campamento de Marsella hasta la Estación 1.

Motivo más que suficiente, pues, para considerar a esta empresa y a sus trabajadores, como parte fundamental de esa legión de hombres que están escribiendo la epopeya del petróleo.

ayer



MURAL QUE SE ENCUENTRA en el frente principal del Salón Mariscal Ramón Castilla en la Municipalidad de Iquitos, en el cual el pintor César Calvo de Araujo capta el instante histórico en que los marinos fundan el puerto fluvial de Iquitos.



El desarrollo navega sobre el lomo del río

Aun cuando la historia de la navegación en nuestros ríos se remonta a más de diez mil años atrás, es el 5 de enero de 1864 la fecha histórica más importante para la Amazonía y, especialmente, para Iquitos, centro a donde hoy confluye el mayor movimiento de transporte fluvial de la selva peruana. Ese día arriba al apostadero de la hoy capital loretana la flotilla de la Marina de Guerra enviada desde el Callao por el Presidente Ramón Castilla. Una síntesis de todos estos hechos, hasta nuestros días, aparece en las próximas páginas.



hoy

En 1977. Aun cuando toda la ribera de Iquitos es un sólo atracadero de embarcaciones, el puerto de NAPESA es un conglomerado de sus propias naves.

En la Amazonía, el desarrollo siempre ha venido sobre el lomo del río, desde los tiempos inmemoriales.

Hace diez mil años, según las pruebas del carbono 14, se habían desarrollado culturas ribereñas en las tierras de **várzea**, es decir las ricas tierras de las orillas fluviales, que alcanzaron altos niveles en la organización social y económica e incluso en la creación de sorprendentes tecnologías para la conservación de alimentos.

Estas grandes culturas, según los etnohistoriadores y arqueólogos, además de las tierras fertilizadas de los bancos fluviales, tenían en el río una de sus principales fuentes de sustento y abastecimiento. Su dominio sobre la cultura fluvial fue muy amplia en todos los aspectos, incluyendo naturalmente el transporte.

El río fue, también, el camino natural por donde la Amazonía penetró el 12 de febrero de 1542 en los dominios de Occidente, cuando la expedición de Francisco de Orellana navegó primero por las aguas del Napo, para desembocar luego en el anchuroso Amazonas.

Río planetario, como cantó el poeta Pablo Neruda. Los científicos han estimado que la cuenca amazónica, posiblemente la mayor del planeta, tiene más de 6 millones de kilómetros cuadrados.

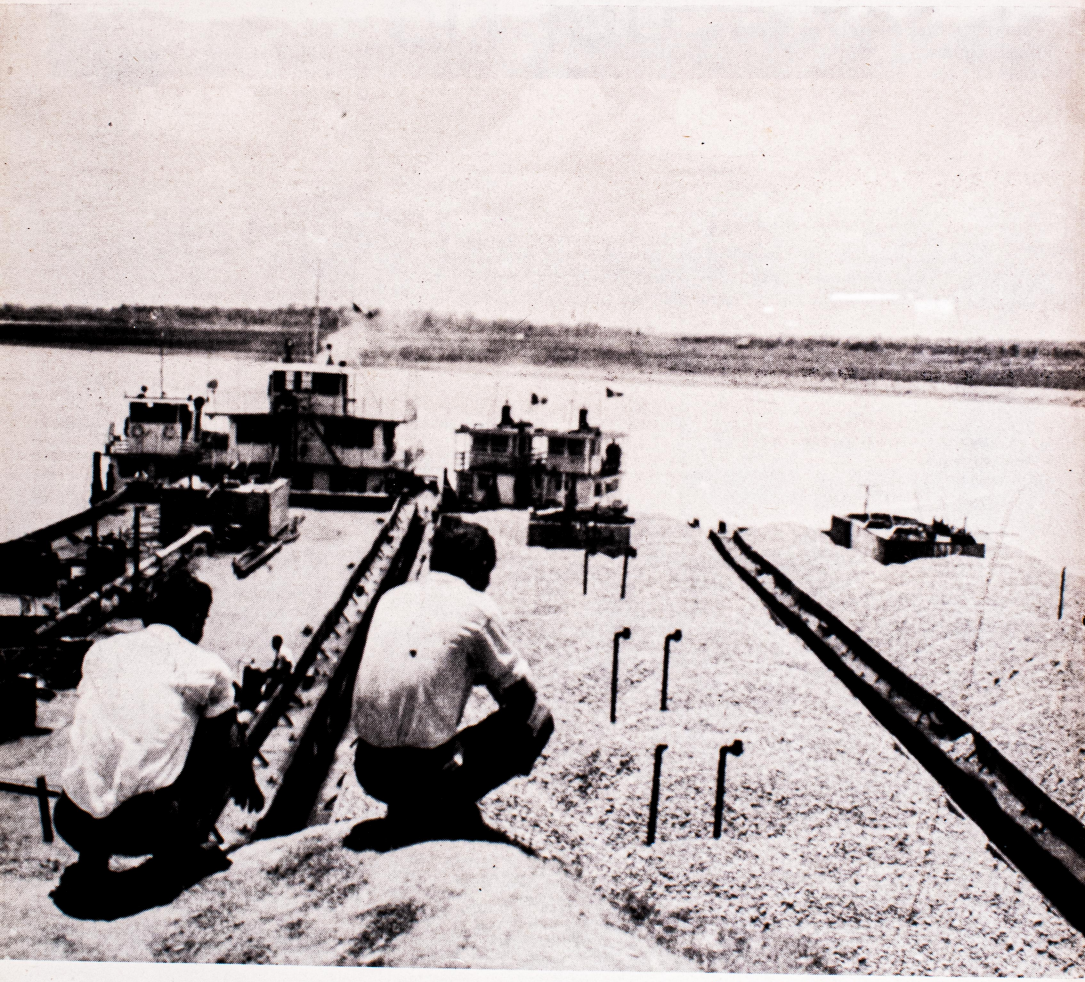
La dimensión de un continente.

La historia del río, o sea de la navegación y del transporte, ha sido siempre, pues, la historia de la Amazonía.

Como el 7 de enero de 1861, cuando el Mariscal Castilla, dispone la creación del Departamento Marítimo y Militar de Loreto, y por lo tanto, la creación de un Apostadero, una Escuela Naútica y una Factoría Naval.

Cuando arriban desde el 26 de febrero de 1864 los primeros cuatro barcos peruanos que patentizan para siempre y definitivamente nuestra soberanía indiscutible sobre los ríos, las orillas y los territorios de la vasta Amazonía Peruana.

La navegación y el transporte está asociado a todos los momentos cumbres



La historia de NAPESA se inicia en 1970. Su primer transporte fue la grava que condujo desde San Alejandro-Pucallpa, hasta Iquitos, para la pista del actual campo de aterrizaje.

de la Amazonía. También en sus días oscuros, a esos períodos grises y amargos de la historia regional. Pero está más ligado a los momentos estelares, porque el auge del transporte fue también el auge económico y social y marca los momentos más decisivos en la historia amazónica.

Tal fue en 1864, y en 1869, cuando el gobierno de José Balta, decreta la libre navegación de todos los ríos de la República, y los ríos amazónicos empiezan a ser surcados en su corrientes vírgenes, en algunos casos, por audaces navegantes ribereños, nativos, o por expedicionarios militares y científicos como el Almirante Tucker, Távara y West, Benito Lores, Pedro Portillo y otros hombres que, con su valor e inteligencia, abrieron los cauces y las rutas para el desarrollo de hoy.

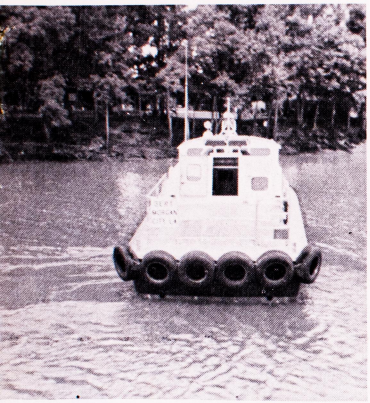
La historia se ha vuelto a repetir; ha sido reescrita, como en otras épocas.

Como en la época del caucho. El auge está vinculado al transporte. El Anuario de Iquitos de 1905 registra 33 lanchas peruanas con decenas y cientos de miles de toneladas de capacidad. Sólo el "Sanango", de propiedad de B. Levy y Cía., tenía una capacidad de bodega de 119,060 T.M. La "Yurimaguas", de Adolfo Morey, contaba con una capacidad de 85,310 T.M. mientras que la "Itecuahi", de la Comptoir Colonial Francaise, tenía un registro de 64,410 toneladas. El transporte era el mejor termómetro de la situación económica.

Hoy como ayer, el transporte sigue siendo el registro más cabal. A más transporte, más desarrollo. Ello explica que en el período de mayor auge de la inversión petrolera en nuestra Amazonía, el transporte haya jugado un papel primordial.

NAPESA es el ejemplo; con sus 13,700 caballos de potencia de remolque y su capacidad de transporte de 480,000 barriles de petróleo, mensualmente. Sus 24 remolcadoras y sus 43 chatas o barcazas.

Hoy como ayer, sin ninguna duda, el desarrollo navega sobre el lomo del río.



Un flamante, amplio y potente remolcador de NAPESA navegando por las apacibles aguas del río Nanay, en Iquitos. Como ésta, muchas otras conforman la flota de la empresa.

Una de sus veloces y modernas naves para transporte de pasajeros. Y una niña ribereña manejando su frágil embarcación, símbolo del transporte fluvial en la Amazonia.





El decisivo apoyo que presta la Fuerza Aérea del Perú al desarrollo petrolero es determinante. Aviones y helicópteros cubren los cielos de nuestra Amazonía cotidianamente, cumpliendo un servicio invalorable y patriótico.





Viaje al petróleo



A medio día, los pasajeros han empezado a llegar al aeropuerto. Si no fuera por el bosque inmediato que bordea la larga y ancha cinta de asfalto, y por algunos rostros típicamente loretanos, selváticos, uno podría creer que se encuentra en cualquier aeropuerto internacional del mundo, por la diversidad de nacionalidades del pasaje.

Mexicanos, norteamericanos, canadienses, holandeses, ingleses, colombianos, suecos y por supuesto peruanos de la Costa y Sierra de nuestro país, así como hombres de la Amazonía, esperan el momento de abordar la nave para partir en un viaje que los llevará a otra realidad amazónica.

De repente, una voz por el altoparlante ordena: "Pasajeros a Marsella, sírvanse abordar la nave". Los hombres con sus maletines de mano, sus bolsas de viaje, caminan por la rampa y se introducen en el vientre del gran pájaro de acero.

El helicóptero comienza a mover sus grandes paletas, como un navegante fluvial que rema en un río invisible. Luego de breves minutos, con su traqueteo característico, la nave se eleva primero lentamente en forma vertical y enfila su cabeza de pez en una dirección que sólo sus pilotos adivinan y conocen.

Algunos pasajeros miran desde los "ojos de buey" del helicóptero el paisaje casi cósmico de la Amazonía: un bosque planetario y de ríos elevados también a esa misma magnitud.

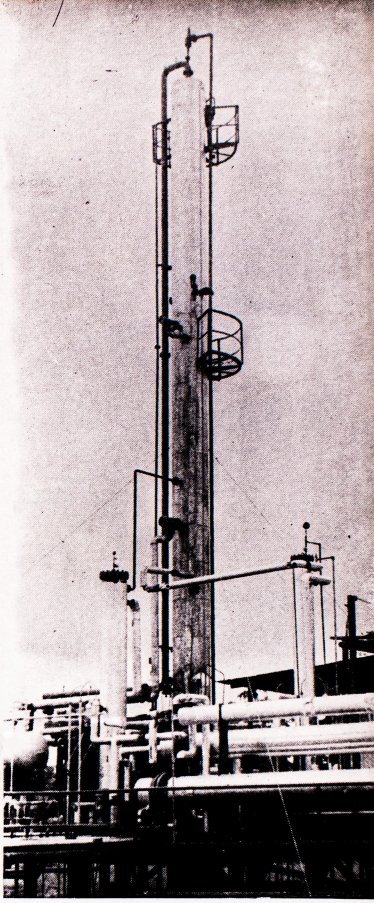
Otros pasajeros conversan:

– Yo trabajo en "Trompeteros" y he pasado algunos días de vacaciones en la ciudad, pero estoy desesperado por llegar al campamento porque me espera bastante trabajo–, dice uno de ellos que habla con acento **charapa**.

–Voy a Saramuro, urgente. Ahora que el petróleo ha empezado a llegar a Bayóvar, tenemos algunas tareas que cumplir inmediatamente–, exclama otro pasajero de grandes mostachos y con acento de cuate mexicano.

Y así, entre risas, diálogos, miradas al paisaje, impaciencias y nerviosismos, a todos los pasajeros parece interesarles sólo un deseo: llegar lo más pronto a sus campamentos de **Trompeteros**, **Chiviyacu**, **Marsella**, **Intuto**, **Samamuro** y otros centros de trabajo.

Después de 30 minutos de vuelo, atrás ha quedado ya toda cualquier posibilidad de recordarnos a la ciudad, a la urbe, incluso han quedado atrás los recuerdos de algunos días pasados en Iquitos: frente a los viajeros está sólo una realidad, sin ser única, pero casi total, abrazadora, obsesionante: la Selva y el petróleo que nada en sus entrañas quizá hace miles y millones de años; petróleo que dormita en inmensas reservas y que una legión de hombres, siglos y miles de años después, han venido a despertar con su tecnología de ciencia ficción.



Planta refinadora en Marsella

¿Qué dirían, como reaccionarían los hombres que poblaron este paisaje hace miles de años si hoy día despertaran y vieran estos inmensos pájaros de acero sobrevolar su Selva, ver estos descomunales insectos de hierro con sus tenazas cortadoras que trituran el bosque como si fueran frágiles tallos de paja?

Ciento veinte minutos de vuelo. El helicóptero empieza a descender sobre un claro del bosque. Desde el "ojo de buey" se puede observar un descampado, instalaciones, troncos tumbados y una selva furiosa, verde y densa, rodeando este pequeño espacio.

Algunos pasajeros descienden en **Marsella**. Aquí se almacena y refina el petróleo de **Chiviyacu**. Un rápido adiós y luego de dejar pasajeros y alguna carga la nave vuelve a tomar altura y avanza por rutas invisibles como los pájaros.

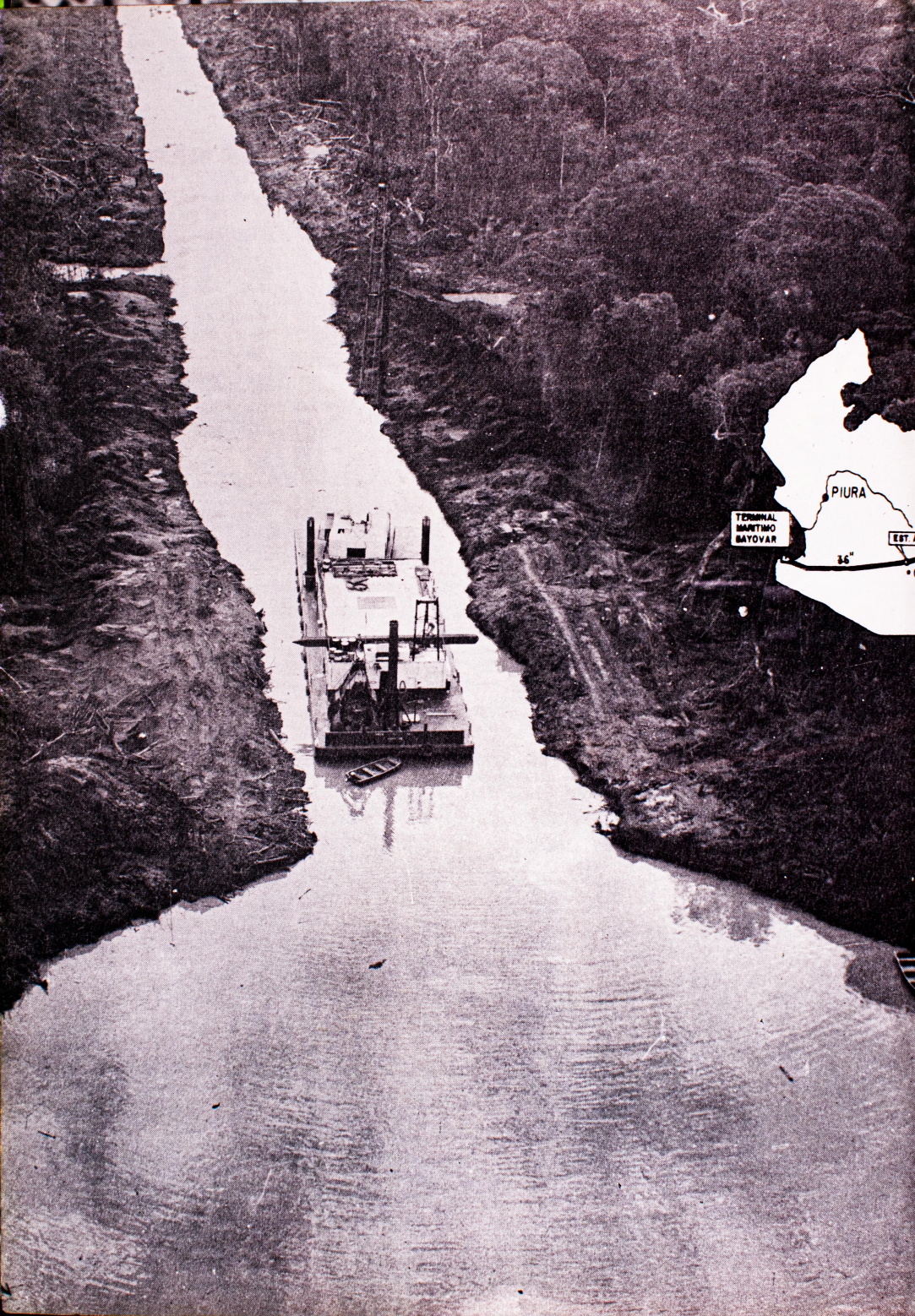
En cada campamento, el helicóptero va dejando pasajeros. Cada campamento a la vez es un centro vital de todo el sistema de operaciones que se ha montado en la Amazonía para la extracción petrolera. Un centro vital que, en casi todos los casos, ha transformado sustancialmente la vida de hombres y pueblos.

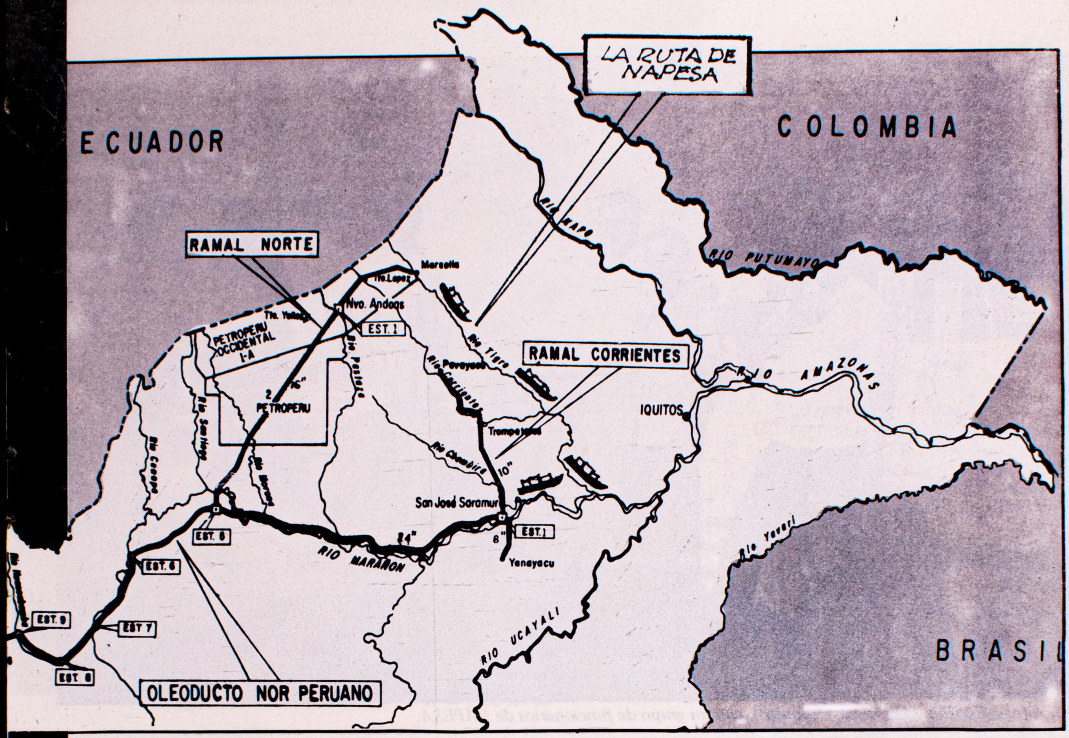


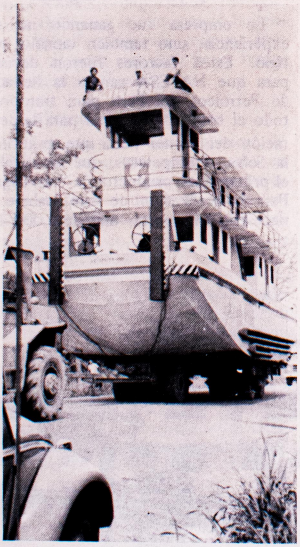


La historia por la conquista del petróleo de la Selva Peruana lo han escrito también los trocheros. Protagonistas de la más dura gesta, venciendo peligros y cruzando pantanos, ellos trazan diariamente la ruta del futuro de nuestro país.

...Se hace camino al andar


PIURA
TERMINAL
MARITIMO
BAYOVAR
36"





NAPESA ha abierto también caminos fluviales en la Selva. Por eso ahora el viaje de Marsella a Saramuro –trayecto de fuertes corrientes, **cashoeras,** *remolinos y grandes oleajes– se le conoce como la "Ruta de NAPESA", tal como nos lo muestra el mapa.*

Hay una verdad que es incontrovertible: el transporte está asociado al desarrollo de los países y de las regiones en forma tal que, se puede, en forma casi exacta, medir el nivel de desarrollo socio-económico de un pueblo por el volumen de su capacidad de transporte.

En el caso de la Amazonía Peruana esta es una verdad aun más rotunda por la peculiaridad geográfica de la Selva, caracterizada por dilatadas distancias, entre una población y otra, y por su aislamiento con relación a otras regiones del país, que el moderno transporte aéreo no ha podido resolver del todo debido a su elevado costo.

Es por eso que el transporte fluvial ha sido, en los últimos cien años de la historia amazónica, el factor básico del desarrollo regional. Su mayor o menor implementación y desarrollo ha actuado en forma determinante en la vida regional.

En este contexto es preciso ubicar el surgimiento de NAPESA, posiblemente la más importante institución de transporte que ha surgido en la Amazonía Peruana, junto con la **Booth Line**, la compañía inglesa que operó en la Selva desde fines del siglo pasado hasta hace poco.

El petróleo en los años 60

A partir de los años de la década del 60, se empieza a mirar la Selva como una probable zona de reserva y explotación petrolera, principalmente debido al incesante aumento de la demanda que no se compensaba por la insuficiente producción, pese a la existencia de áreas de prospección en la Costa.

Por esos años, y aun antes, las grandes compañías del exterior, así como instituciones científicas, comisionan equipos de expertos que en forma silenciosa y discreta revisan palmo a palmo la jungla amazónica detectando posibles reservas de petróleo.

La posibilidad de la realización de un programa de exploraciones petrolíferas en la Selva, a muy corto plazo, y el papel que jugaría el transporte en este programa, principalmente por tratarse de una región geográficamente dilatada, motivaron a los ingenieros Jorge Carranza y Hugo Carrillo a estudiar una posible participación en el futuro campo de acción.

Para ello, previamente se apartaron de sus importantes funciones en la compañía petrolera Ganzo Azul, en la que por muchos años habían ganado una valiosa experiencia que era fundamental para acometer con éxito la empresa que se avisoraba.



Los Ings. Carrillo y Carranza, en Iquitos, con un grupo de funcionarios de NAPESA.

Ambos profesionales habían realizado estudios sobre una serie de posibilidades comerciales e industriales en la Selva Peruana que incluían desde proyectos de transporte hasta una fábrica de cemento en Pucallpa.

Sin embargo, debido a múltiples factores que fueron convenientemente analizados, optaron por la decisión de crear una empresa de transporte. Con este propósito, ofertaron a la Cía. Ganso Azul la compra de sus unidades fluviales que, por disposiciones legales, no podían ser operadas por la citada compañía. Simultáneamente se gestionó ante el Ministerio de Transportes un contrato para transporte de grava desde el Río San Alejandro, en Pucallpa, hasta el caserío de San Juan, en Iquitos, para la construcción del aeropuerto internacional.

Luchando contra la corriente

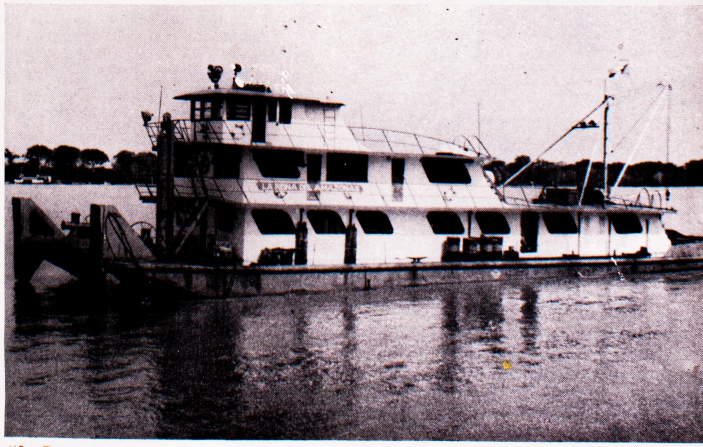
Los inicios fueron muchas veces duros y, tratándose de una empresa de transprote fluvial, era como navegar contra la corriente. Pero cada dificultad, siempre tenía una alternativa de solución. Así, por ejemplo, la falta de una suficiente capitalización fue resuelta con la ampliación de las líneas de acción, especialmente en el rubro de la comercialización de insumos para el transporte.

Fue así que, debido a la buena referencia profesional de los ingenieros Carranza y Carrillo, la naciente empresa se pudo convertir en distribuidora de combustibles, llantas para sus equipos de camiones, baterías, lubricantes, entre otros productos.

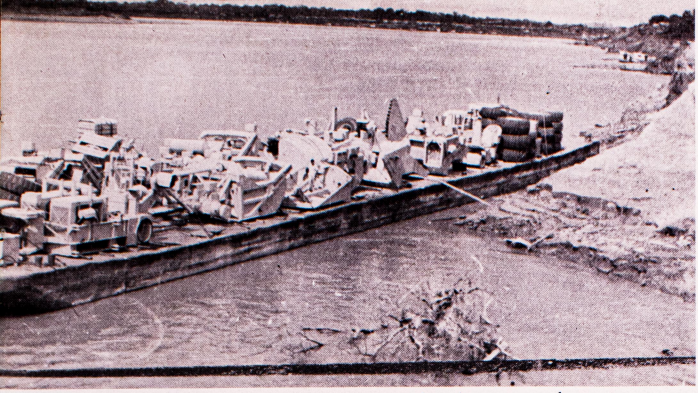
En esta etapa del desarrollo de la empresa, cabe destacar un aspecto: las limitaciones impuestas por NAPESA en el sentido de invertir y gastar sólo en los activos rentables. Esta decisión determinó la compra de equipo de oficina de chatarra con el fin de repararlos y rehabilitarlos. Hasta que se consiguió cierta capitalización que permitió la compra de equipo nuevo y adecuado.

El pequeño se hace grande

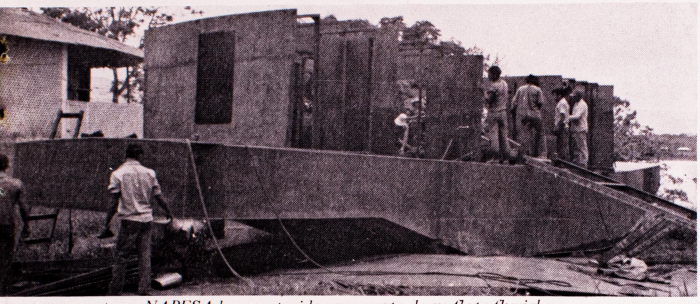
La empresa fue ganando no sólo experiencia, sino también tamaño, prestigio. Estos factores fueron decisivos para que NAPESA ganara la licitación de Petróleos del Perú para transportar todo el equipo y material para la perforación del primer pozo que se abrió en la Selva, Trompeteros, que fue también el primer pozo productor de "oro negro". Para la realización de este trabajo fue necesario transportar más de 3,000 T.M.



"La Reina del Amazonas" destaca su imponencia



Numeroso equipo y maquinarias rumbo a la zona petrolera



NAPESA ha construido gran parte de su flota fluvial

desde Talara hasta Trompeteros.

Posteriormente, otras empresas confiaron a NAPESA importantes trabajos, como la OXY que le encomendó la delicada y difícil misión de efectuar limpiezas de algunos ríos para hacer rentable la navegación fluvial.

Abriendo trocha en el río

En la práctica, los hombres de NAPESA tuvieron que abrir trocha en los ríos. La contribución de la empresa en este sentido al desarrollo de la navegación fluvial ha sido fundamental, sobre todo en el río Corrientes y algunos de sus afluyentes.

Para tener una idea más o menos aproximada del trabajo realizado, basta mencionar que antes de la limpieza del río, el Corrientes sólo era navegado por embarcaciones de 5 a 10 toneladas de registro, y en las épocas de creciente. Actualmente, por el río Corrientes circulan naves de hasta 300 toneladas de registro. Cientos y miles de toneladas de troncos, raíces y maleza extraídos del río, desde la boca del río Macusari hasta la guarnición de Teniente López, para obtener el resultado mencionado.

El buen nombre de la empresa y el prestigio de sus directivos, permitió luego la canalización de algunos créditos de entidades financieras que posibilitó la construcción de nuevas unidades.

Las rutas a Andoas

Por mucho tiempo los navegantes consideraron que era imposible la navegación en el río Pastaza con unidades de transporte pesado. Aquí también NAPESA tuvo una acción pionera, al recibir el encargo de la OXY para transportar equipo hasta el río Andoas, un afluente del río Pastaza.

El día que las unidades de NAPESA llegaron con 343 toneladas de carga a Andoas, el resto del Pastaza había sido vencido. A partir de esa fecha empezaron a entrar otras unidades que, en muchas oportunidades, tuvieron que ser auxiliadas por NAPESA, al quedarse en los peligrosos bancos de arena.

Cuando llegaron las compañías petroleras, NAPESA nunca rehuyó el papel pionero de llegar primero a los lugares remotos de la Selva, a puntos del mapa amazónico hasta donde nunca habían arribado unidades de transporte pesado. Fue, así, la primera empresa que transportó tractores al Alto Trigre, para la **Unión Oil**.

Luego tuvo que realizar labores de limpieza en el río Urituyacu, para transportar carga de la Getty Oil a lugares antes inaccesibles del citado río.

NAPESA, asimismo, abrió a la navegación fluvial de carga pesada el río Huasaga. En esta tarea de apertura fluvial del Huasaga los hombres de NAPESA tuvieron que despejar y limpiar una quebrada cubierta practicamente de una espesa vegatación de "piri-piri", planta acuática que cubre extensas superficies de aguas tranquilas en la Selva.

Después de arduo trabajo, el "piri-piral" fue totalmente despejado y por la quebrada limpia de malezas, que fue bautizada con el nombre de **Antonieta**, pudieron surcar las barcazas de NAPESA hasta con 500 toneladas de carga.

Poco después, NAPESA recibió el encargo de transportar metal de zinc en lingotes desde la Orova hasta Manaos, previo contrato con CENTROMIN y para una compañía del Brasil.

Luego la OXY confía a NAPESA una de las acciones más fundamentales en su historia: el transporte de petróleo crudo para PETROPERU, desde la localidad de Marsella en el Alto Trigre, hasta la Estación de Bombeo No. 1 del Oleoducto Nor-Peruano, en Saramuro, río Marañón.

Transporte y desarrollo

Es indudable que la exploración y explotación del petróleo está cambiando el mapa social y económico de nuestra Amazonía. A este cambio, está contribuyendo en forma decisoria el transporte.

En este sentido, el papel que esta cumpliendo NAPESA es fundamental, realizando una labor pionera en la apertura de rutas a la navegación fluvial, ampliando las posibilidades del transporte —actividad básica en el desarrollo de la Selva— a los puntos más remotos de nuestra Amazonía.

Es decir, la actividad de NAPESA no se ha limitado a la circulación y transporte en las rutas tradicionales, ni tampoco se ha circunscrito a una sóla rama del transporte, sino que ha operado de acuerdo a los requerimientos de la realidad amazónica.

Por ello mismo, y en función de las provecciones del desarrollo de la Amazonía y de nuestro país en su conjunto, NAPESA, de acuerdo a declaraciones de los ingenieros Jorge Carranza y Hugo Carillo, se apresta a ampliar su infraestructura en el corto plazo.

"En la Selva aun no ha empezado el despegue industrial, este despegue estará asociado principalmente al desarrollo del transporte. Por eso, nuestra acción está orientada a propiciar el desarrollo de esta actividad que debe ser la más poderosa palanca del desarrollo amazónico", expresan los citados ejecutivos.

Con respecto al petróleo, se manifestaron optimistas considerando que una política petrolera e inteligente materializará el interés de las compañías en el petróleo de nuestra Selva.

"Es importantísimo considerar que el área latinoamericana es y será en el futuro con mayor razón, la natural fuente de provisión de petróleo a países occidentales, fuente que por muy elementales consideraciones estratégicas debe ser considerada prioritariamente", señalaron finalmente los ingenieros Jorge Carranza Bogovich, Gerente de Operaciones de NAPESA y Hugo Carrillo Fiorani, Gerente Comercial de la misma.

Los hombres de NAPESA

Una empresa no sólo es la acción física —como en el caso de NAPESA— de toda una bien organizada infraestructura que cumple un importante y decisivo rol dentro de la actividad económica. Es, esencialmente, el resultado de un equipo de hombres que tienen en sus manos la capacidad de decisión y una clara y realista visión de conjunto en cuanto al papel y a los objetivos que se proponen. En el caso de quienes manejan y dirigen NAPESA, todos ellos sobresalen dentro de una nueva generación de ejecutivos peruanos. Una prueba de ello es que, en el corto lapso de siete años, los hombres de NAPESA, a quienes hoy presentamos, han logrado iniciar una nueva era en la navegación fluvial de la Amazonía, convirtiendo a su empresa en la de mayor importancia y logrando para la selva peruana la promoción de desarrollo naviero que el momento histórico exige.

HUGO CARRILLO FIORANI

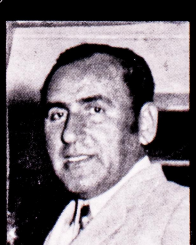


Ing. Hugo Carrillo

Nacido en Lima el 17 de noviembre de 1926. Realizó sus estudios de primaria en el Colegio Fiscal 440 y el de secundaria en el Colegio Nacional "Nuestra Señora de Guadalupe. Se graduó de ingeniero de petróleo en la Universidad Nacional de Ingeniería en 1949. Obtuvo el grado de Magister en Administración de Negocios en ESAN en 1965. **Experiencia Profesional:** En 1950/59 trabajó en la International Petroleum Company Ltda. en los campos petrolíferos de Talara, asumiendo funciones, durante dos años y medio, en las oficinas administrativas de Lima y, posteriormente, el de Supervisor de Presupuesto y Estadística del Departamento de Economía Administrativa. Entre 1959/70 trabajó en la Cía. de Petróleo Ganso Azul Ltda., Operaciones Selva, alcanzando el cargo de Director y Asistente Técnico de Gerencia. En 1970 fundó, con el Ing. Jorge Carranza Bogovich, Negocios Amazónicos Peruanos S.A. (NAPESA), del que es su actual Presidente de Directorio y Gerente Administrativo de Finanzas.



Dr. Jerónimo Alvarado



Dr. Hernán Pazos



Alexander Wilson



Ing. Luis Bertini V.



Jos

JERONIMO ALVARADO SANCHEZ

Abogado de gran prestigio en la esfera nacional, sus veintisiete años exclusivamente en este campo garantizan una inestimable solvencia profesional, puestos siempre al servicio de los convenios de exploración, explotación, transporte y comercialización de petróleo y derivados, referidos a la región amazónica del Perú.

Nacido en Lima el 28 de agosto de 1916, cursó estudios de instrucción primaria y secundaria en el Colegio de La Inmaculada (jesuitas), de 1925 a 1933. Se graduó como doctor en Filosofía (Humanidades) en 1938 en la Universidad Católica del Perú. En 1941 se recibió en Abogado en la Universidad Mayor de San Marcos. Entre 1942/43 fue Secretario del Primer Ministro y Canciller de la República de entonces. En 1944 asumió el cargo de Asesor Legal de la Compañía de Petróleo Ganso Azul Ltda. Posteriormente, en 1967, fue elegido Director de esta empresa, retirándose por propia voluntad en 1971. Desde julio de este año es Director de NAPESA hasta la fecha. Es también autor del libro titulado "Dialéctica democrática de Juan Pablo Vizcardo", ensayo acerca del pensamiento y la acción de un precursor ideológico de la Independencia Nacional. Se editó en 1956 como resultado de un concurso convocado por la extinguida revista "Fanal".

HERNAN PAZOS PFLUCKER

Nació en Barranco el 23 de julio de 1922. Estudió en el Colegio de La Recoleta. Se graduó en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos de Abogado en 1949. Ha prestado servicios de asesoría jurídica a diversas compañías. En 1950 asume el cargo de Sub-Gerente y Jefe del Departamento Legal del Banco Internacional hasta 1974. Fue durante nueve años Secretario Letrado del Concejo Distrital de Miraflores. Así mismo, Supervisor de Hacienda y Regidor del mismo Concejo. En la actualidad es Asesor Legal de NAPESA.

ALEXANDER WILSON SALINAS

Nació en Barranco en 1924. H
sus estudios tanto en el país com
extranjero. Trabajó durante más
torce años en diferentes compañ
troleras a nivel gerencial. Tiene
experiencia en logística y trans
petroleros. Es otro de los principa
cutivos de NAPESA.

JOSE TERRONES MORI

Natural de Iquitos. Nació en 19
zo sus estudios en la capital lo
De amplia y larga experiencia en r
ción fluvial. Es un gran conoced
nuestros ríos amazónicos. Trabajó

presa no sólo es la acción físi-
en el caso de NAPESA— de
ien organizada infraestructura
un importante y decisivo rol
la actividad económica. Es,
nte, el resultado de un equipo
s que tienen en sus manos la
le decisión y una clara y rea-
de conjunto en cuanto al pa-
bjetivos que se proponen. En
uienes manejan y dirigen NA-
ellos sobresalen dentro de una
ración de ejecutivos peruanos.
de ello es que, en el corto
ete años, los hombres de NA-
uienes hoy presentamos, han
iar una nueva era en la nave-
ial de la Amazonía, convir-
empresa en la de mayor im-
logrando para la selva perua-
noción de desarrollo naviero
ento histórico exige.



Ing. Jorge Carranza

JORGE CARRANZA BOGOVICH

Nacido en Nepeña, Ancash, el 31 de diciembre de 1924. Estudió en los colegios fiscal de Nepeña, La Merced y San Agustín, de Lima. Se graduó de ingeniero de petróleo en la Universidad Nacional de Ingeniería, en 1948. Anteriormente, en 1946, obtuvo el bachillerato de Matemáticas en la Universidad Nacional de San Marcos. En 1965 realizó cursos acelerados en ESAN sobre Administración de Negocios. **Experiencia profesional:** En 1949 obtuvo la Beca "C" por la International Petroleum Company. Trabajó de 1950/51 en la Empresa Petrolera Fiscal, en los campos "Los Organos" y "Zorritos". Luego en los años de 1952/54 se dedicó a actividades privadas en comercio y contratos. Entre 1955 y 1970, trabajó en la Compañía de Petróleo Ganso Azul Ltda., en la producción, construcción y mantenimiento de oleoducto, transportes fluviales domésticos y de exportación desde el rio Pachitea y Pucallpa a Manaos, Brasil, y en perforación y refinería. El último puesto que alcanzó en esta empresa fue el de Superintendente General y además Director. En 1962/63 fue profesor invitado de la Universidad Nacional de Ingeniería. En 1970 funda NAPESA con el Ing. Hugo Carrillo Fiorani, del que es su actual Director y Gerente de Operaciones.



Wilson



Ing. Luis Bertini V.



José Terrones Mori



Ing. Glauco Porcari

ALEXANDER WILSON SALINAS

Nació en Barranco en 1924. Realizó sus estudios tanto en el país como en el extranjero. Trabajó durante más de catorce años en diferentes compañías petroleras a nivel gerencial. Tiene amplia experiencia en logística y transportes petroleros. Es otro de los principales ejecutivos de NAPESA.

JOSE TERRONES MORI

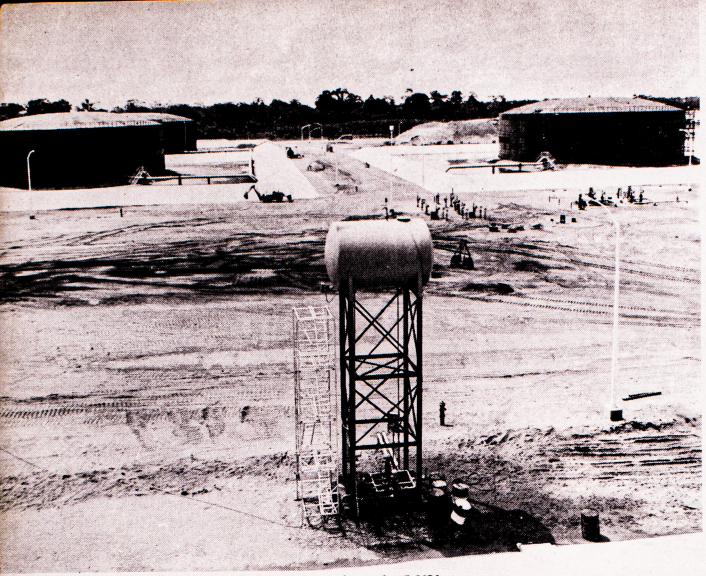
Natural de Iquitos. Nació en 1917. Hizo sus estudios en la capital loretana. De amplia y larga experiencia en navegación fluvial. Es un gran conocedor de nuestros ríos amazónicos. Trabajó ocho años en compañías particulares y veinte años en la Compañía de Petróleo Ganso Azul Ltda. Hace siete años trabaja en NAPESA como Superintendente Administrativo de la oficina de Iquitos.

LUIS BERTINI VILLALOBOS

Nació en el Callao el 23 de noviembre de 1916. Cursó estudios en los colegios Saint Anthony School, Catholic y Maristas del Callao. Se graduó de Ingeniero en la Marina Mercante de la Escuela Naval del Perú. De 1954/62 trabajó como Supervisor Staff en los Departamentos de Marina y Servicios Técnicos de Refinería de la International Petroleum Company. De 1962/74 en la compañía Pesquera Franco Peruana y San Juan Bosco. A partir de 1974 en NAPESA, desempeñándose como Superintendente General de Operaciones en Iquitos.

GLAUCO PORCARI TOSCANI

Nacido en Roma, Italia, el 26 de febrero de 1923. Está en Perú 29 años. Se ha especializado en técnica náutica. Ha sido perito naval de varias compañías de seguros e Inspector de América Bureau of Shipping. En Iquitos ha sido asesor de varias compañías fluviales. Se ha desempeñado también como Superintendente Marítimo en la Dirección Técnica de Naviera Peruana del Pacífico. En NAPESA es Sub-Gerente de Operaciones.



Marsella: el hermoso campamento petrolero de OXY



El tigre de los ríos

El rio Tigre tiene carácterísticas muy especiales debido a que durante todo el año suben y bajan sus aguas. Reduce su caudal a veces hasta 2 o 3 pies de profundidad, lo que dificulta la actividad de los transportistas y de casi todos los navegantes.

Desemboca en el rio Marañón, y el recorrido desde Marsella hasta la boca es de 50 horas y hasta Iquitos de 80 horas a una velocidad de 5 a 6 millas por hora. Su caudal aumenta hasta 20 o 25 pies y tiene un ancho de 60 a 70 mts. promedio cuando está crecido y de 20 a 30 mts, cuando se encuentra en merma. Sin embargo el Alto Tigre es navegado solo de dia por ser extremadamente sinuoso. Esto hace que el viaje completo Marsella–Iquitos,incluyendo carga y descarga de petróleo tome de 10 a 12 dias, según las caracteristicas de los convoys.

ASI FUE. . . . .Y ASI ES AHORA EL RIO TIGRE

Un poblador ribereño del rio Tigre relata que hace 4 años cuando se navegaba por este rio o se quería encontrar con otro poblador ribereño, era preciso navegar horas tras horas y a veces hasta varios dias..

"Rara vez o quizá despues de varios meses se veia surcar una canoa, bote, motor ó algún comerciante que viajaba para vender sus productos o dar como parte de pago víveres para extraer ya sea del rio o monte: peces, pieles, carnes, animales vivos y madera", expresa: "Lo peligroso era navegar este rio por ser torrentoso, angosto y en tiempo de merma muy peligroso por sus muchas playas como por sus famosas "Cashueras". Pero ahora el rio Tigre se ha convertido en un tráfico constante donde pasan a diario y a cada momento botes, motores, remolcadores y naves de NAPESA y también se ven cada instante helicopteros que vuelan en nuestro cielo; ahora nos sentimos protegidos, vivimos más unidos", agrega: " Ahora hemos formado caseríos, nuestros hijos asisten con regularidad a las escuelas, nuestras familias pueden ser atendidas cuando estan enfermas y nosotros también ya tenemos asegurado nuestra fuente de ingreso, porque lo que ahora sacamos del monte, del río o de nuestra chacra no tenemos que viajar tan lejos o esperar a alguien que pase para comprarnos, ahora sabemos que en cualquier momento podemos vender nuestros productos y eso es lo que hacemos" dice con convicción el riberño.

MIRAFLORES

El caserío está en la boca del río Tigre, en el Marañón, toda la población esta inundada porque el río está en su nivel más alto de creciente. Aquí como en el resto de la Selva, la gente es intrepida y valiente para soportar las condiciones del medio.

DE COMO SE INICIO LA NAVEGACION POR EL RIO TRIGRE

Los navegantes de los remolcadores de NAPESA cuentan que cuando se inició el transporte por el río Trigre, nadie conocía el recorrido. Entonces



El turbulento, difícil, impetuoso río Tigre, surcado por una de las embarcaciones de NAPESA

la Cía. que recién comenzaba el tráfico del transporte de petróleo, contrataba gente de edad o sea motoristas o practicantes que de tanto deambular por los ríos, podían conocer esta ruta. Pero estos viejos lobos del río no dieron el resultado esperado.

Por eso fueron contratando gente joven y experimentada, o sea hombres decididos, eficientes y con mucha decisión y pericia.

Hoy en día se puede afirmar que estos hombres han vencido y dominado la peligrosidad del río Tigre y de muchos otros ríos, guiados solo por su conocimiento práctico, sin contar con cartas de navegación y otros elementos técnicos que para tal caso se requiere. Los tripulantes de los Remolcadores de NAPESA, todos en su mayoría, son jóvenes que conocen el peligro que significa transportar petróleo a través de estos difíciles ríos.

MARSELLA EN ELRIO TIGRE:

Marsella se encuentra en la margen derecha del río Trigre. Es un campamento de la Occidental donde laboran 22 hombres, entre técnicos y obreros. Está dividido en secciones:

- Vivienda y oficinas del personal técnico y auxiliares.
- Planta de Maquinarias.
- Sección Tanques de almacenamiento de petróleo.
- Sección calderos.
- Planta de refinería.
- Vivienda del personal de obreros.

Marsella recibe el petróleo de Shiviyacu a través de un Oleoducto de 44 km. de recorrido. El bombeo de Shiviyacu se realiza durante las 24 horas del día y mediante el sistema de salitración. En Marsella se procede a limpiar el petróleo de barro y sales y otros materiales extraños para luego ser almacenado en los tanques que tienen una capacidad de 5,000 barriles cada uno (son 6 tanques) de donde pasa a las barcazas para ser transportado a Iquitos o Saramuro.

La refinería de Marsella produce 300 barriles promedio diario de petróleo Diesel y 75 barriles de Turbo A que son utilizados tanto para el servicio de Marsella como para los remolcadores y helicópteros. Marsella esta produciendo petróleo desde el año 1974.

Frente al campamento se encuentra el Caserío de Marsella con 28 chozas y una población de más o menos 100 habitantes, entre niños y adultos. Cuenta con escuela y sus autoridades respectivas. Antes de que existiera el campamento de Marsella, este caserío sólo se circunscribía a simples chozas, distantes unas de otras.

Una "LINDA" contra las feas cashoeras



Esta es la "Linda", vencedora del sinuoso y violento río Tigre. Abajo, el capitán de la nave, Germán Alván Paredes, un experimentado baqueano de la Selva. "Todo río es peligroso", señala.



La pericie de los navegantes fluviales de la Amazonía tiene una fama que se remonta hace muchos siglos y quien sabe más tiempo aún.

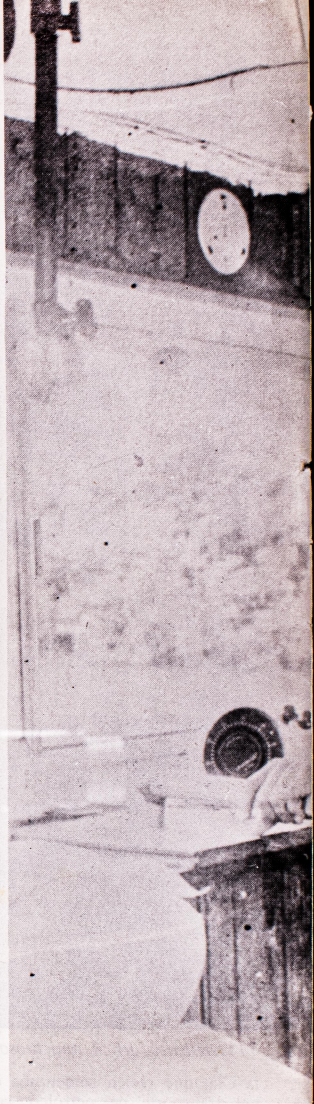
El Padre Carvajal, el cronista de la expedición del Amazonas, describe en su famosa crónica la extema habilidad de los conductores de ágiles y veloces piraguas que se oponían al avance de la flotilla europea cuando éstos, intrusos, invadían los espacios fluviales y los puertos de las culturas ribereñas de ese tiempo.

Los afamados **prácticos** de hoy día en lanchas, motores, barcos, remolcadores y naves de todo tipo y calado no son sino los dignos descendientes de esos extraordinarios navegantes tupí-guaraníes de hace cientos y miles de años.

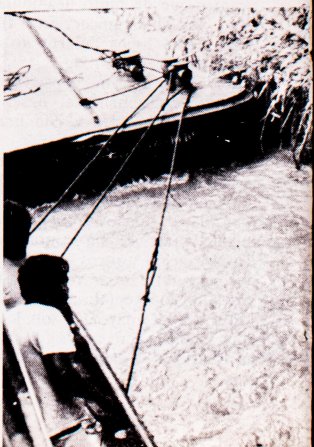
La exploración y explotación del petróleo en nuestra Amazonía ha puesto, una vez más, la prueba la increíble habilidad de estos verdaderos "lobos de río", sobre todo en una actividad como el transporte de petróleo en ríos angostos y llenos de peligro.

Los **prácticos** de la **LINDA–2**, una de las remolcadoras de NAPESA, pueden ser el mejor ejemplo de esta sorprendente pericia de los navegantes fluviales.

La **LINDA–2** transporta petróleo del campamento de Marsella a la refinería



Atentos al peligro y a





comunicar cualquier suceso

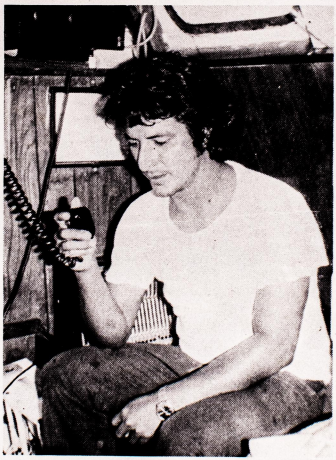


de Iquitos, en una travesía que puede durar hasta 15 días. Pero el tiempo no es el mayor problema en esta travesía, sino los peligros que es necesario sortear. Las sinuosidades y correntadas del río Trigre, sus invisibles y peligrosos bancos de arena y, sobre todo, sus "cashueras", es decir, los rápidos de poderosos y envolventes remolinos donde las embarcaciones mueren atrapadas y destrozadas.

Pero la LINDA–2, al igual que las demás embarcaciones de NAPESA, desafía "cashueras", bancos y sinuosidades confiada en la pericia de sus **prácticos**.

Se podría decir que estos pilotos de río conocen los secretos del Tigre, del Corrientes, del Ucayali, y de todos los ríos amazónicos, como si ellos los hubieran creado. Son capaces, muchas veces, de dirigir sus naves con los ojos cerrados, como si el ruido de las aguas, la dirección del viento, el olor de la brisa fluvial y una secreta intuición indescifrable les orientaría por la dirección exacta del cauce fluvial.

De pie o sentados, con la mirada fija en el horizonte fluvial, los **prácticos** saben conducir con seguridad a



una LINDA desafiando "cashueras" y otros peligros, hasta su destino.

LINDA – 2

Desde el pueto se observa la maniobra de embarque en la "Linda – 2", una de las unidades de NPAESA. A simple vista. "Linda – 2" es un remolcador que llega con una sola barcaza de cerca de 50 mts. de longitud y 15 mts. de ancho. La maniobra de acoderaje demuestra pericia y experiencia de sus hombres, en una sección del río Tigre que solo tiene de 40 a 50 mts. de ancho. Luego viene el empalme de las mangueras para el embarque del petróleo. Cuatro hombres se encargan de todo. Se realiza un chequeo para ver si los tanques de la chata están vacíos:

"..... Frecuencia F_1 ..... Gato...Informa muelle..... Todo listo. Proceda al bombeo".

Son las 2.30 de la mañana y un hombre ordena: iniciamos 2.30 a.m. terminamos de 4 a 5 a.m.

Se chequea sistemáticamente si el bombeo se realiza normalmente, si no hay obstrucciones.

ENTREVISTA EN EL "LINDA–2". GERMAN ALVAN PAREDES

Tiene 33 años y está casado (esposa: Ludgarda Chong Mendoza; hijos: Ramiro, Raúl y Hugo de 7, 6 y 5 años, respectivamente), Loretano, de profesión Práctico Fluvial con título 01.31. Está trabajando en la ruta 2 años y siempre transportando petróleo. Es el patrón del RM "LINDA–2".

Anteriormente era armador particular, luego trabajó como comerciante en casi todos los ríos de la Amazonía. El personal de Linda–2, son 7 tripulantes, incluye un práctico II, un primer motorista y un II motorista, dos timoneles y una cocinera. La misión de la Motonave es conducir Petróleo desde su embarque en Marsella hasta su destino, las refinerías, ya sea de Iquitos o Samamuro, relata.

Explica que anteriormente cargaba petróleo de Trompeteros a Pucallpa o de Contamana a Pucallpa o a Iquitos.

He tenido solo un accidente, cuando se hundió el remolcador, pero que no hubo nada que lamentar ya que toda la tripulación se salvó y el remolcador fue reparado, dice.

"Muchas veces, cuenta, los vijaes demoran meses y es cuando de verdad extrañamos a la familia, porque así es la vida del navegante, la mayor parte paramos fuera de ella, y no sabemos en qué estado se encuentra. Todos los navegantes tenemos que saber convivir en el curso del río, tenemos que ayudarnos unos a otros, en realidad somos una familia unida y tenemos que saber sobrellevarnos", afirma emotivo.

"Los peligros dependen del caudal del río, cuando está crecido el río nos brinda sus bondades y cuando está mermando se vuelve peligroso, cricunstancialmente hay que dejar de navegar y esperar que vuelva a crecer. Siempre se presentan peligros, por ejemplo el río Trigre, en sus cabeceras es angosto, torrentoso y muy sinuoso, hay que tener mucha pericia y experiencia, más peligroso es manejar en el día que en la noche y cuando se encuentra otro remolcador en sentido contrario tenemos que estar atentos para evitar choques o rozaduras que perjudiquen el trasporte", relata Alván Paredes.

Desearía agradecer, a las guarniciones que en el curso pasamos, ya que muchas de ellas nos dan todas las facilidades para el pase y revisión de la nave, hay otras que nos obligan a atracar sin considerar el peligro que ello implica", manifiesta.

La pal



JORGE VILLACORTA:



Iqueño de 32 años, casado. Su cargo es de Asistente de Ingeniería relacionado al embarque. Está 2 años trabajando por cuenta de Inselsa y todo este tiempo se encuentra en Marsella. Nos manifiesta que el número de hombres que se encargan de un embarque es de 5 y las medidas de seguridad son muy estrictas ya que de ello depende evitar los accidentes.

"El embarque se realiza a medida que llegan las barcazas –dice– y por lo general cada una de ellas tiene una capacidad de 2,500 a 7,000 barriles". Los remolcadores siempre han demostrado capacidad y eficiencia.

Trabaja
Agrario casi
tenía que h
productos h
es problem
podemos ha
quier emba
estamos var
NAPESA ha
Amazonía y
darles el ve
cen", declar

palabra es de todos



PROCESO ha viajado hasta Marsella,en el rio Tigre, con dos periodistas, para conocer mas de cerca el trabajo de transporte de petróleo que realiza NAPESA, la mayor empresa fluvial del pais, en una de las zonas geográficas de más difícil acceso, debido, fundamentalmente al violento curso de los rios, a las innumerables " cashoeras " y a los peligrosos remolinos que se suceden como gargantas descomunales. Pero allí no solo fuimos testigos de esta silenciosa epopeya que libran un grupo de decididos peruanos. Hemos participado con orgullo del más noble y hermoso de los entusiasmos: saber que este esfuerzo está ayudando a construir una patria grande, nueva y feliz. Durante nuestra estadía en Marsella y en los dias que siguieron—ya viajando o visitando los caserios de esa zona— tambien tuvimos la oportunidad de conversar con trabajadores y empleados de NAPESA, funcionarios de OXY y algunos ribereños que tercamente pueblan esos rios. El resultado de dichos diálogos es el siguiente:

BARTOLOME CHOTA:

Trabaja como habilitado del Banco Agrario casi 20 años y nos dice que antes tenía que hacer malabares para llevar sus productos hacia la ciudad. "Ahora ya no es problema; en cualquier embarcación podemos hacerlo y sobre todo de cualquier embarcación recibimos ayuda si estamos varados o por cualquier avería. NAPESA ha cambiado la marcha de la Amazonía y a esta clase de Cía. hay que darles el verdadero valor que se merecen", declara.





VICTOR VASQUEZ

Su puesto en el "Lisoraya" es de segundo práctico. Está trabajando 7 años con NAPESA. Navega las 24 horas del día por turnos de 6 horas. No ha tenido accidentes ni problemas en este viaje ni en ninguno otro. Dice:

"El río Tigre es muy caudaloso y bastante accidentado pero Napesa con sus hombres ha vencido todo esto. Es necesario remolcadores de mayor caballaje y de menor calado para poder vencer a los ríos", afirma.



GASTON MOREY PEREZ: Agricultor y habitante de Miraflores por 30 años. Cuando recién llegó a esta parte de la Selva "era todo tan triste y silencioso, que ahora cuando vemos pasar enormes barcazas remolcados por naves potentes, nos pasamos horas viendo la pericia de estos navegantes que en nada tienen que envidiar a quellos que saben navegar en los grandes mares", narra. Luego añade:

"Esto es mucho más peligroso, aquí se tiene que saber dirigir y tener experiencia, ser intrépido y tener mucha pericia, el río Tigre y Marañón son muy peligrosos".



Doña Obdulia se apresta a cocinar, mientras Edwin limpia el majaz

OBDULIA MONTES

Su puesto en el L–2 es de cocinera y está laborando desde hace 6 meses. Loretana, nacida en Dos de Mayo, cacerío del río Ucayali.

Dice: "Es tan fácil dar de comer a los tripulantes: nadie se queja, todos piden más. Eso quiere decir que la comida esta buena. "Los víveres que se embarcan en Iquitos, siempre se acaban y entonces se tiene que buscar en los Caseríos o donde los ribereños, pero nunca ha faltado, siempre se consigue" declara Obdulia, a quien la marinería le llama "Abuelita" por sus 57 años.

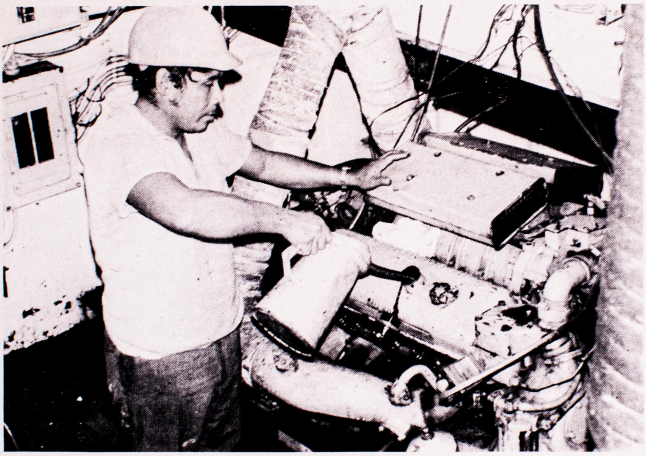
"Explica: "Desde muy temprano tiene que estar listo el desayuno, desde las 5 a.m. porque hay que relevar la guardia, lo mismo tiene que estar el almuerzo, antes de las 1m. y la comida desde la 5 p.m. y durante la noche tener siempre listo un café para los hombres que estan de turno".



WALTER GALLARDO:



Loretano de 23 años, operador de la bomba de la planta de embarque de petróleo. Trabaja hace 1 año y 6 meses. Nos manifiesta que diariamente llegan de 3 a 4 remolcadores de NAPESA para embarcar petróleo y transportarlo a Iquitos o Saramuro. Nos manifiesta también que cada remolcador empuja de 2 a 4 chatas y el embarque demora de 2 a 3 horas. Nunca ha habido accidentes, dice, ya que todo se hace con seguridad. "Imagínese –afirma– si hubiera un incendio o que algunas de los reomlcadores se incendiariara, **toda la Selva se incendiaría**".



REYNALDO TELLO RICOPA

Tiene 34 años y es desde siempre motorista. Desde hace dos años trabaja con Napesa. Anteriormente lo hizo en otras compañías. Durante los últimos 2 años estuvo transportando petróleo en la misma ruta y en el mismo remolcador. Tello dice. "No he tenido nunca problemas de máquina y las pequeñas fallas son normales como consecuencias del desgaste que se efectúa". Expresa que la atención de su máquina requiere las 24 horas del día, turnándose cada 6 horas con el segundo motorista.

"Nunca he tenido problemas con la firma, por el contrario siempre he sido mejor considerado" puntualiza Tello Ricopa.

KENT ALEXANDER:

Ing. Petrolero, Asistente Supervisor del Dpto. de Producción, contratado por la Occidental. Estadounidense, de 42 años, vive en el Perú desde hace 2 años, considera a su gente muy eficiente. "Todos han sido seleccionados y cada uno tiene su propia responsabilidad.

"Pero cuando se requiere él trabaja en conjunto, todos trabajan en función de un equipo". Considera una buena Empresa a NAPESA. "El transporte ha caído en buenas manos", dijo y añadió que la seguridad de ellos no sólo depende de los remolcadores y las chatas sino también de los hombres que los conducen. Desde que está en Perú y sobre todo a cargo de la Producción del Petróleo por **OXY**, no han ocurrido accidentes que lamentar, pero así como **OXY** tiene asegurado a sus hombres considera que NAPESA también tiene a sus hombres asegurados ya que la calidad de éstos es insuperable.



Una leyenda para ser contada

La Selva está poblada de mitos y en los ojos y en la imaginación de cada hombre selvático hay una cosmogonía por revelar.

Son los ojos mitológicos de los bravos trocheros los que, en estos últimos años, han entrevisto la Selva en toda su dimensión mítica, como la visión de los nativos y ribereños de nuestra Amazonía.

Se relata que en su avance por el intrincado bosque, abriéndose paso a golpe de machete, los trocheros se han topado de bruces con toda suerte de alimañas, serpientes, mamíferos y duendecillos de la Selva. La imaginación y la cultura mágica han jugado un papel primordial en la configuración de este bestiario amazónico.

Algunos trocheros cuentan haber visto boas de hasta 20 metros de longitud, con inmensas barrigas como de las palmeras **huacraponas.** Otros han visto **jergones** y **shushupes** de longitudes sorprendentes y de ojos desmesurados.

Pero la bestia más extraña que según su propia versión han descubierto los trocheros del petróleo es una serpiente a la que llaman "Coto Machaco" que, de acuerdo a esta misma versión, tiene dos cabezas y vive en los árboles, escondiendo una de las cabezas en las ramas de los grandes troncos y la otra en las **aletas** (raíces) más grandes y más viejas.

Con una de las cabezas canta, es decir, emite un aullido capaz de estremecer la piel de los más corajudos habitantes del bosque y con la otra bocaza atrapa a sus presas.

Mezcla de dragón chino y serpiente mitológica, la "Coto Machaco" puebla los sueños y los miedos de los trocheros de la Selva.



PEDRO CHOTA SHUPINGAHUA:

Lo entrevistamos en la Refinería de Iquitos, esperando descargar el petróleo que habia traido de Marsella, declara:

"Tengo 53 años, estoy casado y tengo 4 hijos, he trabajado 23 años con la Cía. Ganzo Azul y estoy en NAPESA desde hace 7 años, solo transporto petróleo y materiales a los compamentos. Conozco todos los rios y en casi todos he navegado.. Reconozco que con NAPESA he llegado a tener más experiencia y eficacia,, pero esto es porque los rios por donde se tranporta petróleo asi lo exigen", expresa, luego continuá: Mis hombres son 7 y son los que forman la tripulación del remolcador "El Celta ",agrega. "José Góngora y José Burga,cocinero y motorista respectivamente, están trabajando conmigo durante estos últimos años y me gustaría mencionarlos para destacar su amistad y su trabajo, ya que los considero como valores para la empresa ", manifiesta finalmente.

CARLOS PERES CABRERA

Es uno de los pioneros de NAPESA. Tiene 41 años de edad. Declara:

"Trabajo 7 años con la firma, es decir desde su fundación y tengo 20 años de práctica, conozco todas las motonaves de NAPESA y no hay embarcación que no haya manejado. Todo es facil cuando se desea trabajar" afirma. Cuando lo entrevistamos estaba piloteando el " SS ", que es una embarcación de transporte de personal donde,el enviado especial de " Proceso " fue conducido a la Refinería de Iquitos. " Creo conocer los rios y quisiera dar mucho más de mi trabajo porque se que NAPESA está transformando esta Amazonía", afirma luego con mucha convicción.





LUIS AREVALO SALDAÑA:

Loretano, tiene 51 años, Almacenero, trabaja 2 años y 8 meses por cuenta de Inselsa. Desde sus inicios se encuentra en Marsella, pero cada cierto tiempo tiene permiso para visistar a su familia. Nos manifiesta estar contento con su trabajo. Tiene un stock de material que suple todas las necesidades de Marsella y muchas veces hasta cuando los remolcadores de NAPESA lo solicitan. Expresa haber observado que los embarques de petróleo en las chatas se realiza en el menor tiempo posible y esto se debe a la maniobra de los hombres tanto de la planta como de los remolcadores. Considera que en este trabajo hay mucha pericia y capacidad de los hombres.

La capacidad de
NAPESA

REMOLCADORES

NOMBRE	DIMENSIONES	POTENCIA (HP)
Ana Mary	41' x 10' x 4'6" x 3'	125
Anita	50' x 18' x 5'11" x 4'	440
Elena	50' x 13' x 4'06" x 4'	350
Enterprise	52.2' x 18.1' x 6.5'	600
Esmeralda	50' x 13' x 5'11" x 4'05"	400
Irene	50' x 18' x 5'11" x 4'	440
Jennifer H	47.7' x 19' x 5.1'	440
Lisoraya	50' x 13' x 4'11" x 4'	380
Perkeo	62'10" x 18'10" x 7'0" x 5'6"	650
Reina del Amazonas	103'3" x 35'0" x 9'5" x 6'6"	1,800
Ritinka	50' x 13" x 4'11"	380
Tricomar	78'6" x 22'6" x 6'6"	680
Bravo 1	50'06" x 22'00" x 7'08" x 6'08"	800
Bravo 2	56'00" x 20'00" x 7'09" x 6'08"	800
Bravo 3	56'00" x 20'00" x 7'09" x 6'08"	800
Bravo 4	56'00" x 20'00" x 7'09" x 6'08"	800
Bravo 5	50'06" x 22'00" x 7'08" x 6'08"	800
Jaimito 1	36'00" x 12'00" x 5'00" x 4'00"	400
Jaimito 2	36'00" x 12'00" x 5'00" x 4'00"	400
Linda 4	53'00" x 17'07" x 6'00" x 5'00"	600
Linda 6	52'00" x 16'10" x 6'00" x 5'00"	500
Linda 7	53'03" x 18'07" x 7'02" x 6'00"	600

EMBARCACIONES RAPIDAS PARA TRANSPORTE DE PERSONAL

NOMBRE	DIMENSIONES	POTENCIA H.P.
Esteban	48' x 13' x 6'	650
GERT	35' x 12' x 6'	450
S & S	42' x 14' x 4'	350

BARCAZAS CISTERNAS Y CARGA SECA

NOMBRE	DIMENSIONES	CAPACIDAD Barriles	CAPACIDAD Tonelaje
BB – 110	225' x 38' x 10'2"	12,000	1,750
BB – 111	225' x 38' x 10'3"	12,000	1,750
BB – 112	225' x 38' x 10'3"	12,000	1,750
BB – 113	225' x 38' x 10'3"	12,000	1,750
CC – 1	55'0" x 25'3' x 5.9'	1,000	140
CC – 2	55'0" x 25.3' x 5.9'	1,000	140
CC – 3	55'9' x 25.4' x 6.0'	1,000	140
CC – 4	55'9' x 25.4' x 6.0'	1,000	140
CC – 5	78' x 20' x 6'	1,250	180
CC – 7	80' x 21' x 5.6'	1,250	180
CC – 8	80' x 21' x 5.6'	1,250	180
D – 2	45' x 18' x 4.6'	350	50
EE – 1	150' x 36' x 7'6"	5,800	800
FF – 1	39.9 Mt. x 10.5 mt. x 2.3 mt.	4,000	570
FF – 2	39.9 mt. x 10.5 mt. x 2.3 mt.	4,000	570
FF – 3	39.9 mt. x 10.5 mt. x 2.3 mt.	4,000	570
FF – 4	39.9 mt. x 10.5 mt. x 2.3 mt.	4,000	570
GG – 1	22.9 mt. x 10.5 mt. x 2.3 mt.	2,000	280
GG – 2	22.9 mt. x 10.5 mt. x 2.3 mt.	2,000	280
GG – 3	22.9 mt. x 10.5 mt. x 2.3 mt.	2,000	280
HTC – 19	173' x 39' x 9'9"	8,500	1,250
HTC – 22	171'6" x 38'10" x 9'9"	8,500	1,250
HH – 1	110' x 30' x 7'	2,800	400
HH – 2	110' x 30' x 7'	2,800	400
HH – 3	110' x 30' x 7'	2,800	400
II – 1	120' x 30' x 7.3'	2,900	420
II – 2	110' x 30' x 7.3'	2,800	400
LL – 1	46.20 mt. x 10.50 mt. x 2.30 mt.	5,000	715
LL – 2	46.20 mt. x 10.50 mt. x 2.30 mt.	5,000	715
LL – 3	46.20 mt. x 10.50 mt. x 2.30 mt.	5,000	715
LL – 4	46.20 mt. x 10.50 mt. x 2.30 mt.	5,000	715
MM – 1	45.00 mt. x 10.00 mt. x 2.60 mt.	5,500	785
MM – 2	45.00 mt. x 10.00 mt. x 2.60 mt.	5,500	785
L – 9	125'11" x 33'01" x 7'06" x 6'08"	4,000	570
L – 10	125'11" x 33'01" x 7'06" x 6'08"	4,000	570
L – 11	150'00" x 39'07" x 9'00" x 8'02"	6,500	930
L – 12	150'00" x 39'07" x 9'00" x 8'02"	6,500	930
L – 13	150'00" x 39'07" x 9'00" x 8'02"	6,500	930
L – 14	128'08" x 33'01" x 7'06" x 6'08"	4,300	614
L – 15	128'08" x 33'01" x 7'06" x 6'08"	4,300	614
L – 16	128'08" x 33'01" x 7'06" x 6'08"	4,300	614
L – 17	150'10" x 33'04" x 7'06" x 6'08"	5,000	650
L – 18	150'10" x 33'04" x 7'06" x 6'08"	5,000	650
L – 19	150'10" x 33'04" x 7'06" x 6'08"	5,000	650
L – 20	150'10" x 33'04" x 7'06" x 6'08"	5,000	650
L – 21	149'06" x 33'00" x 8'06" x 7'07"	5,500	785
L – 22	149'06" x 33'00" x 8'06" x 7'07"	5,500	785
L – 23	149'06" x 33'00" x 8'06" x 7'07"	5,500	785
L – 24	149'06" x 33'00" x 8'06" x 7'07"	5,500	785
Distribuidora	36.00 mt. x 9.25 mt. x 2.15 mt.	3,000	420
Herbert	36.01 mt. x 9.25 mt. x 2.15 mt.	3,000	420
Liyta	32.20 mt. x 9.20 mt. x 2.17 mt.	2,800	400
Tio Lucho	31.90 mt. x 9.10 mt. x 2.10 mt.	2,800	400

EN CONSTRUCCION

	Dimensiones	Potencial H.P.
Remolcador Valo	70'00" x 22'00" x 6'7"	1,160

Barcazas	Dimensiones	Capacidad	Tonelaje
LL – 5	46.23 mt. x 10.50 mt. x 2.30	5,000	715

Tanques Flotantes	Dimensiones	Capacidad	Tonelaje
18 tanques	9.20 mt. x 3.30 mt. x 2.25 mt.	6,000	850

UNIDADES ALQUILADAS

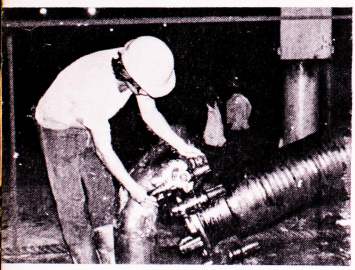
Remolcador	Propietario	Potencia H.P.
Adonis	Augusto Vela	580
Dante Aquiles	Transportes Fluviales Dante Aquiles S.A.	680
Don Simón	Ali Vitoldo Kupis	370
El Celta	Fluvial Amazónica de Servicios S.C.R. LTDA.	350
El Padrino	Empresa de Transportes Amazónica S.A.	700
El Vite	Transporte Vite SCR. LTDA.	640
Hércules	Transporte José Da'costa	850
Santos II	Transporte Hurtado Hnos. S.A.	300

Barcazas	Propietario	Capacidad Barriles
Fass 1	Fluvial Amazónica de Servicios SCR. LTADA.	2,500
Fass 2	" " " " "	2,500
Fass 3	" " " " "	2,500
Halina	Ricardo Zamora Silva	4,000
Mama Ocllo	Transporte Hurtado Hnos. S.A.	6,000
MP – 23	Transportes Dante Aquiles S.A.	6,000
Santos III	Transporte Hurtado Hnos. S.A.	3,000
Victoria	Francisco Mori Alegría	7,000

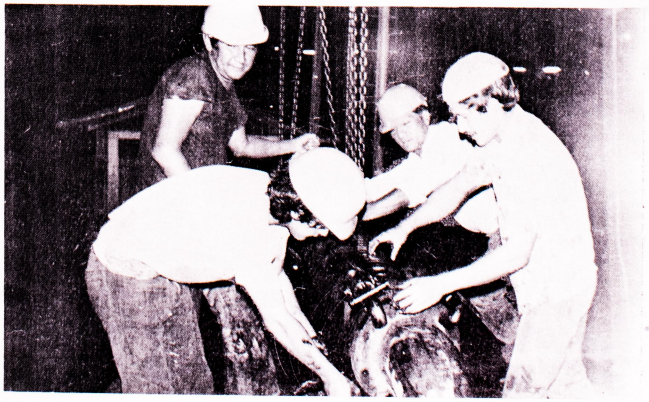
La noche quedó atrás

Son las dos de la mañana. En el puerto de Marsella, en este apartado rincón de nuestra selva peruana donde también se construye el futuro de la patria, bien puede haber atracado el remolcador "Irene", la "Lisoraya", la "Linda" o "La reina del Amazonas", después de vencer las difíciles corrientes del Marañón y el Tigre, cubriendo distancias en un viaje de quince días, los tripulantes que llegan saben que no deben perder un solo minuto. Porque el tiempo, como el petróleo, también es oro. Por eso, de inmediato, rompiendo la quietud de la noche y de las sombras, entre poderosos reflectores, se lanzan a un apresurado trabajo para llenar nuevamente las vacías cisternas de las embarcaciones. Lanzan cabos. Ajustan las enormes mangueras. Coordinan acciones entre los tanques de abastecimiento y la nave que aguarda. Controlan presiones. Y todo un equipo de hombres sudorosos demuestran la precisión de una faena impecable que se cumple como un ritual cotidiano. Al alba, con la misión cumplida, la nave vuelve a partir. Esta vez rumbo a Saramuro. Para ellos, como para todos, la noche quedó atrás.









Saludamos a NAPESA por su valiosa contribución al desarrollo económico de la región y le agradecemos también la confianza que hemos merecido de ella al ser incorporados en su capacidad de carga en la actividad del transporte petrolero de Marsella a Saramuro, en una muestra de unidad y cooperación entre empresas que, estamos seguros, significará un mayor beneficio para todo el país.

Transsportes Fluviales Dante Aquiles S.A.

RICARDO ZAMORA SILVA **AUGUSTO VELA**

Fluvial Amazónica de Servicios S.C.R. Ltda.

FRANCISCO MORI A. **Alí Vitoldo Kupis**

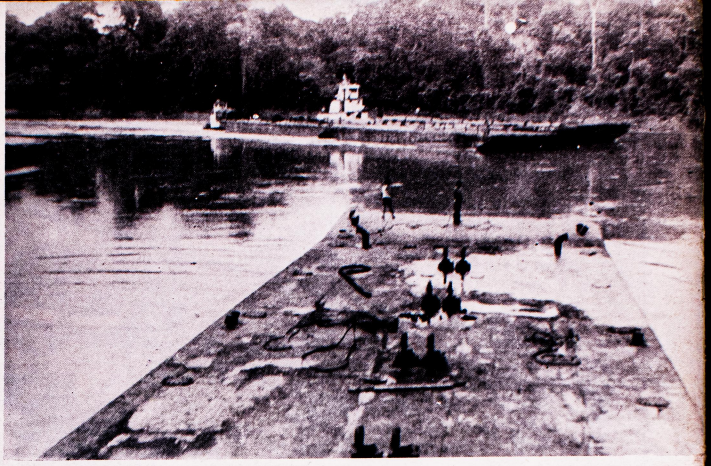
Empresa de Transportes Amazónica S.A.

Transporte Hurtado Hnos. S.A.

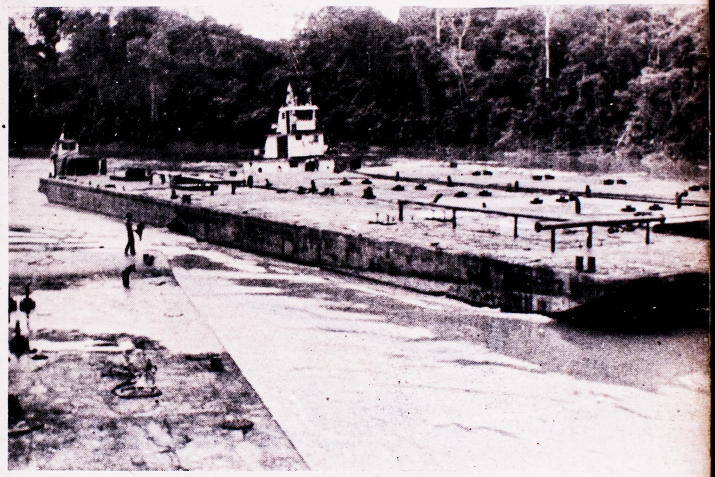
Transporte Vite S.C.R. Ltda.

Transporte José Da Costa

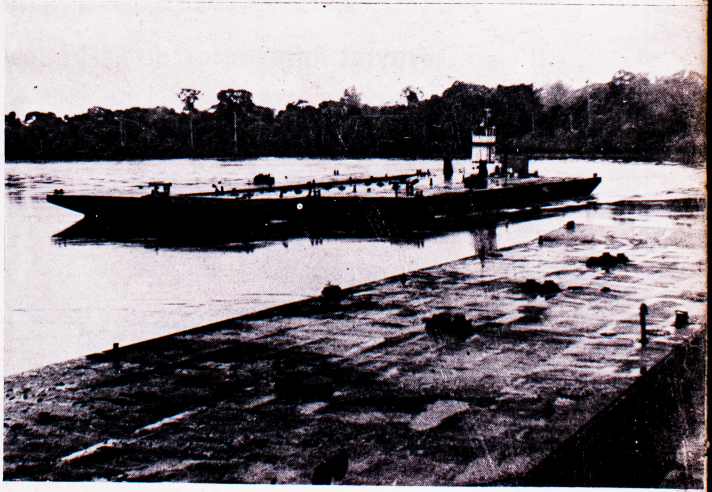
¡Cuidado, no chocar!







Los ríos de nuestra Amazonía, en sus cabaceras, tienen innumerables curvas. Son turbulentos. Estrechos y correntosos. La navegación entonces se vuelve difícil y peligrosa. Eso lo saben muy bien nuestros expertos pilotos. Saben que un ligero o leve error de cálculo en la maniobra puede ser fatal. Y mucho mayor cuando en la ruta se encuentran de pronto dos naves. Dos naves que en este caso empujan largas y pesadas chatas cargadas de petróleo. Es aquí cuando los **prácticos** –esos viejos timoneles o lobos del río, como se les conoce en nuestra Amazonía– demuestran su pericia y experiencia. Quiebran, sueltan, aguantan máquinas, aceleran, vuelven a quebrar, dan marcha atrás y siguen maniobrando con una limpieza y serenidad, como si esos enormes monstruosos fueran frágiles y obedientes embarcaciones, pero que pasan rugiendo un saludo de elocuencia a sus victoriosos timoneles.



SERVICIOS S. A.

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



SALVADOR MITIDIERI BARCO

Juan Castro 573-C – Balconcillo – Lima, PERU

Nos complace saludar a NAPESA por su contribución y apoyo al desarrollo petrolero de la Amazonía y por su decisiva participación al servicio de la OCCIDENTAL PETROLEUM COMPANY, transportando el crudo desde Marsella a Saramuro.

En lo que a nosotros compete, tenemos la satisfacción de realizar una labor de coordinación para la misma OXY, abriendo canales y los más difíciles obstáculos que se presentan en nuestros ríos amazónicos. Igualmente trochas de penetración e instalación de tubos para pozos.

HERNAN CABALLERO F.S.A.

–Taller de Mecánica en general–
Av. Argentina No. 471 – CALLAO

Felicita a NAPESA, la primera empresa fluvial del país, por el decisivo e invalorable apoyo que está prestando al desarrollo petrolero de nuestra Amazonía Peruana, transportando, desde Marsella a Saramuro el rico combustible encontrado por la Occidental Petroleum Company.

Por su labor de custodia
de la integridad territorial.
Por su aporte a la técnica naval
y a los equipos fluviales
de la Amozonía.
Por su servicio de Acción Cívica
de nuestros rios.



NAPESA
SALUDA A LA
FUERZA FLUVIAL DEL AMAZONAS
Y LE AGRADECE SU IMPORTANTE
APOYO Y COLABORACION CON
NUESTRA EMPRESA EN EL
TRANSPORTE DEL PETROLEO