

La Estrategia Fitzcarraldo, la fragmentación del espacio amazónico, y la esterilidad de la pugna entre Brasil y Argentina

The strategy Fitzcarraldo, the fragmentation of the Amazonian space and the sterility of the struggle between Brazil and Argentina

Fecha de recepción: 8 de septiembre de 2015 / Fecha de aceptación: 19 de octubre de 2015

Escrito por:

Eduardo R. Saguier¹³

Resumen

En este artículo se presentan análisis historiográficos, geológicos e hidráulicos de los proyectos pioneros de canalización desde las expediciones de La Condamine y la de Humboldt y la lucha entre tesis geopolíticas opuestas para el análisis de la integración de las cuencas hídricas. El propósito es analizar el dualismo geográfico, el desplazamiento de los límites fronterizos, y la consecuente fragmentación del espacio amazónico en un continente hidrográficamente desintegrado. Como derivación de esa disputa y esa fragmentación se estudian los diversos congresos de profesionales latinoamericanos que se convocaron para integrar las cuencas fluviales. Este trabajo es una investigación histórica de carácter documental. Para estudiar los intentos de romper la dualidad geográfica se examinó la Estrategia Fitzcarraldo y la mudanza de la capital brasilera a Brasilia, seguida por el enfrentamiento entre las opciones integradoras y las monopolísticas. Para investigar la integración hidrográfica pan-amazónica se consideraron las obras de ingeniería hidráulica y se contrastaron con ejemplos históricos mundiales. Como conclusión se arribó a la esterilidad de la pugna entre Brasil y Argentina y la caracterización de las hidrovas interiores de América Latina.

Palabras claves: espacio amazónico, estrategia de Fitzcarraldo, integración, cuencas hídricas, dualidad geográfica.

Abstract

This article presents historical, geological and hydraulic analysis of the projects pioneers of pipeline from the expeditions of La Condamine and the Humboldt and the fight between geopolitical theses opposite to the analysis of the integration of the watershed. The purpose is to analyze the geographical dualism, the displacement of the boundary lines, and the consequent fragmentation of the Amazonian space in a continent we disintegrated. As a derivation of that dispute and this fragmentation are studied the various congresses of Latin American professionals who were convened to integrate watershed. This work is a historical documentary research. To study attempts to break geographic duality discussed the Fitzcarraldo strategy and the moving of the Brazilian capital Brasilia, followed by the clash between the options inclusive and the monopolistic. To investigate the pan-Amazon River integration were considered the hydraulic engineering works and were compared with global historical examples. As conclusion arrived at the sterility of the struggle between Brazil and Argentina and the characterization of the inland waterways of Latin America.

Key Words: Amazon space, strategy of Fitzcarraldo, integration, watershed, geographic duality.

¹³ Ph.D. Washington University, St. Louis, Missouri (USA). Museo Roca-CONICET. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. <http://www.er-saguier.org>. E-mail: saguier@ssdnet.com.ar



Resumo

Este artigo apresenta uma análise histórica, geológica e hidráulica dos projetos pioneiros do pipeline das expedições de La Condamine e o Humboldt e a luta entre geopolítica tese oposta a análise da integração da bacia hidrográfica. O objetivo é analisar o dualismo geográfico, o deslocamento das linhas de limite, e a conseqüente fragmentação do espaço amazônico em um continente se desintegrou. Como uma derivação do que disputa e esta fragmentação são estudados os vários congressos de profissionais latino-americanos que foram convocadas para integrar a bacia hidrográfica. Este trabalho é uma pesquisa documental histórica. Para estudar as tentativas de quebrar geográfica dualidade discuti a estratégia de Fitzcarraldo e a mudança da capital brasileira, Brasília, seguido do confronto entre as opções inclusivas e o monopólio. Para investigar a pan-Amazônia de integração do rio foram considerados a hidráulica, obras de engenharia e foram comparada com os exemplos históricos globais. Como conclusão chegou à esterilidade da luta entre Brasil e Argentina e a caracterização das vias navegáveis interiores da América Latina.

Palavras-chave: espaço Amazônia, estratégia de Fitzcarraldo, integração, bacia hidrográfica, dualidade geográfica.

Introducción

En la historiografía política, económica y sociológica que debate el origen del subdesarrollo latinoamericano ha prevalecido una vieja y problemática hipótesis geopolítica que subestima la contradictoria realidad hidrográfica del continente y le resta fuerza a un común destino manifiesto y a un imaginario, de expectativas transformadoras a construir entre todas las naciones de América Latina.

Esta vieja hipótesis, inspirada en José Martí, cuando elaboró: *Nuestra América* y, en cierto determinismo geográfico (Ratzel), en la Escuela de los Anales y, en la obra de Fernand Braudel: *Felipe II y el Mediterráneo*, sostiene que a diferencia de Europa, que por contar con el mar Mediterráneo, pudo despegar del atraso y el subdesarrollo y alcanzar altos grados de cultura y civilización (con la exclusión del Maghreb en la margen sur del Mediterráneo), Sudamérica en la América Latina, como el África, al carecer de mares interiores, con cursos de agua que comunicaran entre sí sus regiones más profundas, se han convertido en complejos mega-archipiélagos.

Estos archipiélagos están compuestos por islotes-naciones, entre sí incomunicados en materia geográfica, económica, cultural y lingüística y, transformados en inmensos cotos de caza donde prevalece la endogamia, la corrupción y, el atraso intelectual, científico y tecnológico que, por cierto, se extiende a las políticas en materia diplomática (internacionalización de hidrovías) y, de

planificación del transporte fluvial (canalización en istmos o varaderos), centrales en los objetivos de este trabajo.

En materia comunicacional, estos archipiélagos han obligado a implementar un transporte marítimo costero de larga distancia y alto costo entre dos océanos conectados sólo por el Cabo de Hornos y, más luego, por el Canal de Panamá. En el caso de África, por el Cabo de Buena Esperanza y más luego, por el Canal de Suez; pero que perpetuaban sus mutuas y estériles rivalidades y chauvinismos.

Viene al caso referir, geología histórica, para plantear que hace diez o veinte millones de años, el Amazonas desembocaba en el Océano Pacífico y que cuando un millón de años después, mediante choque, separación y deslizamiento de la placa tectónica de Nazca, emergió la Cordillera de los Andes, se fue formando simultáneamente una inmensa cuenca o mar interior.

Este mar, cuando Sudamérica se separó de África, fue buscando su salida al Atlántico, hasta que en un tiempo geológico lejano, fue desecando el enorme espacio, con crecientes zanjeados naturales de cuencas hídricas, con inundaciones, avalanchas, aludes de rocas y minerales, desprendimientos de laderas y polución química natural o eutrofización y, acompañadas por la resistencia del sustrato geológico, para descomponerse y formar suelos y escoltadas por múltiples aportes de sedimentos y nutrientes. El escurrimiento de aguas y consecuente floración y proliferación de

algas y larvas fueron drenando la vida acuática, formando películas bacterianas, humedales, pantanos y ciénagas y fue apareciendo vegetación emergente dando lugar con el correr de los milenios a inmensos sistemas forestales y muy posteriormente a primitivas faunas silvestres (Cleary, 1990; Albergaria de Queiroz, 2013).

Con el propósito de realizar los análisis historiográficos, geológicos e hidráulicos la propuesta fue indagar los proyectos pioneros de canalización comenzando con las expediciones de La Condamine y la de Humboldt, se siguió con la lucha entre tesis geopolíticas opuestas para el análisis de la integración de las cuencas hídricas. Entre esas tesis se jerarquizó el dualismo geográfico, el desplazamiento de los límites fronterizos y la consecuente fragmentación del espacio amazónico, en un continente hidrográficamente desintegrado. Como derivación de esa disputa y esa fragmentación se estudiaron los diversos congresos de profesionales latinoamericanos convocados para integrar las cuencas fluviales. Para analizar los intentos de romper la dualidad geográfica se examinó la *Estrategia Fitzcarraldo* y la mudanza de la capital brasilera a Brasilia y el enfrentamiento entre las opciones integradoras y las monopólicas. Para investigar la integración hidrográfica pan-amazónica. Se analizaron las obras de ingeniería hidráulica y se contrastaron con ejemplos históricos mundiales. Como conclusión se arribó a la esterilidad de la pugna entre Brasil y Argentina y la caracterización de las hidro vías interiores de América Latina.

En esta perspectiva, se plantean los siguientes tópicos: a) utopía de integrar las cuencas hidrográficas y la expedición de Humboldt; b) lucha entre tesis geopolíticas e integración de cuencas fluviales; c) desplazamiento de los límites fronterizos y fragmentación del espacio amazónico; d) dualismo geográfico en un continente hidrográficamente desintegrado; e) congresos profesionales latinoamericanos para integrar las cuencas fluviales; f) intentos de romper la dualidad geográfica y mudanza de la capital brasilera; g) la *Estrategia Fitzcarraldo* y el enfrentamiento entre las opciones integradoras y las monopólicas; h) integración hidrográfica pan-amazónica en oposición al modelo monopólico; i) comparaciones históricas mundiales; j) esterilidad de la pugna entre Brasil y Argentina y

la caracterización de las hidro vías de América Latina:

Utopía de integrar las cuencas hidrográficas y la expedición de Humboldt

La utopía de integrar las cuencas hidrográficas del Orinoco, del Amazonas y del Río de la Plata comenzó muy lentamente. Se inició con la aventura expedicionaria del bandeirante portugués Antonio Raposo Tabares (que violaba la línea fronteriza del Tratado de Tordesillas), a través de los ríos Guaporé-Madeira hasta la boca o estuario del Amazonas, luego de producida la rebelión de Portugal contra la dominación Habsburga (1648); siguió con la llegada al Ecuador del hijo de la Ilustración Francesa el explorador Charles Marie de La Condamine en 1735 y, con los descubrimientos en Venezuela del naturalista alemán Alexander von Humboldt en 1799.

Humboldt conocía los intentos de construir canales en Grecia, Egipto, China y Rusia. En la Grecia antigua, el Canal de Corinto conectaba el Egeo con el Golfo de Corinto. En el Antiguo Egipto, el canal de los Faraones ligaba el Río Nilo con el Mar Rojo a través de la depresión de Wadi Tumilat, y la obra fue comenzada por Darío el Grande cuando Egipto estuvo invadido por los persas (510 A.C.), y más tarde desarrollada por Ptolomeo II Filadelfio (282 A.C.), nieto de Alejandro el Grande, luego por el emperador romano Trajano (117 D.C.), y finalmente en el siglo XIX por el ingeniero francés Ferdinand de Lesseps (1869). En China, el Gran Canal de 1800 kilómetros, que venía de Pekin y unía los ríos Amarillo y Yang-Tsé, construido por los emperadores a lo largo de sucesivas dinastías había sido mencionado por Marco Polo y el sinólogo jesuita Matteo Ricci (Needham, 1986; Avarello, 2015).

Como Humboldt también estaba al tanto de los avances en Rusia del Canal Mariinsk, que ligaba el Río Volga con el Mar Báltico (de 368 kilómetros de largo), habría querido emular esos antecedentes históricos y remontando el Orinoco y las bifurcaciones del Casiquiare, en la Amazonía, descubrió la función natural de este último (esta expedición fue repetida dos siglos más tarde por otro alemán Klaus Reckling). Y en un intento de extender sus investigaciones hidrográficas¹⁴, Humboldt envió a su socio y colega, el botánico y naturalista francés Aimée

¹⁴ *Del Orinoco al Amazonas. Viaje a las Regiones Equinocciales del nuevo continente.*





Bonpland al Paraguay para que explorara la integración fluvial de la cuenca del Plata y el Alto Paraguay con el Río Amazonas; esto se frustró por la actitud incomprensiva del dictador José Gaspar Rodríguez de Francia crudamente retratado por Augusto Roa Bastos en *Yo el Supremo* (Kohlhepp, 2005).

Lucha entre tesis geopolíticas e integración de cuencas fluviales

En la segunda mitad del siglo XIX, en 1851, la Cancillería brasilera a través del Tratado de Comercio, Navegación y Límites otorgó al Perú la facultad de navegar y comercializar con las naciones amigas a través del río, la misma tesis que venía impulsando en la Cuenca del Plata contra el monopolio de la misma, por el Dictador Juan Manuel de Rosas; pudiendo inclusive, navegar en el Amazonas, sus barcos de guerra. Pero sólo a partir de 1866, los ríos amazónicos fueron definitivamente, liberados a los barcos de otras banderas que quisieran navegarlos.

Más luego, finalizada la Guerra de Crimea, en Europa, se concretaba el Estatuto de los Ríos Internacionales y se firmaba entre Francia, Alemania, Suiza, Bélgica y los Países Bajos el Convenio de Mannheim (1868), que vino a revisar el Convenio de Mainz de 1831 y a internacionalizar los ríos Rhin y Danubio (Álvarez, 2000). El emperador Pedro II, que había sido apremiado por las dificultades para aprovisionar sus ejércitos en la Guerra de la Triple Alianza, tanto desde el Alto Paraguay como desde el Alto Paraná, ordenó actualizar los proyectos de integración de las cuencas fluviales. Estos proyectos fueron promovidos desde la década del sesenta del siglo XIX por Domingo F. Sarmiento y por el Ingeniero militar brasilero Eduardo José de Moraes y consagrado en su libro: *A Juncção Do Amazonas AoPrata: E Estudo Sobre O Rio Madeira* (1890).

A punto de terminar la guerra, en 1867, para que no se repitieran las tristes experiencias que ocurrieron en los Fuertes Coimbra y Corumbá (que desataron la guerra), el emperador Pedro II buscó afianzar las fronteras amazónicas y ordenó fundar el fuerte de Tabatinga a orillas del Amazonas, río arriba de Manaos. Como réplica, el Presidente peruano, Mariano Pardo, envió desde Iquitos al Ingeniero Manuel Charón para que fundara frente al mismo, a Tabatinga, una fortaleza, en donde antes había estado el Fuerte Ramón Castilla, antiguo San Antonio de las Amazonas. Charón rebautizó el lugar con el

nombre de Leticia, en recuerdo de su amada Leticia Smith Buitrón, dama anglo-peruana de Iquitos. Medio siglo más tarde, ese mismo lugar, pasó a poder de Colombia (Tratado Salomón-Lozano, 1927).

También, para esa época de fines del siglo XIX, en la que trascendían las noticias sobre los intentos de David Livingston y Henry Stanley de conectar el Nilo con el río Congo (1874-75) y en la que las compañías navieras inglesas, usufructuando la libre navegación de los ríos, sacaban la goma de las amazonías ecuatoriana, peruana y boliviana, pagaban tributo en la Aduana de Iquitos. El cauchero peruano Carlos Fermín Fitzcarrald López descubrió en 1891 el istmo o varadero (retratado por el cineasta Werner Herzog) que comunica las cuencas de dos ríos alto-amazónicos paralelos: el río Apurímac-Ucayali y el río Madre de Dios (o río Amarumayo). Este descubrimiento le permitió sacar el caucho por el río Madeira y de esa forma, eludir la gravosa aduana peruana de Iquitos; es lo que damos en llamar la *estrategia Fitzcarrald*. Pero, lo que lamentablemente, no pudo eludir Fitzcarrald fue la Aduana de Belem, en la boca del Río Amazonas.

Contemporáneamente, con Fitzcarrald López, una vez caído Pedro II (1889), el poder político del Brasil se descentralizó y la fiebre o boom del caucho (látex o *leche maldita*) en el mercado mundial desplazó la frontera brasilera aún más hacia el oeste de la Fortaleza Príncipe da Beira (Matto Grosso), fundada en el siglo XVIII por el Ministro Pombal, hasta llegar a las mismas estribaciones de la cordillera andina (El Acre). Este desplazamiento de la frontera interna generó en Brasil una nueva identidad geográfica, caracterizada por una marcada dualidad entre el macizo oriental platino y la inmensa amazonía occidental y, paralelamente, una desintegración hidrológica continental entre dos grandes ríos con afluentes y estuarios asimétricos pero de necesario curso internacional.

Pero, sin perjuicio del avance de la frontera occidental, multitud de ríos localizados en el centro del Brasil quedaban aun cartográficamente desconocidos. A comienzos del siglo XX, en 1914 (tres años después que Hiram Bingham descubriera Macchu Pichu), el ex presidente norteamericano Teodoro Roosevelt (invitado por el Presidente del Brasil Hermes da Fonseca), fascinado con la exploración de territorios desconocidos de África y América Latina y siguiendo las huellas del

bandeirante Raposo Tabares, del topógrafo inglés Percy Harrison Fawcett (demarcador de la frontera entre Bolivia y Brasil) y del explorador Arnold Savage-Landor (explorador del río Jurueña), se integró a una expedición científica, encabezada por el explorador caboclo Cândido Rondon, a la búsqueda de la desembocadura del Río de la Duda.

La expedición partió desde Puerto Cáceres (Mato Grosso) en el Alto Paraguay (donde Roosevelt había llegado vía fluvial procedente de Buenos Aires); luego, atravesó la meseta o *chapada dos Parecis* (en el altiplano o planalto del estado de Mato-Grosso del Norte), donde nacen desde distintas serranías, los ríos Aguapei, Alegre, Ji-Paraná, Xingú, Araguaia y Jurueña, buscando el río Tapirapuê o de la Duda (afluente del río Aripuanã), posteriormente, bautizado Roosevelt, y desembocando en el curso bajo del Madeira y luego, en el Amazonas. En esta epopeya, Raposo Tabares en el siglo XVII, casi pierde la vida y aceleró su muerte temprana (Wasserman, 2009).

Efectivamente, las fronteras y límites políticos variaron con la estructura hidrográfica, alcanzando en esto relevancia el dominio de los estuarios y las nacientes o afluentes de los grandes ríos. En el caso del Amazonas, si bien, el estuario corresponde a Brasil, sus afluentes o tributarios más occidentales le pertenecen en forma de estructura arbórea a los países andinos (Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia) y a Venezuela. Y en el caso del Plata, si bien sus afluentes (Paraná, Paraguay, Iguazú, Uruguay) pertenecen a Brasil. Otros afluentes corresponden a Bolivia (Bermejo, Pilcomayo), el estuario les pertenece en forma compartida a la Argentina y a la República Oriental del Uruguay desde la Convención Fluvial de 1857 (Greño Velasco, 1972, 103).

Sin embargo, en este caso, el del Plata, la particularidad geológica es que el *thalweg*, o línea de agua más profunda, pasa por la costa oriental del río y beneficia a los puertos uruguayos (Nueva Palmira, Montevideo). Por ese motivo, las autoridades argentinas, resentidas por su inferioridad ribereña y la instalación de la Pastera Botnia frente a Gualguaychú (Entre Ríos) arguyeron recientemente, excusas sanitarias para clausurar el amarradero de la Isla La Paloma, en territorio argentino, donde una larga fila de buques paraguayos espera el turno para descargar soja y manganeso en el puerto de Nueva Palmira.

Desplazamiento de los límites fronterizos y fragmentación del espacio amazónico

La desarticulación del espacio latinoamericano como secuela de las reformas borbónicas (Tratado de Madrid, 1750), de la expulsión de los Jesuitas (1767), de las revoluciones de Independencia (1810), de la formación de los modernos estados-naciones (1862) y, de la fiebre cauchera, impulsada por la demanda del mercado mundial, sin duda colaboró en fracturar también, el espacio amazónico.

Sin embargo, este espacio geo-hídrico ya venía partido en dos mitades asimétricas por obra de la antigua voluntad papal, donde el borde occidental de la mitad geográfica más pequeña, la oriental portuguesa, se fue corriendo incesante y progresivamente hacia el oeste. En efecto, la Bula *Inter Caetera* de 1493, fijó la frontera a 100 leguas al oeste de las Azores. El *Tratado de Tordesillas* de 1494 lo estableció a 370 leguas al oeste de las Islas del Cabo Verde y, el *Tratado de Madrid* de 1750, ratificado por el *Tratado de San Ildefonso* (1777), al ceder España el Mato Grosso al Brasil, a cambio de la Colonia del Sacramento en la Banda Oriental, corrió la frontera interior aún más al oeste hasta el extremo oriental del río Guaporé, donde el Ministro Pombal, estableció la fortaleza Príncipe da Beira (1750) que aún subsiste hoy, como museo.

Esta fragmentación de la Amazonía se acentuó un siglo más tarde, cuando el *boom* del caucho (1880-1912) y generó toda suerte de migraciones forzadas, de refugiados, de desertores entre la población autóctona y de resistencia a la sedentarización y al trabajo esclavo, dada su naturaleza nómada, marcada por las épocas de creciente y bajante de los ríos.

Por otro lado, merced a los siringueiros (una migración interior de origen caboclo procedente predominantemente de Ceará, sugerida por Euclides da Cunha, secretario de Rio Branco), la frontera brasilera se corrió desde los puertos de Manaos, Tabatinga y Corumbá, que eran la última línea de defensa de la mítica *costa interior*, hasta las estribaciones de la cordillera oriental peruana y las tierras bajas de la Amazonía boliviana (el Acre). Este desplazamiento de la frontera, semejante al que encarara Argentina en la Patagonia austral, incidió para que Bolivia y Brasil se enfrentaran entre sí en la Guerra Acreana (1902-1903) y para que Perú, bajo presión, firmara un tratado desventajoso (Tratado Velarde-Rio Branco, 1909).





Más luego, el Canciller Río Branco se benefició de la confrontación entre Perú y Bolivia, así como del enfrentamiento entre Colombia y Perú, donde el Fuerte Ramón Castilla, antiguo San Antonio de las Amazonas, había sido rebautizado en 1867 por el Ingeniero Manuel Charón con el nombre de Leticia. Finalmente, el canciller Río Branco confrontó con el canciller argentino Estanislao Zeballos (que aparentemente desconocía la obra de Eduardo Moraes). En esta oportunidad, el conflicto quedó circunscripto a la dimensión de las respectivas flotas de guerra (cantidad y calidad de los acorazados), con total desaprensión por la cuestión más determinante, de la integración de las cuencas fluviales.

En conclusión, así como Brasil edificó su costa interior en la ribera de la cuenca amazónica, anexando y nacionalizando ríos que hasta entonces no pertenecían a nación alguna - salvo las naciones indígenas-, los países hispanoamericanos lindantes con el río Amazonas (pese a sus mutuas desavenencias) también, fueron construyendo su propia costa interior y fueron sacando la producción de su espacio por el único río a su alcance, el Río Amazonas. No obstante, la prolífica cuenca del Río Amazonas ofrecía afluentes alternativos que podían adoptarse acudiendo a varaderos, tal como fue el caso citado, de Fitzcarraldo. Sin embargo, pese a los esfuerzos de la diplomacia burocratizada por disociar ambas costas interiores y por seccionar los ríos que eran contiguos y sucesivos y pertenecientes a todos los vecinos de la cuenca, sus pobladores mantuvieron estrechos contactos sociales, económicos y culturales. Pero quienes controlan arbitrariamente, la desembocadura de un río, ya fuere el caso del Amazonas o el Plata, monopolizan arbitrariamente la cuenca. Ese fue el secular y trágico caso del Danubio, en la Europa oriental, a lo largo de todo el siglo XIX, pues fue poseído intermitentemente por rusos y turcos.

Dualismo geográfico en un continente hidrográficamente desintegrado

Como fruto de la post-guerra de la I Guerra Mundial (1919), se asiste al pasaje teórico y retórico de la homogeneidad étnica a la heterogeneidad geográfica, acentuada por el influjo de autores como Friedrich Ratzel (1903), Rudolf Kjellen (1916) y Camille Vallaux (1921), quienes fueron desplazando de la cartelera al pensamiento sociológico (Durkheim, Weber). Así como para el Perú se desarrolló una

concepción geográfica triádica y estática con la crítica combinación de costa, sierra y selva; el geógrafo español Carlos Badia Malagrida en: *El factor geográfico en la política sudamericana* (Madrid, 1919), desarrolló para el Brasil, la tesis de un dualismo geográfico irresuelto entre las recientemente anexadas tierras bajas de la Amazonía y el macizo sud-oriental platino. Más aún, el geógrafo uruguayo Luis Cincinato Bollo propuso el mismo año en su libro: *South America, past and present* (1919), la integración de las cuencas fluviales sudamericanas, las del Orinoco, Amazonas y el Plata.

Diez años más tarde, el geógrafo Clarence F. Jones levantó un mapa del Río Madeira publicado en: *Agricultural Regions of South América* (Worcester, 1928) y el ingeniero francés Roger Courteville, alentado por la búsqueda de la ciudad perdida que había explorado Fawcett (quien había desaparecido a orillas del río Batoví, afluente del alto Xingú en 1925, a manos de indios caníbales o antropófagos y en su rescate se habían practicado una docena de frustradas expediciones), investigó dos años después, en 1930, una ruta fluvial integradora que iba del Plata al Amazonas por el curso del Madeira, más arriba que las ensayadas en el mismo río por Fawcett, Savage-Landor y Rondon-Roosevelt.

Esta nueva ruta iba por el Río Guaporé, la misma vía contigua con las tierras bajas del Alto Perú o Audiencia de Charcas (Bolivia) que el bandeirante Antonio Raposo Tabares supuestamente surcara en 1648 (antes que se fundara Manaos), que el Ministro Pombal amojonara en 1776 con la edificación de la Fortaleza Príncipe da Beira (aún subsistente en Rondonia como reliquia arqueológica) y que el Mariscal Rondon demarcó en 1930, como límite fronterizo entre Brasil y Bolivia (Botelho Lucidio, 2013).

A fines de la década del 30, prevalecieron las tesis geopolíticas dualistas defensoras de las fronteras naturales (integración política en el seno de las cuencas hidrográficas respectivas), que encuentra como su promotor original a Malagrida. Estas tesis aventuraban una eventual secesión amazónica que se iba a desprender del Brasil, semejante a la fragmentación que aconteció a partir de la independencia en el espacio hispanoamericano; si este país, no encaraba políticas públicas para contrarrestarla. Pero ello fue rebatido por la tesis expansionista y realista del militar brasileiro Mario Travassos (1938), quien a contrapelo de Pedro II y de

Moraes, centraba el motor geopolítico del Brasil en la oposición sistemática entre las cuencas del Amazonas y el Plata y en el eterno conflicto entre ejes geográficos opuestos, de los ejes transversales y horizontales contra los ejes longitudinales y verticales; el principal objetivo era monopolizar la circulación del tráfico y de la producción del hinterland (Zugaib, 2006; Varella Neves, 2013).

Paralelamente, Travassos le atribuía a la cuenca amazónica un potencial de naturaleza centrípeta, semejante al que poseía la cuenca del Plata, capaz de precipitar la fabricación de un arborescente espacio geográfico de dimensión nacional, que supuestamente, desmentía la tesis de Malagrida acerca del dualismo geográfico; pero, no advertía sus fuertes efectos regresivos. El *travassismo* estuvo entonces, influido por las teorías del *área pivote* o núcleo vital, del inglés Halford Mackinder (1904), quien veía al Brasil como una potencia continental, para lo cual privilegiaba la conexión del Mato Grosso con el *Triángulo Estratégico Boliviano* (Santa Cruz, Cochabamba y Sucre o más luego Tarija) y, su eventual anexión, a los efectos de neutralizar el expansionismo ferroviario argentino, que llegó a su fin con la crisis del 30 y la II Guerra Mundial. Consecuentemente, el centro de este triángulo (Valle Grande) fue el elegido por Regis Debray y el Che Guevara para su foco guerrillero (Pfirmer & Roseira, 2009; Favaro Martins, 2011).

Para estos geopolíticos brasileiros, las cuencas del Amazonas y del Plata debían estar fatalmente separadas debido a la incursión geológica del Macizo de Charcas (Boliviano), una suerte de cuña o tapón entre ambas cuencas que hacía que sus caudales de agua se volvieran entre sí antagonicos y supuestamente, imposibles de modificar por la mano del hombre (Farias, 2004; Severo, 2012). Estas incursiones geológicas eran semejantes al rol que cumple en Europa, la meseta desde donde parten las cuencas de los ríos Rhin y Danubio. En Asia, el macizo tibetano como cuña entre las cuencas de los ríos Yang-Tsé (China continental) y Lancang-Mekong (Sudeste Asiático). En Asia Menor, la Meseta Central de Anatolia (Turquía), que se comporta como cuña entre la Mesopotamia (ríos Tigris y Eufrates) por un lado y, el Río Jordán en Palestina, por el otro.

Congresos profesionales latinoamericanos para integrar las cuencas fluviales

En la década del 40 y en medio de la crisis desatada por la II Guerra Mundial, y la decadencia del costoso tráfico ferroviario, diversos

congresos profesionales latinoamericanos alentaron los estudios hidrográficos con el no oculto objetivo de integrar las cuencas fluviales del continente. En efecto, la Conferencia Regional de los Países del Plata, reunida en Montevideo a comienzos del año 1941, el III Congreso Argentino de Ingeniería, celebrado en Córdoba el 4 de julio de 1942, la V Convención de la Unión Sudamericana de Asociaciones de Ingenieros (USAI) reunida en Montevideo del 9 al 16 de marzo de 1947 y, el I Congreso Panamericano de Ingeniería, celebrado en 1949 en Rio de Janeiro, resolvieron recomendar a los Estados y asociaciones de profesionales representados que continúen y coordinen mediante comisiones técnicas mixtas, los estudios, ya existentes, sobre la posible conexión o integración de los tres grandes sistemas hidrográficos de la América del Sur: el Plata, el Amazonas y el Orinoco. En el año 1947, otro geógrafo, Horacio Gallart, levantó la apuesta de los Congresos y Conferencias citados, registrando y publicando numerosos mapas e ilustraciones de la misma ruta fluvial.

Como consecuencia directa de estas investigaciones cartográficas, exploraciones hidrográficas y recomendaciones de organismos regionales y asociaciones profesionales, el ingeniero y representante del Radicalismo argentino y ex presidente de la Federación Universitaria Argentina, ingeniero, Gabriel del Mazo, devenido desde hacía años en el vocero político de los ingenieros reformistas (*La Línea Recta*), y del pensamiento regenerador de la Reforma Universitaria de Córdoba, formuló en forma pionera, en 1948, ante el Parlamento argentino, un proyecto de resolución de integración fluvial a escala continental.

Esta formulación política ocurría cuando simultáneamente, en Europa, la Comisión Central para la Navegación del Rhin y el Convenio de Belgrado de 1948 –fundados en el Convenio de Mannheim de 1868– posibilitaron la gestación de las regulaciones que dieron origen a la Comisión del Danubio, destinadas a construir una hidrovía internacional que uniría los ríos Rhin-Meinz con el Danubio y, de esa forma, liberar a los productores austríacos de la condición de rehenes de quienes controlaban la boca del Danubio, ya fueren los rusos o los turcos. Esa circunstancia debe haber sido la verdadera razón de la ocupación austríaca del Véneto y la Lombardía (1713-1796); es decir, la salida al Adriático. Una vez construida la hidrovía, inaugurada en 1992, los austríacos, los





húngaros y los rumanos han podido elegir la boca del río que prefieran, ya se trate del Rhin o del Danubio.

Posteriormente, el ingeniero Del Mazo, publicó un pequeño libro titulado: *Proyecto de un Canal Sudamericano* (1962); sin embargo, como Ministro de Defensa de Arturo Frondizi fue incapaz de introducir su proyecto en las reuniones de gabinete pues el Canciller Miguel Ángel Cárcano lo ignoraba. Los cancilleres que le siguieron como Zavala Ortiz, De Pablo Pardo y Costa Méndez, tampoco reabrieron en el foro público la discusión sobre el tema hidrográfico del Alto Paraguay pues estaban centrados exclusivamente en la cuestión de Malvinas. Tampoco, los cancilleres de los países hispanoamericanos integrantes de la cuenca amazónica como Colombia, Perú y Bolivia reclamaron la apertura de una ruta fluvial que conectara sus afluentes del Amazonas con los afluentes de la Cuenca del Plata.

Estas propuestas y recomendaciones de obras públicas de infraestructura continental por parte de asociaciones hemisféricas ligadas al pensamiento Reformista y a las prédicas nacionalistas y latinoamericanistas de escritores como Ricardo Rojas, Manuel Ugarte y Rufino Blanco Fombona, fueron acompañadas por la intelectualidad hispanoamericana, en especial, por la boliviana (Carlos Montenegro), la paraguaya (Natalicio González) y la uruguaya (Ardao). En el caso de la intelectualidad peruana llama la atención el escaso interés que despertaron las poblaciones amazónicas en el pensamiento de José Carlos Mariátegui y en el contenido de sus *Siete Ensayos*. Si bien, en Brasil el bonapartismo Varguista desarrolló programas colonizadores de la Amazonía (SPVEA en 1953, el SUDAM en 1966, y el INCRA en 1970), el desafío platino fue acogido con recelo y animadversión; pues simultáneamente, denunciaba las supuestas ambiciones de Venezuela y Argentina para adueñarse del espacio amazónico.

Intentos de romper la dualidad geográfica y mudanza de la capital brasilera

Desaparecido Getulio Vargas por la fatalidad del suicidio, a fines de la década del cincuenta, Brasil mudó por segunda vez en la historia, su distrito capital. Esta vez, un millar de kilómetros hacia el interior del territorio de Rio de Janeiro, a Brasilia (dentro de los límites del estado brasileño de Goiás, entre Mato Grosso al occidente y Mina

Gerais al oriente). Brasilia había sido propuesta por el primer canciller de Brasil José Bonifacio (1763-1838) y fue planificada como una plataforma para lanzar la colonización de la región litoral interior. Para ello, se abrieron también las rodovias de Brasilia a Acre, y de Brasilia a Belem (Mickle Griesi, 2009); esta última localizada en la misma zona donde tuvo su epicentro la heroica Columna Prestes (1925-27).

La mudanza de la capital tuvo su ejecutor en el presidente Juscelino Kubitschek (1956-61); pese a sus méritos geopolíticos - por haber penetrado al interior del Brasil- no alcanzó a romper el dualismo geográfico denunciado hacia medio siglo por Badia Malagrida, ni a integrar las cuencas fluviales del continente. Perpetuó la partición xenófoba, el escaso cabotaje fluvial y los resquemores de un pasado pleno de pugnas entre los mismos países vecinos de la cuenca amazónica.

Últimamente, los planes colonizadores del litoral fluvial continuaron pues se han planificado varias hidrovas interiores, entre ellas, las hidrovas de los Ríos Purús, Tapajós y Xingú y la del Tocantins-Araguaia, que va del Mato Grosso al puerto de Barcarena (Pará), en el bajo Amazonas. Pero la hidrova del Guaporé-Alto Paraguay sigue sin ser puesta en consideración por infundados temores económicos y políticos que se remontan a la pugna entre Argentina y Brasil y al temor que inspira en las elites del poder la *Estrategia Fitzcarraldo*. Esa misma pugna entre los Imperios Austro-Húngaro y Otomano fue la que había paralizado en Europa por décadas, la construcción de la hidrova Rhin-Mainz-Danubio (Clarke, 2009).

Años más tarde, agotado el largo régimen bonapartista, la dictadura militar brasilera (Castello-Branco, 1964-69, Garrastazú Medici, 1969-1974), como reacción a la indiferencia de los regímenes populistas (Vargas, Goulart), intentó vanamente romper dicha dualidad mediante carreteras viales o rodovias, destacándose la inter-amazónica; pero, fracasó rotundamente, por ignorar la estratégica relevancia de las cuencas y puertos fluviales y la estacionalidad meteorológica, que afecta el estado de los caminos.

Esto ha servido para corroborar que no existe posibilidad alguna de integrar el Brasil sin la previa integración de todos los países que componen la cuenca del río Amazonas y la construcción de canales e internacionalización de

aquellas vías fluviales; tal como se hizo en Europa, con las hidro vías, que permitan vencer las dualidades geológicas entre las cuencas del Amazonas, el Orinoco y el Plata.

Ese fracaso vial y fluvial se confirma en forma cada vez más alarmante y escandalosa con la creciente deforestación en toda la hoya amazónica (Fearnside, 2014). El boom petrolero que ha contaminado el río Napo, la fiebre del oro que contaminó con mercurio la región amazónica brasileña entre los ríos Tapajós y Xingú; y el boom cocalero, que viene contaminando los ríos Mántaro y Apurímac (afuentes del río Tambo y este del río Ene, a su vez, afluente del Ucayali) con precursores químicos; al extremo que, en ellos ha desaparecido la fauna ictícola y amenaza contagiar la totalidad de la cuenca, con focos de contaminación microbiológica¹⁵.

En cuanto a la deforestación del Mato Grosso y de la Amazonia, recientemente, Fearnside y Figueiredo (2015) han investigado y publicado estudios donde denuncian la devastadora deforestación provocada por las represas y las vías rodoviaria y ferroviaria y la responsabilidad indirecta que le cabe a China en la expansión de dichas vías de transporte.

Paralelamente a estas propuestas y recomendaciones, en la historiografía lusitana de la década del 50, se desató un intenso debate entre el historiador portugués Jaime Cortesao y el brasileño Sergio Buarque de Holanda sobre la veracidad del mito de la *isla Brasil*, donde se revela que los portugueses ya en el siglo XVII buscaban intencionalmente "...definir las fronteras de la colonia portuguesa a partir del Amazonas y la cuenca del Plata, pues percibían que a través de esas dos entradas se llegaba a un desconocido corazón del territorio sudamericano" (comunicación de Shellard Correa, 2015). El representante más genuino de esta pionera y auto-complaciente percepción de un fundacional *destino manifesto* y de una hipotética *costa interior*. Fue según Cortesao, el bandeirante portugués, Raposo Tabares. Luego de haber participado en las malocas contra las Misiones Jesuíticas y en la Guerra de Reconquista del nordeste brasileiro contra los invasores Holandeses. Raposo Tabares navegó en 1648 por más de diez mil kilómetros a través de los ríos Paraguay, Grande, Mamoré, Madeira y

Amazonas, cuando aún no existía Manaus (fue fundada recién en 1669), alcanzando exitosamente Belén do Pará, en la desembocadura del río Amazonas. Falleció poco después de las enfermedades originadas en la tropical aventura expedicionaria (Kantor, 2007).

Posteriormente, en la década del 60, circularon los trabajos del Arquitecto Paulo Mendes da Rocha sobre la *costa interior* del Brasil, aludiendo al mito insular y al comportamiento vinculante y necesariamente integrador de sus ríos y cuencas hídricas. En la década del ochenta, los hermanos Paul y Constantino Georgescu, venezolanos de origen rumano, tras una larga travesía, recomendaron la misma ruta fluvial que va del Plata al Amazonas por la ruta del Guaporé-Madeira (Gallart, 1947).

También, en esa época, se ensayaron nuevas tesis geopolíticas por académicos como Backheuser (1952) y por militares brasileiros como Carlos de Meira Mattos (1980) y Golbery do Couto e Silva (1981). Meira Mattos desarrolló su tesis en tres ejes: espacio, fronteras y posición. Golbery sostuvo que Brasil era lamentablemente, desde el punto de vista espacial, un archipiélago y que para alcanzar influencia y liderazgo en Sudamérica debía cumplir con cuatro objetivos: "...estar suficientemente articulado al interior; efectivamente integrado; expandido en su extenso territorio, y debe manifestar control sobre sus fronteras" (Romero Gallardo, et. al., 2012).

Recientemente, ha resucitado el interés por historizar la dualidad geográfica brasileña y la desintegración fluvial continental pues el profesor ecuatoriano Leonardo Mejía publicó su libro: *Geopolítica de la Integración Subregional. El rol de Brasil* (2012)¹⁶; el geógrafo-historiador brasileiro Manoel Fernandes de Sousa Neto investigó la frustrada iniciativa de Pedro II de integrar las cuencas fluviales del continente con su tesis doctoral publicada en 2012: *Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)* y, Perrier-Bruslé (2014) abundó sobre la integración sudamericana haciendo hincapié en la triple frontera meridional entre Bolivia, Perú y Brasil.

¹⁵ Como se muestra en http://www.rpp.com.pe/2014-11-04-advierten-contaminacion-de-rio-apurimac-con-residuos-de-narcotrafico-noticia_739392.html

¹⁶ Editorial la Huella





La Estrategia Fitzcarraldo y el enfrentamiento entre las opciones integradoras y las monopólicas

Como respuesta al expansionismo rodoviario del Varguismo y del golpe militar brasileiro en la Amazonía (Castello Branco, Garrastazú), los países del Pacífico sudamericano reaccionaron con el denominado Pacto Andino. El programa conjunto de integración económica fue plasmado en el Tratado de Cartagena y firmado en 1969 por sus respectivos presidentes (Bolivia con Siles Salinas, Chile con Frei Montalva, Ecuador con Velasco Ibarra, y Perú con Velasco Alvarado), al cual se adhirieron Venezuela (con Caldera) en 1973 y Colombia (con Turbay Ayala) en 1978. Simultáneamente, la dictadura militar argentina había patrocinado el Tratado de la Cuenca del Plata, originado en la Tercera Reunión Extraordinaria (y Primera Ordinaria) de sus Cancilleres, realizada en Brasilia en abril de 1969 y convocada con el objetivo de promover el desarrollo económico y la integración física de la cuenca del Río de la Plata.

No obstante las desavenencias, el mismo año de 1978, la diplomacia brasileira (Itamaraty) no se arredró y logró el respaldo del mundo andino (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam, Venezuela) para la firma del Tratado de Cooperación Amazónica (Bacchetta, 1984, 82). A comienzos del siglo XXI, los países integrantes de la cuenca amazónica resolvieron reformular dicho Tratado de Cooperación, creando en 1998 la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) y eligiendo en 2003 como sede a Brasilia. Para amortiguar el impacto geopolítico, esta organización decidió entablar relaciones con los países de la Cuenca del Plata (Mercosur) y con los del macizo andino o Comunidad Andina de Naciones (Gudynas, 2005).

Paralelamente, en el Cono Sur, y en especial, durante el gobierno de Menem (canciller Di Tella), los procesos de integración regional generaron en 1991 el Tratado de Asunción, que introdujo el concepto de *soberanía compartida* de los ríos contiguos. En 1992, el *Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay-Paraná*, sin que en ellos, se tratara la conexión del Alto Paraguay con el río Guaporé/Iténez, ni se venciera la vieja pugna entre Brasil y Argentina.

Cinco años después, en 1997, los gobiernos de la cuenca del Plata, reproduciendo el centripetismo rioplatense, propusieron un plan

auspiciado por la *Comisión Intergubernamental Hidrovía* (CIH). Este plan se proponía convertir los ríos en hidrovías; es decir, en un sistema de vías navegables y de calados más profundos con el fin de ayudar a reducir los costos de exportación de mercancías de la zona (en particular la soja). Pero, no trataron de discutir la naturaleza internacional de las hidrovías interiores que corresponden a los ríos de curso sucesivo, ni discutieron la necesidad de construir canales y acueductos, ahondar dragados en aquellos casos en que los ríos internacionales encuentran su vinculación física obstaculizada por varaderos o istmos (tal como el hallado en el pasado por Fitzcarraldo) o, por calados poco profundos que solo sirven para navegar convoyes de barcasas *trenes de empuje*.

Estos convoyes consisten en formaciones de hasta veinte barcasas de escaso calado, propulsadas por un remolcador de empuje (en donde cada una de las barcasas tiene aproximadamente 12x48 metros, midiendo hasta 300 metros de eslora por 48 metros de manga y tiene una capacidad de carga de 1500 toneladas y la totalidad del convoy de hasta 30.000 toneladas), equivalentes a 1500 vagones de ferrocarril y a 1800 camiones. En la Cuenca del Plata este tráfico de bajada ha superado en cuatro veces al de subida y en este último, el 80 % del tráfico corresponde al rubro de combustibles (Álvarez, 2000).

Los gobiernos militares brasileiros y sus intelectuales impulsaban –a juicio de Batista da Silva (1996)- aquel modelo de confrontación basado en objetivos geopolíticos nacionales individuales priorizando la ocupación territorial y su autosuficiencia económica. Esto llevó a inversiones muy ineficientes y a estructuras latifundistas que condujeron a una insurrección rural, reprimida en la Masacre del Dorado dos Carajá en el sur del Estado de Pará (1996). Para evitar los errores del modelo militar que desmentían las aspiraciones de Pedro II, Batista da Silva (1996) propuso una fuerte sustitución de los objetivos geopolíticos –centrados en contextos nacionales y en la formación de polos económicos-, por objetivos de cooperación que superaran los resentimientos del pasado; orientados esta vez, hacia un paradigma más competitivo y menos gravoso y consistente en la primacía de una perspectiva regional geo-económica (Zugaib, 2006; Padula, 2011). En ese sentido, el problema del excelente análisis de Zugaib, (2006) es que desconoce la relevancia de la tesis geopolítica de Badia Malagrida (1919) y

del debido reconocimiento a los hallazgos cartográficos de Gallart (1947) y Del Mazo (1962).

De acuerdo con las posiciones de Pedro II, el Presidente brasileiro Fernando Enrique Cardoso y su canciller Luiz Felipe Lampreia, formularon en el año 2000 la: *Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana* (IIRSA), orientada con el apoyo del BID y la CEPAL, hacia una integración regional, tal como lo había planteado, cuatro años antes, Batista da Silva (1996). En efecto, la iniciativa IIRSA propuso cinco (5) grupos de proyectos de infraestructura, fundados en un proceso de progresiva liberalización económica y que otorga a la autoridad del Estado una jerarquía de menor relevancia. De esos cinco grupos de proyectos de IIRSA los cuatro últimos contribuyen a la integración del continente (optimización del corredor brasileiro Corumbá (MS)-São Paulo (SP)-Santos (SP)-Rio de Janeiro (RJ); conexión Santa Cruz-Puerto Suárez-Corumbá; conexión Santa Cruz-Cuiabá y, conexión Ilo/Maratani-Desaguadero-La Paz e Arica-La Paz e Iquique-Ururo-Cochabamba-Santa Cruz).

Sin embargo, el primero de los cinco proyectos, el Eje Inter-Océánico Central (EIC) impulsado por el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) y acompañado por la Ferrovía Trans-continental entre Brasil y Perú, a financiar por el gobierno Chino, ignora totalmente el desarrollo integrador de la infraestructura hídrica del espacio latinoamericano y por lo tanto, se vuelve un costoso plan puramente extractivista (Padula, 2011; Coelho Jaeger & Jurado Pretes, 2013). En el caso del eje norte-sur, el primer proyecto, boicotea la hidrovía Paraguay/Paraná (HPP) pues al jerarquizar el eje transversal este-oeste para beneficiar los nuevos puertos de aguas profundas de Río Grande, Santos y Paranaguá en menoscabo del eje norte-sur, perjudica esencialmente, la costa uruguaya y el puerto granelero de Nueva Palmira, el más competitivo de todos los puertos del Cono Sur, pues por él pasa el *thalweg* o línea de aguas más profunda de la Cuenca del Plata, que es de 35 pies (Greño Velasco, 1972). Al tornarse el comercio de exportación e importación más competitivos, los intereses procedentes del interior del espacio platino (Paraguay) contaban a su favor, con la *estrategia Fitzcarrald*, para no estar sujetos a la condición de rehenes; es decir, para no ser monopolizados por las aduanas de Buenos Aires o Montevideo y poder optar por otros puertos.

Integración hidrográfica pan-amazónica en oposición al modelo monopólico.

Los autores, congresistas, profesionales y políticos aquí citados, con la salvedad de unos pocos, concluyeron que mediante obras de ingeniería hidráulica (dragado, canalización, **contención de márgenes**, rectificación de meandros, extirpación de lechos rocosos, señalizaciones, balizados, esclusas, elevadores de barcos, etc.), complementadas con obras férreas y terrestres (caminos de sirga, terminales portuarias, puentes atirantados, escolleras, muelles, amarraderos, pantanones, cargadores, y atracaderos flotantes), se podrían comunicar entre sí, relevantes cuencas hídricas.

En efecto, la cuenca del Alto Paraguay y su afluente brasileiro el Río Jaurú podría llegar a interconectarse con la cuenca del Río Guaporé (El río Jaurú desemboca por margen derecha en el río Paraguay a unos 60 km al sur de Cáceres [Mato Grosso] y es navegable todo el año con calado de 0,50 m (o casi dos pies) hasta Porto Limao [Mato Grosso] en el km 55, y en aguas altas hasta Porto Esperidão [Mato Grosso] en el km 170). Cuando el río Guaporé bordea la frontera de Bolivia, los habitantes bolivianos lo conocen como el Río Iténez, que es afluente del Mamoré, donde desagua también el río Madre de Dios (que se origina en la cordillera oriental del Perú y cruza Bolivia). El río Madre de Dios tiene en sus costas varios puertos entre ellos Puerto Maldonado y posee una conexión terrestre con un afluente del Alto Ucayali, que lo lleva a Pucallpa y más río abajo, al puerto de Iquitos. Por otro lado, el Mamoré-Guaporé en su curso bajo se une a su vez con el río Beni en el puerto de Villa Bella, para desembocar en el Río Madeira (un verdadero río internacional de curso sucesivo), "donde salvando pequeños saltos de agua llamados "cachuelas", o rápidos llamados "corredeiras", con un descenso de 66 metros, a lo largo de 300 km entre Guajará-Mirim (Rondonia, antiguo Territorio Federal del Guaporé) y Porto Velho (capital de Rondonia), y circundado por una vía férrea se llega finalmente al gran río Amazonas" (Buela Lamas, 2009).

Respecto a los saltos de agua mencionados se ha informado que se están programando tres mega-represas, dos en Brasil, las de Jirau y San Antonio en el estado de Rondonia (Brasil), y una en Bolivia, la de Cachuela Esperanza en el departamento del Beni, provincia de Vaca Díez, con fines meramente hidroeléctricos y, para vender el excedente al Brasil, que afectarían la





construcción de la hidrovía y contaminarían los ríos (Fearnside, 2014).

Por intermedio de la integración hidrográfica pan-amazónica, que es comparable con la practicada en otros continentes (Congo, Mekong) y en otros siglos, por regímenes despótico-orientales (Rusia, Egipto y China), el cabotaje fluvial procedente de puertos del Alto Paraguay (Coimbra, Corumbá, Cáceres), del Paraguay (Asunción, Villeta), del Alto Paraná (Posadas, Foz de Iguazú, Ciudad del Este, Saltos del Guairá-Guairá y Pedro Juan Caballero-Ponta Porá), del Paraná (Rosario, Santa Fé, Resistencia, Corrientes), del Uruguay (Nueva Palmira) y del Plata (Buenos Aires, Montevideo), remontando los ríos Paraguay y Paraná hasta sus afluentes occidentales en el Mato Grosso del Norte (Brasil), podrían alcanzar los ríos Guaporé y Madeira, y luego, las hidrovías interiores de los ríos Purús, Tapajós y Tocantins-Araguaia, afluentes a su vez del Amazonas y de esa forma, llegar entre otros puertos, a Manaus y Belem; más arriba, a Leticia en Colombia e Iquitos en Perú.

También, podría alcanzar en la Colombia amazónica, los puertos: Puerto Asís, Ospina y Leguizamón en la margen izquierda del río Putumayo; en el Ecuador amazónico, al puerto de Francisco de Orellana (o El Coca) a orillas del Río Napo; y en el Perú amazónico, los puertos de Pucallpa a orillas del Río Ucayali; Saramiriza a orillas del Río Marañón; Tarapoto a orillas del río Shilcayo, tributario del Mayo, a su vez, afluente del Río Huallagas; Yurimaguas a orillas del Río Huallagas, y a Nauta en la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali.

Más aún, alcanzaría en la Bolivia amazónica al puerto de Cobija, capital del Departamento de Pando a orillas del río Acre; la ciudad de Guayaramerín, en la margen izquierda del Río Mamoré; Santa Ana del Yacuma, en la confluencia de los ríos Yacuma y Mamoré; Puerto Villarroel, a orillas del río Ichilo afluente del Mamoré; la población de Puerto Rico a orillas del río Orthon, afluente del río Beni, Riberalta, en la confluencia de los ríos Beni y Madre de Dios; Villa Bella en la confluencia del río Beni y el Iténez/Guaporé. Puerto Suárez y Puerto Quijarro a orillas del Canal Tamengo, en el Pantanal boliviano, provincia Germán Busch y Departamento de Santa Cruz.

Por cierto, en el Brasil amazónico alcanzaría a Cruzeiro do Sul, Marechal Thaumaturgo,

Rodrigues Alves y Porto Walter a orillas del río Juruá en el estado de Acre. Los puertos de Eirunepé, Itamaratí, Carauari, IPIXUNA y Guajará a orillas del río Juruá, en el estado de Amazonas; Santa Rosa do Purús a orillas del río Purús en el estado de Acre y Puerto de Boca do Acre a orillas del río Purús en el estado de Amazonas. Las localidades de Sao José do Xingú, Sao Félix do Xingú, numerosas reservas indígenas (en una de ellas el Coronel Percy Fawcett encontró la muerte), Novo Acordo, Altamira, Paquicama, Belo Monte do Pontal, Vitória do Xingú, Aricaria, Senador José Porfirio y Porto de Moz y Vilarinho do Monte a orillas del río Xingú. Las ciudades de Pontes e Lacerda y Vila Bela da Santíssima Trindade y, a las localidades de Pimenteiras do Oeste, Rolim de Mouras, Pedras Negras, Mateguas, Bacabalzinho, Costa Marques, Príncipe da Beira y Sorpresa a orillas del Río Guaporé.

Para Buela Lamas (2009), la integración fluvial de ambas cuencas podría darse entonces con un canal de doce kms, en la llamada *Chapada dos Parecisa*, suroeste del estado de Mato Grosso del Norte (donde desde distintas serranías nacen los ríos Aguapei, Alegre, Ji-Paraná, Xingu, Araguaia y Juruena). Para navegar el Alto Paraguay de sur a norte procedente del Río Paraná y más tarde, remontar su afluente, el río Jaurú, uno se encuentra, luego de haber pasado la ciudad de Corumbá (capital del Pantanal matto-grossense y límite fronterizo entre Bolivia, Brasil y Paraguay). La necesidad es la de un canal que conecte el río Aguapey (afluente del Jaurú, que lo es a su vez del Alto Paraguay), con el río Alegre, afluente del Guaporé. Ambos ríos nacen en la margen norte de la misma serranía, corren en forma paralela un largo trecho hacia el norte; pero, mientras el Alegre gira hacia el oeste desembocando en el Guaporé, antes que éste se constituya en el río fronterizo entre Brasil y Bolivia, el Aguapey gira hacia el sudeste en forma de U invertida y desagua en el río Jaurú (este río desemboca por margen derecha en el río Paraguay a unos 61 km al sur de puerto Cáceres y es navegable todo el año con calado de 0,50 m o casi dos pies hasta Porto Limao, en el km 55, y en aguas altas hasta Porto Esperidão, en el km 170). Este pertenece a la cuenca afluente del Alto Paraguay (Buela Lamas, 2009). Los afluentes paralelos y el canal que los conectaría están graficados en el mapa que se expone en la figura 1:



Figura 1. Integración fluvial de las cuencas.

Fuente: http://3.bp.blogspot.com/-YxtY3xjQ88s/VV_1fEvKKpl/AAAAAABHo4/yV-oX8yA700/s1600/200906_mapa%2BRIOS.jpg

Comparaciones históricas mundiales

Las propuestas de todos los autores mencionados serían comparables con las de otros mega-emprendimientos hidráulicos del mundo tales como el Gran Canal de la China Imperial, los canales Rusos de tiempos de Pedro el Grande, la Hidrovía Rhin-Danubio que conecta el Mar del Norte con el Mar Negro y, el nuevo canal entre el Atlántico y el Pacífico programado por los chinos en Nicaragua.

Los canales rusos vinculan por un lado el río Volga con el Mar Báltico y por otro, el río Volga con el río Don, para desembocar estos últimos en los mares Negro (Azov) y Caspio. Fueron iniciados por los despotismos orientales del Sultanato Otomano y del Zarismo ruso e inaugurados, recién siglos más tarde, por un régimen socialista de estado que según la tesis determinista de Wittfogel habría servido para camuflar a un absolutismo hidráulico genocida, el de Stalin en 1952.

La Hidrovía Rhin-Danubio, que abarató el costo del flete fluvial conecta el Mar del Norte con el Mar Negro y la costa meridional del Cáucaso (Georgia) fue comenzada durante el imperio feudal de Carlomagno a fines del siglo VIII y concluida recién hace un cuarto de siglo, en 1992, por la Alemania unificada (en proceso de integrar la Unidad Europea).

El gran canal central en Rusia fue programado para unir el Mar Báltico con el Mar Negro por medio de los ríos Dnieper y Dvina. El

programado Canal de Eurasia, entre los mares Negro y Caspio, que tiene 700 kilómetros y una capacidad de 75 millones de toneladas anuales. Está impulsado por la Rusia de Putin a un valor estimado de seis mil millones de dólares. La programación de una nueva hidrovía interior que va a partir del Danubio, cruzar la Moravia y atravesar los Balcanes, hasta alcanzar el Egeo, es impulsada por la Unidad Europea y por la Alemania de Merkel¹⁷.

En cuanto al canal de 12 km de largo, a construir entre los ríos Alegre y Aguapey, vienen a cuento algunos ejemplos de la historia hidráulica mundial. El canal ruso que une el Río Don con el Volga, inaugurado por Stalin en la década del 50, tiene una extensión diez veces mayor, de un centenar de kilómetros. El Gran Canal chino que une los ríos Amarillo y Yang-Tsé tiene 160 kilómetros. El Canal de Suez que une los mares Mediterráneo y Rojo, entre Puerto Said y Suez, tiene 163 kms. El canal alemán que une el afluente del Rhin y el río Meno (Meinz) con el río Danubio, terminado en 1992, tiene 172 kilómetros, detentando cada uno de los tres canales una extensión quince veces mayor. El Canal de Eurasia, programado en la Rusia de Putin entre los mares Negro y Caspio tiene una extensión setenta veces mayor, de 700 kilómetros y cuenta con una capacidad de 75 millones de toneladas anuales.

El viejo canal que conecta el Don con el Volga, construido con los prisioneros del Gulag, tiene nueve esclusas, que salvan los 88 metros de desnivel ascendente del río Volga y cuatro esclusas que salvan los 44 metros de desnivel descendente del río Don. Permiten el paso de embarcaciones de más de cinco mil toneladas de carga y una capacidad anual de 11 millones de toneladas.

Esterilidad de la pugna entre Brasil y Argentina y la caracterización de las hidrovías de América Latina

Todo un arduo y complejo trabajo de alta ingeniería y cabotaje fluvial generaría un enorme *hinterland* o espacio interior a escala continental, que daría vida intensa a una inmensa región por siglos postergada y aislada. Emularía las proezas ingenieriles que históricamente se dieron en China, Egipto, Panamá, Rusia, Alemania y Canadá y estimularía la programación de hidrovías

¹⁷ Confrontar

http://en.wikipedia.org/wiki/Rhine%E2%80%93Main%E2%80%93Danube_Canal





interiores semejantes en América Central, tal como la de los ríos: La Pasión, Salinas y Usumacinta, que atraviesan los territorios de Honduras y Guatemala y recalán en la frontera con México.

Llama entonces la atención, la fatal negligencia de nuestros dirigentes en la caracterización de las hidro vías interiores de América Latina y la participación con en esa indiferencia de los cancilleres de la Cuenca del Plata (paraguayos, uruguayos, brasileños y argentinos) en las seis (6) sucesivas Reuniones Extraordinarias de los Cancilleres de la Cuenca celebradas a lo largo de tres décadas, entre 1969 y 2001. Los cancilleres paraguayos (Sapena Pastor, Benítez, Rachid, Loizaga); uruguayos, (Blanco Estradé, Maeso, Iglesias, Gros Espiell, Abreu Bonilla, Ramos Trigo, Opertti Badán, Gargano, Almagro); brasileños, (Magalhães Pinto, Gibson Barbosa, Saraiva Guerreiro, Sodré, Rezek, Lampreia, Lafer, Amorim, Patriota, Figueiredo, Vieira) y argentinos, (Remorino, Cárcano, Zavala Ortiz, De Pablo Pardo, Mujica, Costa Méndez, Caputo, Di Tella, Ruckauf, Bielsa, Taiana, Timerman) ignoraron la prédica hidroviaria de Gallart y Del Mazo y no han adoptado como paradigma a emular las experiencias de unificación hidropolítica que se dieron en la historia de Europa (Rhin-Danubio) y del mundo. Pero tampoco, los geógrafos y la disciplina geográfica latinoamericana - incluida la peruana - han reconocido la relevancia política y diplomática de los hallazgos de Gallart y Del Mazo, quienes han quedado sepultados en la indiferencia y el olvido.

En el caso de la China Imperial, la unidad entre su parte septentrional (Beijing) con la meridional (Shanghai) fue cimentada uniendo los ríos Amarillo y Yang-Tsé. En el caso del Egipto moderno, mancomunar el Alto Nilo con el Bajo Nilo y vincular el Mar Rojo con el Mediterráneo fue posible mediante el Canal de Suez (1869). En el caso de los Estados Unidos de América, consolidar su armonía geográfico-política y unir sus costas del Atlántico con las del Pacífico sólo fue posible por medio del Canal de Panamá y no por el Ferrocarril ni por super-carreteras (1914). En el caso de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), reforzar su unidad incluyendo a Ucrania y Bielorusia, sólo fue factible a través de un canal que uniera los ríos Don y Volga (1952). En el caso de Alemania, afianzar la Unidad Europea se hizo a través de la vinculación

de los Mares del Norte y Negro, sólo era posible, mediante un canal que enlazara los ríos Rhin y Danubio a través del Mainz (1992).

La integración de las cuencas hidrográficas, la internacionalización de las hidro vías interiores y la construcción de obras hidráulicas en istmos o varaderos - cruciales para la navegación-, cumpliría entonces los sueños de Raposo Tabares, Humboldt, Pedro II, Sarmiento, Moraes, Courteville, Gallart y Del Mazo, de un mar interior surcado por múltiples, entrelazadas y competitivas hidro vías; lo cual incrementaría el potencial económico y demográfico de todo un sub-continente y que les otorgaría a sus pueblos una motivación política y una política exterior que excedería intereses meramente nacionales o regionales.

En la práctica concreta de los pueblos transfronterizos de la Amazonía, la prolongada convivencia cotidiana ha venido erosionando las identidades nacionales y las antiguas identidades indígenas, se ha estimulado una nueva identidad socio-regional (amazónica) e incluso, nuevas identidades étnicas, lingüísticas (portuñol), culinarias, farmacológicas, habitacionales y artísticas (canto y pintura). Asimismo, nuevos modos de pensamiento, de tradiciones y de entender la vida. Una elocuente muestra de este cambio cultural está representada por la cumbia *El Indio Amazonense*, entonada por el recitador leticiano Pablo Parménides Martínez y compuesta por Luis García Cruz, (a) Luchín¹⁸. Este verdadero himno a la vida hace hincapié en la deforestación y la contaminación que viene sufriendo la amazonía, y la enriquecedora identidad común que prevalece en la triple frontera entre Colombia, Perú y Brasil, la más exuberante y contagiosa de todo el espacio amazónico, donde abundan múltiples fronteras.

A modo de conclusión

Este mar interior poblado e intensamente comunicado con hidro vías internacionalizadas sacaría de la insularidad y el enclaustramiento a países como Bolivia y Paraguay (hidro vías del Madeira, del Guaporé y del Alto Paraguay). Conectaría los ríos de la cuenca platina (Uruguay, Paraná, Iguazú, Bermejo y Pilcomayo) con los de las cuencas amazónica y orinóquia. Incorporaría naciones como Argentina y Uruguay a los mundos amazónico y orinóquio a través del Alto

¹⁸ Ver:

<https://www.youtube.com/watch?v=s5y8v9JiFAI>

Paraguay-Guaporé y estados como Venezuela y las tres Guayanas a través del Casiquiare. Transformaría la estructura de poder de Bolivia, Perú, Colombia, Ecuador, Venezuela, Guayanas y Brasil, al dar más relevancia a sus provincias amazónicas y a una concepción integradora del continente. Se haría más factible la conexión con las naciones caribeñas, vecinas a la boca del Orinoco y en los casos de Paraguay y Argentina, incorporaría sus regiones chaqueñas y litorales (Mesopotamia y litoral del río Uruguay) al mundo amazónico. Se sustentaría con mayor fuerza, una mística unificadora y un destino manifiesto común, para toda la América Latina.

Referencias Bibliográficas

- Albergaria de Queiroz, F. (2013). *Hidropolítica e Segurança: uma perspectiva a partir da governança das águas platinas no âmbito do Complexo Regional*
- Alvarez, R. J. (2000). *Régimen Internacional de las Vías Navegables Interiores*.
- Avarello, V- (2015). *L'oeuvre italienne de Matteo Ricci: anatomie d'une rencontre chinoise*(Paris)
- Bacchetta, V. L. (1984). Geopolítica, conflictos fronterizos y guerras locales en América Latina, *Afers Internacionais, Estiú* (4).
- Badia Malagrida, C. (1919). *El factor geográfico en la política sudamericana* Madrid.
- Batista da Silva, E. (1996): *Infrastructure for Sustainable Development and Integration of South America*. Expressao & Cultura
- Botelho Lucidio, J. A. (2013). *A Ocidente do Imenso Brasil: as conquistas dos rios Paraguai e Guaporé (1680-1750)*. (Tesis doctoral).
- Braudel, F. (1976). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2ª ed., Madrid: Fondo de Cultura Económica
- Buela Lamas, A. (2009). *La conexión de las cuencas hidrográficas de Suramérica*
- Clarke, M. (2009). *Waterways between East and West Europe: A History to 1930*
- Cleary, D. (1990). *Anatomy of the Amazon Gold Rush* (Iowa City: University of Iowa)
- Coelho J., Bruna & Jurado Pretes, B. (2013). *A Estratégia Infraestrutural da Integração Sul-Americana: a geopolítica do Eixo Interoceânico Central*. Seminario Brasileiro de Estudos Estratégicos Internacionais (SEBREI)
- Favaro Martins, M. A. (2011). *Mario Travassos e Mario Badia Malagrida: dois modelos geopolíticos sobre a América do Sul*. Dissertação defendida no Prolam em abril de 2011.
- Fearnside, P. M. & Figueiredo, A. M.R. (2015). *China's Influence on Deforestation in Brazilian Amazonia: A Growing Force in the State of Mato Grosso*. BU. *Global Economic Governance Initiative*, 1-51. Recuperado de www.bu.edu/pardeeschool/files/2014/12/Brazil1.pdf
- Fearnside, P.M. (2014). *Brazil's Madeira River dams: A setback for environmental policy in Amazonian development*. *Water Alternatives* 7(1), 156-169. Recuperado de <http://www.water-alternatives.org/index.php/alldoc/article/s/vol7/v7issue1/244-a7-1-15/file>
- Fernandes de Sousa N. M. (2012). *Planos para o Império: os planos de viagem do Segundo Reinado (1869-1889)*. São Paulo: Alameda;
- Freitas, J. M. de Costa. (2004). *A escola geopolítica brasileira*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército.
- Gallart, H. (1947). *Cruzando la América del sud desde el río de la Plata hasta el Orinoco, por vía fluvial*. La verdadera Hidrovía, en 1947. *Revista Geográfica Americana*, 15 (169). Recuperado de www.histarmar.com.ar/InfGral-3/RdlPlataalOrinoco.htm
- Greño Velasco, J. E. (1972). *El Río de la Plata: un espacio fluvial integrado*. *Revista Derecho de la Integración*, Separata, (11)
- Gudynas, E. (2005). *La nueva geografía amazónica: entre la globalización y el*





- regionalismo. Observatorio del Desarrollo (CLAES);
- Hadfield, Ch. (1986): *World canals: inland navigation past and present* /
- Jones, C. F. (1928). *Agricultural Regions of South America*
- Kantor, I. (2007). Usos diplomáticos da ilha-Brasil polêmicas cartográficas e historiográficas. *Varia Historia*, 23, (37), 70-80. Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/vh/v23n37/v23n37a05.pdf>
- Kohlhepp, (2005). Scientific findings of Alexander von Humboldt's expedition into the Spanish-American Tropics (1799-1804) from a geographical point of view. *Anais da Academia Brasileira de Ciências*, 77, (2), 325-342. Recuperado de http://www.scielo.br/scielo.php?pid=s0001-37652005000200010&script=sci_arttext
- Mazo, G. del (1962). *El Canal Sudamericano*. Buenos Aires: Incograf
- Medaglia, T. (2014). Edgardo Latrubesse: Quem liga para o Rio Madeira?. Recuperado de <http://viajeaqui.abril.com.br/materias/edgardo-latrubesse-rio-madeira-amazonia-usinas-de-jirau-e-santo-antonio>
- Mejía, L. (2012). *Geopolítica de la Integración Subregional. El rol de Brasil*. Editorial La Huella.
- Mickle Griesi, B. (2009). *Reflexos da acumulação entravada na região amazônica*. Universidade de Sao Paulo, Faculdade de Arquitetura
- Moraes, E. J. de (1890). *A Juncao Do Amazonas AoPrata: E Estudo Sobre O Rio Madeira*. Nauru Edition
- Needham, J. (1986). *Science and Civilization in China*
- Padula, R. (2011). Infraestrutura, geopolítica e desenvolvimento na integração sul-americana –uma visão crítica à IRRSA. *Laboratório de Estudos da América Latina*,
- Perrier Bruslé, L. (2014). L'intégration sud-américaine : des enjeux continentaux aux réalités locales. Un exemple à la tri-frontière Bolivie-Pérou-Brésil. Yann Richard; Alia Gana. La régionalisation du monde. Construction territoriale et articulation global/local, *Karthala*, Recuperado de [halshs-01077985](https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01077985)>
- Pfrimer, M. H. y Roseira, A. M. (2009). *Transformações Territoriais na Bolívia: um novo triângulo Estratégico?* In: 12º Encontro de Geógrafos de América Latina. Montevideo.
- Romero Gallardo, M. V., Peña González, R. y González Ulloa, P. A. (2012). Brasil: raízes geopolíticas y actual influencia en expansión. *Política Cultural*, (37).
- Sánchez-Gijón, A. (1990). *La integración en la Cuenca del Plata*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana; Ediciones de Cultura Hispánica.
- Severo, L. W. (2012, junho). *A importância geopolítica da Bolívia e a integração da América do Sul, Carta Maior*. Seminário de Pós-Graduação: Associação Brasileira de Relações Internacionais, Brasília. Recuperado de <http://cartamaior.com.br/?/Editorial/Internacional/A-importancia-geopolitica-da-Bolivia-e-a-integracao-da-America-do-Sul/6/25649>
- Wasserman, R. (2009). Exotic science and domestic exoticism: Theodore Roosevelt and J. A. Leite Moraes in Amazonia, Ilha do Desterro, *Journal of English Language, Literatures in English and Cultural Studies*, (57), 59-78
- Zugaib, E. (2006). *A Hidrovia Paraguai-Paraná e seu Significado para a Diplomacia Sul-Americana do Brasil*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, Funag