

CUENCAS FLUVIALES INTERNACIONALES DEL IIDM. TRABAJOS PRESENTADOS POR SUS MIEMBROS DURANTE EL AÑO 2015

- ***Documento N* 1, Investigación Histórica sobre La Fragmentación de los Ríos en América Latina, del Dr. Eduardo Saguier Doctor en Historia - del CONICET-***

COMISION DE CUENCAS FLUVIALES INTERNACIONALES DEL IIDM.-

Este Documento trata de reflejar los antecedentes históricos de la fragmentación fluvial de América Latina, y las causas históricas -que hasta la fecha- han impedido o retrasado el proceso de integración de América a través de sus Ríos y de sus Cuencas Fluviales, como la del Orinoco, la del Amazonas y la Del Plata.

Este Documento contiene un análisis de los Antecedentes Históricos a cargo del Dr. Eduardo Saguier del CONICET de la República Argentina, que se ha contactado con nuestro IIDM a través de esta Comisión a fin de solicitar la difusión del presente documento.-

Antecedentes Históricos: (Nota: La opinión del Dr. Saguier es a título personal, y cualquier inquietud u opinión del lector debe ser dirigida al Historiador, cuyos datos de contacto, foja de estudios y hoja de vida constan en su web page <http://www.er-saguier.org>)..

TITULO DEL ARTICULO: “La Estrategia Fitzcarraldo, la fragmentación del espacio amazónico, y la esterilidad de la pugna entre Brasil y Argentina (*)”

Por Eduardo R. Saguier
Museo Roca-CONICET
<http://www.er-saguier.org>

Índice

- I.- Introducción. Hipótesis historiográficas y análisis geológicos
- II.- Utopía de integrar las cuencas hidrográficas y la expedición de Humboldt
- III.- Lucha entre tesis geopolítica se integración de cuencas fluviales
- IV.- Desplazamiento de los límites fronterizos y fragmentación del espacio amazónico
- V.- Dualismo geográfico en un continente hidrográficamente desintegrado
- VI.- Congresos profesionales latinoamericanos para integrar las cuencas fluviales

- VII.- Intentos de romper la dualidad geográfica y mudanza de la capital brasilera
- VIII.- La Estrategia Fitzcarraldo y el enfrentamiento entre las opciones integradoras y las monopólicas
- IX.- Integración hidrográfica pan-amazónica en oposición al modelo monopólico.
- X.- Comparaciones históricas mundiales
- XI.- Esterilidad de la pugna entre Brasil y Argentina y la caracterización de las hidrovías de América Latina
- XII.- Bibliografía

I.- Introducción. Hipótesis historiográficas y análisis geológicos

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 islotas-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 y científico. 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; y 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.

Nuestro trabajo pretende entonces desmentir la hipótesis geológica mencionada, por cuanto Sudamérica --a semejanza de África, que posee en su interior grandes lagos (Chad, Victoria, Tanganyica) que son la nacientes de los ríos Nilo, Níger y Congo-- detenta al menos tres cuencas hidrográficas perfectamente conectables entre sí, la del Orinoco, el Amazonas y el Plata, cuyos orígenes arrancan desde hace millones de años. Viene al caso referir, geología histórica mediante, 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).

Para el propósito de estos análisis historiográficos y geológicos nos hemos propuesto indagar los proyectos pioneros de canalización comenzando con las expediciones de La Condamine y la de Humboldt, y siguiendo con la lucha entre tesis geopolíticas opuestas para el análisis de la integración de las cuencas hídricas. Entre esas tesis hemos jerarquizado 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 estudiamos los diversos congresos de profesionales latinoamericanos que se convocaron para integrar las cuencas fluviales. Para analizar los intentos de romper la dualidad geográfica estudiamos la Estrategia Fitzcarraldo y la mudanza de la capital brasilera a Brasilia, seguida por el enfrentamiento entre las opciones integradoras y las monopólicas. Para investigar la integración hidrográfica pan-amazónica analizamos las obras de ingeniería hidráulica y las contrastamos con ejemplos históricos mundiales. Y como conclusión arribamos a la esterilidad de la pugna entre Brasil y Argentina y la caracterización de las hidrovías interiores de América Latina.

II.- 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); y 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 hidrográficas (*Del Orinoco al Amazonas. Viaje a las Regiones Equinocciales del nuevo continente*), Humboldt envió a su socio y colega, el botánico y naturalista francés Aimée Bonpland, al Paraguay, para que explorara la integración fluvial de la cuenca del Plata y el Alto Paraguay con el Río Amazonas, lo que 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).

http://www.scielo.br/scielo.php?pid=s0001-37652005000200010&script=sci_arttext

III.- 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 era impulsada en la Cuenca del Plata, pudiendo inclusive sus barcos de guerra navegar en el Amazonas. Pero sólo a partir de 1866, los ríos amazónicos fueron 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 Jose de Moraes, y consagrado en su libro *A Juncao Do Amazonas AoPrata: E Estudo Sobre O Rio Madeira* (1890).

A punto de terminar la guerra, en 1867, para que no se repitan 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 Manaus. Como réplica, el Presidente Peruano Mariano

Pardo envió desde Iquitos al Ingeniero Manuel Charón para que funde frente mismo a Tabatinga un fuerte, 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, y 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 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 que las compañías navieras inglesas sacaban la goma de las amazonías ecuatoriana, peruana y boliviana pagando tributo en la Aduana de Iquitos-- el cauchero peruano Carlos Fermín Fitzcarrald López descubrió 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, en lo que damos en llamar la estrategia Fitzcarrald. Pero lo que no pudo eludir Fitzcarrald es la Aduana de Belem, en la boca del Río Amazonas.

Contemporáneamente con Fitzcarrald López, y una vez caído Pedro II, 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 que 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.

Y 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, se integró a una expedición científica encabezada por el explorador caboclo Cândido Rondon. 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 elaltiplano o planalto del estado de Mato-Grosso del Norte), donde nacen desde distintas serranías los ríos Aguapei, Alegre, Ji-Paraná, Xingú, Araguaia y Juruena, buscando el río Tapirapué o de la Duda (afluente del río Aripuaná), posteriormente bautizado Roosevelt, y desembocando en el curso bajo del Madeira y luego en el Amazonas, epopeya en la que como Raposo Tabares en el siglo XVII casi pierde la vida y aceleró su muerte temprana (Wasserman, 2009).

Efectivamente, las fronteras y límites políticos varían 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, y otros afluentes corresponden a Bolivia (Bermejo, Pilcomayo), el estuario les pertenece en forma compartida a la Argentina y a la República Oriental del Uruguay. Sin embargo, en este caso 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 Gualeguaychú, 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.

IV.- 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, de las revoluciones de Independencia, de la formación de los modernos estados-naciones, 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 Manaus, 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 Rio 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 Rio 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 larga ruta del Río Amazonas ofrecía fronteras que podían eludirse acudiendo a varaderos, tal como fue el caso citado de Fitzcarraldo. Sin embargo, pese a los esfuerzos de la burocracia diplomática 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.

V.- 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), que fue desplazando de la cartelera al pensamiento sociológico (Durkheim, Weber). Así como para el Perú se desarrolló una concepción geográfica triádica 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 America* (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 Xingú en 1925 a manos de indios 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 brasileño 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, cuyo principal objetivo era monopolizar la circulación del tráfico y de la producción del hinterland (Zugaib, 2006; VarellaNeves, 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 que 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), que 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" (Pfrimer & Roseira, 2009; Favaro Martins, 2011).

Para estos geopolíticos brasileños, 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 antagónicos 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 Rin y Danubio; en Asia el macizo tibetano como cuña entre las cuencas de los ríos Yang-Tsé (China continental) y Lancang-Mekong (Sudeste Asiático); y 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.

VI.- 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 geográficos, en especial 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 Río 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. Y 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 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 Rin 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 Rin-Main 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 Rin o del Danubio.

Posteriormente, Del Mazo publicó un pequeño libro titulado ***Proyecto de un Canal Sudamericano*** (1962), pero 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 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*.

Sin embargo, 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.

VII.- 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 capital; pero esta vez 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) fue planificada como una plataforma para lograr la plena 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), pero 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, perpetuando 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. Y últimamente, los planes colonizadores del litoral fluvial continuaron pues se han planificado varias hidrovías interiores, entre ellas la hidrovía 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 hidrovía 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 la construcción de la hidrovía 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 construyendo canales e internacionalizando aquellas vías fluviales, tal como se hizo en Europa con las hidrovías, que permitan vencer las dualidades geológicas entre las cuencas del Amazonas, el Orinoco y el Plata.

Y 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 (afluentes 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 microbiológica.

http://www.rpp.com.pe/2014-11-04-advienten-contaminacion-de-rio-apurimac-con-residuos-de-narcotrafico-noticia_739392.html

Y 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.

www.bu.edu/pardeeschool/files/2014/12/Brazil1.pdf

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 sud-americano" (comunicación de Shellard Correa, 2015). El representante más genuino de esta pionera y auto-complaciente percepción de un

fundacional “destino manifiesto” 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 brasilero 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 Manaos (fue fundada recién en 1669), alcanzando exitosamente Belén do Pará en la desembocadura del río Amazonas, y falleciendo poco después de las enfermedades originadas en la tropical aventura expedicionaria.

http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-87752007000100005&script=sci_arttext

Posteriormente, en la década del 60, circularon los trabajos del Arq. 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.

www.histarmar.com.ar/InfGral-3/RdlPlataalOrinoco.htm

También en esa época se ensayaron nuevas tesis geopolíticas por académicos como Backheuser (1952), y por militares brasileros 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; y Golbery sostuvo que Brasil era lamentablemente desde el punto de vista espacial un archipiélago, y que para que alcance 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).

Y 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*** (Ed. La Huella, 2012); el geógrafo-historiador brasilero 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 viaçãõ 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.

http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-59702014000401490&script=sci_arttext

VIII.- La Estrategia Fitzcarraldo y el enfrentamiento entre las opciones integradoras y las monopólicas

Como respuesta al expansionismo rodoviario del Varguismo y del golpe militar brasilero 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 brasilera (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; y en 1992 el **Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía Paraguay-Paraná**, sin que en ellos se trataran 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 Hidrovia** (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 y 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 barcazas “trenes de empuje”. Estos convoyes consisten en formaciones de hasta veinte barcazas de escaso calado, propulsadas por un remolcador de empuje (en donde cada una de las barcazas 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 brasileros 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, lo que 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 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).

Retomando en ese aspecto 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-Oruro-Cochabamba-Santa Cruz).

Sin embargo, el primero de los cinco proyectos, el Eje Inter-Oceánico 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 competitivo, los intereses procedentes del interior del espacio platino contaban a su favor con la estrategia Fitzcarraldo, 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.

http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2015/05/150518_ferrovia_transoceanica_construcao_lgb

IX.- 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 (camino de sirga, terminales portuarias, puentes atirantados, escolleras, muelles, amarraderos, pantalanes, cargadores, y atracaderos flotantes), se podrían comunicar entre sí relevantes cuencas hídricas.

En efecto, la cuenca del Alto Paraguay y su afluente brasilero 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).

<http://viajaequi.abril.com.br/materias/edgardo-latrubesse-rio-madeira-amazonia-usinas-de-jirau-e-santo-antonio>

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, y más arriba a Leticia en Colombia e Iquitos en Perú.

También podría alcanzar en la Colombia amazónica, los puertos Asís, Ospina y Leguizamo 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; 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; y 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, Caruarí, [Ipixunay](#) [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, y a 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). Navegando el Alto Paraguay de sur a norte procedente del Río Paraná, y más tarde remontando 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), con la necesidad 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 este 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), perteneciente a la cuenca afluyente del Alto Paraguay (Buela Lamas, 2009). Los afluentes paralelos y el canal que los conectaría están graficados en el mapa que se expone en el link siguiente:

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

X.- 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 (Wittfogel).

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 siendo impulsado por la Rusia de Putin a un valor estimado de seis mil millones de dólares. Y la programación de una nueva hidrovía interior que va a partir del Danubio, cruzar la Moravia, y atravesar los Balcanes, hasta alcanzar el Egeo, está siendo impulsada por la Unidad Europea y por la Alemania de Merkel.

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

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 km.; y 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. Y 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 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 del desnivel ascendente del río Volga; y cuatro esclusas que salvan los 44 metros del desnivel descendente del río Don, y que permiten el paso de embarcaciones de más de cinco mil toneladas de carga y una capacidad anual de 11 millones de toneladas.

<http://azovcenter.ru/articles/recommendation-may-come-soon-caspian-azov-sea-canal-route>

XI.- 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 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 recalcan en la frontera con México.

Llama entonces la atención la fatal negligencia de nuestros dirigentes en la caracterización de las hidrovías interiores de América Latina, y la participación en esa indiferencia de los cancilleres de la Cuenca del Plata (paraguayos, uruguayos, brasileros 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, Benitez, Rachid, Loizaga), uruguayos (Blanco Estradé, Maeso, Iglesias, Gros Espiell, Abreu Bonilla, Ramos Trigo, Operti 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 hidrovitaria 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, quedando estos 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). Y en el caso de Alemania, afianzar la Unidad Europea vinculando los Mares del Norte y Negro sólo era posible mediante un canal que enlazara los ríos Rin y Danubio a través del Mainz (1992).

La integración de las cuencas hidrográficas, la internacionalización de las hidrovías 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 hidrovías, que 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, estimulando una nueva identidad socio-regional (amazónica) e incluso nuevas identidades étnicas, lingüísticas (portuñol), culinarias, farmacológicas, habitacionales y artísticas (canto y pintura), y 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) Luchín. 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.

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

Este mar interior poblado e intensamente comunicado con hidrovías internacionalizadas sacaría de la insularidad y el enclaustramiento a países como Bolivia y Paraguay (hidrovías 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 orinóquico a través del Alto 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, dando más relevancia a sus provincias amazónicas y a una concepción integradora del continente haciendo 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 litoraleñas (Mesopotamia y litoral del río Uruguay) al mundo amazónico; y sustentaría con mayor fuerza una mística unificadora y un destino manifiesto común para toda la América Latina.

Eduardo R. Saguier, Ph.D.

Museo Roca-CONICET

<http://www.er-saguier.org>

(*) Este artículo es una versión muy mejorada de trabajos previos que llevaron por título primero “Hidropolítica y combate contra la Ferrovía extractivista y la desintegración Latinoamericana” y más luego “Fragmentación del espacio amazónico y criminal negligencia de nuestros dirigentes en la caracterización de las hidrovías de América Latina”. Los títulos fueron cambiando a medida que la investigación fue avanzando.

XII.- Bibliografía

Albergaria de Queiroz, Fábio (2013): Hidropolítica e Segurança: uma perspectiva a partir da governança das águas platinas no âmbito do Complexo Regional

Alvarez, Ricardo Javier (2000): Régimen Internacional de las Vías Navegables Interiores.

Avarello, Vito (2015): L'oeuvre italienne de Matteo Ricci: anatomie d'une rencontre chinoise(Paris);

Bacchetta, Vittorio L. (1984): Geopolítica, conflictos fronterizos y guerras locales en América Latina, Afers Internacionals, n.4, Estiu 1984;

Badia Malagrida, Carlos (1919): *El factor geográfico en la política sudamericana* (Madrid, 1919),

Batista da Silva, Eliezer (1996): Infrastructure for Sustainable Development and Integration of South America (Ed. Expressao& Cultura)

Botelho Lucidio, João Antonio (2013): ‘A Ocidente do Imenso Brasil’: as conquistas dos rios Paraguai e Guaporé (1680-1750), tesis doctoral

Braudel, Fernand (1976): El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II(Fondo de Cultura Económica, 2ª ed., Madrid 1976

Buela Lamas, Alberto (2009): La conexión de las cuencas hidrográficas de Suramérica

Clarke, Mike (2009): Waterways between East and West Europe: A History to 1930

Cleary, David (1990);Anatomy of the Amazon Gold Rush (Iowa City: University of Iowa);

Coelho Jaeger, Bruna & Bernardo Jurado Pretes (2013): A Estratégia Infraestrutural da Integração Sul-Americana: a geopolítica do Eixo Interoceânico Central, Seminario Brasileiro de Estudos Estratégicos Internacionais (SEBREII)

Favaro Martins, Marcos Antonio (2011): Mario Travassos e Mario Badia Malagrida: dois modelos geopolíticos sobre a América do Sul. Dissertacao defendida no Prolam em abril de 2011;

Fearnside, P.M. (2014): Brazil's Madeira River dams: A setback for environmental policy in Amazonian development. *Water Alternatives* 7(1): 156-169.

<http://www.water-alternatives.org/index.php/alldoc/articles/vol7/v7issue1/244-a7-1-15/file>

Fearnside, P.M. & A.M.R. Figueiredo (2015): China's influence on deforestation in Brazilian Amazonia: A growing force in the state of Mato Grosso. BU Global Economic Governance Initiative Discussion Papers 2015-3, Boston University, Boston, Massachusetts, U.S.A. 51 pp.

<http://www.bu.edu/pardeeschool/files/2014/12/Brazil1.pdf>

Fernandes de Sousa Neto, Manoel (2012): ***Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)*** São Paulo: Alameda;

Freitas, Jorge Manuel de Costa. (2004): A escola geopolítica brasileira. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Ed., 2004.

Greño Velasco, José Enrique (1972): El Río de la Plata: un espacio fluvial integrado, *Revista Derecho de la Integración, Separata*, N° 11, October 1972

Gudynas, Eduardo (2005): La nueva geografía amazónica: entre la globalización y el regionalismo, *Observatorio del Desarrollo (CLAES)*;

Hadfield, Charles (1986): *World canals: inland navigation past and present* /

Jones, Clarence F. (1928): ***Agricultural Regions of South America*** (Worcester, 1928);

Kohlhepp, Gerd (2005): Scientific findings of Alexander von Humboldt's expedition into the Spanish-American Tropics (1799-1804) from a geographical point of view *An. Acad. Bras. Ciênc.* vol.77 no.2 Rio de Janeiro June 2005

<http://dx.doi.org/10.1590/S0001-37652005000200010>

Mazo, Gabriel del (1962): *El Canal Sudamericano* (Buenos Aires: Incograf)

Mejía, Leonardo (2012): ***Geopolítica de la Integración Subregional. El rol de Brasil*** (Ed. La Huella, 2012);

Mickle Griesi, Beatriz (2009): Reflexos da acumulação entravada na região amazônica, Universidade de Sao Paulo, Faculdade de Arquitetura):

Moraes, Eduardo Jose de (1890): ***A Juncao Do Amazonas AoPrata: E Estudo Sobre O Rio Madeira.***(Nauru Edition)

Needham, Joseph (1986):Science and Civilization in China

Padula, Raphael (2011): Infraestrutura, geopolítica e desenvolvimento na integração sul-americana –uma visão crítica à IRRSA. Artigo do Laboratório de Estudos da América Latina, 2011.

Perrier Bruslé, Laetitia (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, 2014.<[halshs-01077985](#)>

Pfrimer, Matheus Hoffmann y Antônio Marcos Roseira (2009): Transformações Territoriais na Bolívia: um novo triângulo Estratégico? In: 12º Encuentro de Geógrafos de América Latina.Montevideo, 2009;

Romero Gallardo, Michelle Vyoleta; Rodrigo Peña González; y Pablo Armando González Ulloa Aguirre (2012): Brasil: raíces geopolíticas y actual influencia en expansión, Polít. cult. no.37 México ene. 2012

Sánchez-Gijon, Antonio (1990): La integración en la Cuenca del Plata. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana; Ediciones de Cultura Hispánica, 1990

Severo, Luciano Wexell (2012): A importância geopolítica da Bolívia e a integração da América do Sul, Carta Maior, junho 2012 Seminário de Pós-Graduação: Associação Brasileira de Relações Internacionais, Brasília, Julhode2012

<http://cartamaior.com.br/?/Editoria/Internacional/A-importancia-geopolitica-da-Bolivia-e-a-integracao-da-America-do-Sul/6/25649>

Wasserman, Renata (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 andCultural Studies, n.57, pp.59-78UFSC

Zugaib, Eliana (2006): A Hidrovia Paraguai-Paraná e seu Significado para a Diplomacia Sul-Americana do Brasil(Brasilia: Fundação Alexandre de Gusmão, Funag)

- [Documento N* 3, a cargo del Dr. Fernando Aguirre Ramirez del Uruguay](#)

JURISDICCIÓN COMPETENTE EN LA HIDROVÍA

Fernando Aguirre Ramírez

I.- Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná

A) Antecedentes y Geografía

La Hidrovía es un sistema integrado de libre navegación y transporte de mercaderías por vía fluvial que se está intentando establecer en toda la Cuenca del Plata.

La HIDROVÍA es una vía fluvial de 3.442 kilómetros que va desde las nacientes del río Paraguay (en Puerto Cáceres – Brasil) continúa por río Paraná y sigue hasta la desembocadura de los ríos Paraná y Uruguay en el Río de la Plata (en el puerto de Nueva Palmira – Uruguay).

La zona de influencia de la HIDROVÍA comprende 700.000 kilómetros cuadrados y 30 millones de personas (incluye gran parte de Bolivia, todo Paraguay, las provincias del litoral oeste de Argentina, el litoral este de Uruguay, el Pantanal brasileño que incluye gran parte de la Amazonia del sur y el estado de Mato Grosso do Sul en Brasil).

El transporte en la Hidrovía se realiza mediante convoyes de barcazas empujados por un remolcador. Cada barcaza carga 1.500 toneladas de carga, es decir tanto como 37 vagones de ferrocarril o 50 camiones de gran tamaño. Un convoy de 16 barcazas, utilizado generalmente en el tráfico de minerales y graneles, tiene la superficie de dos canchas de fútbol y lleva 24.000 toneladas de carga o sea el equivalente a 24 trenes completos o a 800 camiones.

B) El Tratado de la Hidrovía

El Tratado de la Hidrovía se ha concretado mediante el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay- Paraná y constituye uno de los instrumentos de integración económica más importantes celebrados por los países del Cono Sur.

Mediante éste Acuerdo se intenta habilitar el uso de una vasta cuenca fluvial (cuyos costos operativos son notoriamente inferiores a los del transporte terrestre), en forma de dar salida al mar a la producción de una región que integra el corazón mismo del continente.

Este instrumento fue el resultado de una serie de reuniones y negociaciones diplomáticas que llevaron más de veinte años, y cuyo antecedente podría ubicarse en la reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata celebrada en Buenos Aires en 1967.

La VII reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata se realizó en Santa Cruz de la Sierra en diciembre de 1991 y en el mismo se aprobó el Acuerdo de Transporte Fluvial, por lo que se le denominó en adelante “Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra”.

Este acuerdo fue elevado a los gobiernos y en junio de 1992 los cinco cancilleres suscribieron en Las Leñas el Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía y sus seis Protocolos Adicionales. El Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra fue depositado en ALADI en julio de 1992. Uruguay y Bolivia optaron por ponerlo de inmediato en vigencia utilizando el mecanismo de los Acuerdos de Alcance Parcial de ALADI, lo que ha causado algunas dificultades relativas al problema de la “reserva de la ley” en cada país y respecto a qué se puede hacer por acuerdos interadministrativos entre los Poderes Ejecutivos y qué es lo que debe pasar por el Parlamento. Argentina, Paraguay y Brasil en cambio lo aprobaron por vía legislativa. En enero de 1995 la Secretaría General de ALADI recibió la última notificación de ratificación y declaró el tratado en vigor.

C) Normas de DIPr y de Derecho marítimo uniforme.

El Tratado de la Hidrovía ha implicado además un esfuerzo importante para unificar el derecho internacional del transporte por agua de la zona. El Tratado principal tiene una multitud de normas sobre todas las materias referidas a la libertad de tránsito y navegación de la cuenca fluvial. A ellas se agregan seis protocolos adicionales, que refieren a: Asuntos Aduaneros, Navegación y Seguridad, Seguros, Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad, Solución de Controversias y Cese Provisorio de Bandera.

Nos interesa el **Protocolo de Navegación y Seguridad**, por cuanto el mismo incluye una serie de normas de Derecho Internacional Privado (de conflicto) y una serie de normas de derecho de fondo que pretenden poner en vigencia, para todos los países miembros, otras tantas Convenciones de Derecho Marítimo (derecho material, de fondo).

D) Normas de derecho marítimo uniforme.

La técnica seguida respecto a las normas de fondo que regulan la seguridad de la navegación en la Hidrovía ha sido remitirse a los principales tratados en la materia:

a) Seguridad de la Navegación

Las reglas generales de seguridad para la navegación (art. 46) se rigen por el Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (COLREG Londres 1972). El mismo constituye un verdadero reglamento de circulación, con leyes de tránsito y preferencia, además de las normas sobre iluminación, luces, etc. Su importancia para la seguridad de los transportes es esencial; ha sido ratificado por Argentina, Brasil y Uruguay. A partir de la sanción del Tratado de la Hidrovía, parecería que dicho Reglamento rige para los cinco países en el área fluvial comprendida en la misma.

Al mismo tiempo (art. 10) se establece la vigencia del *“Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de Londres 1974, más sus Protocolos y enmiendas”*. La indicación del nombre del tratado es imprecisa: el Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar (llamado SOLAS), en realidad es de Londres 1960, rigiendo además dos protocolos modificativos de Londres 1974 y Londres 1978 (a este último parece referirse la anotación un tanto imprecisa de *“Protocolos y enmiendas”*). Podrían haber otros protocolos en el futuro y la referencia genérica a ellos no dejará de plantear algunas dudas. Este Convenio (SOLAS 1960 y los Protocolos de 1974 y 1978) se encontraba vigente y ratificado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, pero no por Bolivia. Debe entenderse que el Protocolo de Seguridad lo pone en vigencia también para Bolivia dentro del ámbito fluvial del tratado.

b) Arqueo de buques

El arqueo de embarcaciones se regula (art.11) por el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de Londres de 1969. En realidad no dice que rija sino que los países signatarios *“deben adoptar”*. Advertimos que el Convenio citado fue ratificado por Argentina, Brasil y Uruguay, pero no por Bolivia y Paraguay. El giro utilizado en el art. 11, que no es el mismo que el del art. 10, hace pensar que no entra en vigencia directamente sino que Bolivia y Paraguay se comprometen a ratificar dicho Convenio.

c) Abordajes

Respecto al régimen jurídico de los abordajes y accidentes marítimos, el art. 61 establece que *“los países signatarios adoptan la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordajes Marítimos (Bruselas 1910)”*.

Esta solución es sin duda acertada, debiendo anotarse que de cualquier forma el Tratado en cuestión contaba con la ratificación de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, faltando únicamente la adhesión de Bolivia, quien se integra al sistema de derecho uniforme por esta vía. No obstante ello, la Convención de 1910 tiene una regulación limitada sobre el tema abordajes, que hace necesaria una norma de conflicto. Y en este punto las soluciones dadas no han sido las más adecuadas.

E) Normas de Derecho Internacional Privado

Una lógica mínima indicaba que debería haberse adoptado el sistema de los Tratados de Montevideo de 1940, salvo que se tuvieran discrepancias graves sobre las soluciones establecidas en los mismos.

La oposición de Brasil hizo que simplemente se reprodujeran parcialmente las normas del Tratado de Derecho de la Navegación Comercial Internacional (Montevideo 1940): el art. 62 del Acuerdo

de la Hidrovía, reproduce parcialmente las normas del Tratado de Montevideo de 1940, pero excluye otras sin motivo aparente:

a) Abordajes

El art. 62 a) reproduce el art. 5º del TDNCIM 1940: *“Los abordajes se rigen por la ley del país en cuyas aguas se producen y quedan sometidas a la jurisdicción de los tribunales de los mismos”*.

La norma es impecable aunque debería hacerse notar que los abordajes en aguas limítrofes pueden dar lugar a dolores de cabeza impredecibles.

Luego el texto omite los arts. 6º y 7º del TDNCIM referidos a abordajes en aguas no jurisdiccionales (hipótesis que no se puede dar en aguas fluviales interiores). Pero también se omite el art. 8º.

Dicho art. 8º del TDNCIM otorga la opción al actor de recurrir además:

- a) Ante los jueces o tribunales del domicilio del demandado
- b) Ante los del puerto de matrícula del buque
- c) Ante los que ejerzan jurisdicción donde el buque fuera embargado en razón del abordaje (*fórum arresti*) o hiciera su primera escala o arribara eventualmente.

No existe ningún motivo para privar al actor de estas alternativas.

Y además nos encontramos con que Argentina, Paraguay y Uruguay están vinculados por el citado TDNCIM de 1940, pero Bolivia sólo está vinculada por el Tratado de Derecho Comercial Internacional de 1889. Mientras que Brasil no tiene ningún tratado vinculante sobre el tema.

Todo ello puede dar lugar a litigios impredecibles en el futuro.

b) Asistencia y Salvamento

Más difícil de entender aún, es la solución adoptada en materia de asistencia y salvamento. Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay son parte de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de Asistencia y Salvamento Marítimos de Bruselas de 1910.

En lugar de remitirse a ella, a fin de incorporar a Bolivia en el régimen general, tal como se hizo con la Convención de Bruselas de 1910 sobre Abordajes, el capítulo respectivo la ignora.

Y luego los artículos 40 a 43 la regulan en forma autónoma y terminan con un texto (el art. 43) titulado *“Normas de Derecho Internacional Privado”* que reproduce en forma parcial y mutilada el sistema de los artículos 12 a 14 del Tratado de Montevideo de 1940.

En principio se limita a disponer que *“las reclamaciones o acciones originadas por las operaciones de asistencia o salvamento a embarcaciones y bienes se regirán por la ley del país en cuyas aguas jurisdiccionales se realicen dichas operaciones, como así también, entenderán los tribunales de ese país”*.

Todo lo cual parecería sensato hasta que advertimos que se trata de operaciones que se realizan entre buques en movimiento, en aguas fluviales limítrofes, en las que no sólo puede ser

difícil determinar donde comenzó la operación de asistencia, sino que la misma puede ir cambiando de lugar y cruzando fronteras mientras se realiza.

Para agregar un factor adicional de futura conflictividad, el texto limita la jurisdicción competente a la del país de los hechos (con todas las dificultades anotadas) y priva al actor de la opción concurrir a los tribunales del domicilio del demandado (opción aceptada como base de jurisdicción en todos los sistemas de DIPr) así como las opciones de concurrir a los tribunales del país de matrícula del buque auxiliado, o a los del primer puerto de arribada o escala, que se incluían sabiamente en el art. 13 del Tratado de Montevideo.

c) Averías gruesas

Esta pésima técnica legislativa de copiar a medias el tratado de Montevideo de 1940 se repite en el art. 62.b) referido a averías particulares y averías gruesas. Dicho artículo copia en forma imperfecta los arts. 15 a 19 del TDCNIM 1940.

c.1) Determinación de la naturaleza de la avería

La naturaleza de la avería (gruesa o particular) se determina por la ley de la nacionalidad de la embarcación (idem art. 15 TDCNIM 1940).

c.2) Condiciones y formalidades del acto de avería

Una vez determinada la naturaleza de la avería en función de la ley de bandera del buque, existe un segundo punto a delimitar, ya que no son lo mismo las condiciones de la declaración (acto de avería) que las consecuencias de la misma (liquidación de avería).

El art. 17.2 expresa que *“las condiciones y formalidades del acto de avería común”* también se rigen por la ley de la nacionalidad del buque. Ello da una gran seguridad a los operadores ya que el capitán del buque sabrá a ciencia cierta cuales son las formalidades, protestas y constancias que deberán llenar para declarar una avería gruesa en forma y con plenos efectos.

c.3) Liquidación de la avería gruesa

Una vez declarada la avería gruesa y cumplido con las condiciones y formalidades de la misma, sus efectos se rigen: *“por la ley vigente en el Estado en cuyo puerto se practica su liquidación y prorrateso”* (art. 17).

Esto implica un punto de conexión que se remite a un elemento variable en función de una segunda norma y que puede dar lugar a dudas importantes. El art. 18 dice

que *“La liquidación y prorrateo de la avería común se harán en el puerto de destino del buque y, si éste no se alcanzare”, en el puerto donde se realice la descarga”*.

A su vez el art. 19 dice que son competentes para conocer en los juicios sobre averías comunes, los *“tribunales del Estado en cuyo puerto se practica la liquidación y prorrateo, siendo nula toda cláusula que atribuya la competencia a los jueces o tribunales de otro Estado”*.

La reiteración en el caso concreto de la regla según la cual el tema está vedado a la autonomía de la voluntad de las partes, no es gratuita y obligará a los armadores a realizar la liquidación en el lugar de destino (o por lo menos en el puerto de arribada y descarga), lo que asegura que el tribunal sea fácilmente accesible para los destinatarios. Ello impide la validez de las cláusulas habituales de los conocimientos de embarque que pretenden enviar todos los litigios a los tribunales del país de la casa matriz del armador.

c.4) Dificultades de interpretación y jurisprudencia

Estas reglas, aunque parecen claras y fáciles de aplicar, no siempre son aceptadas por los armadores que tienen la costumbre de realizar la liquidación de la avería gruesa en el país de su domicilio y luego intentan que los litigios vayan a parar a los tribunales de su propio país.

Ejemplo de ello pudo verse en el caso del buque Gerom¹.

Este buque transportaba contenedores y automóviles desde Montevideo a Asunción y encalló en la costa uruguaya cercana a Puerto Sauce en Colonia. Se declaró una avería gruesa y se solicitó a los aseguradores que firmaran un *Average Bond*, el cual fue otorgado con la habitual condición de que se prometían pagar las contribuciones de avería gruesa que legalmente correspondieren. El buque quedó tan adentro en una playa que los contenedores pudieron ser bajados directamente a camión y siguieron por vía terrestre hacia Paraguay. Luego se contrató una empresa de salvataje que sacó el buque de su varadura, lo reflotó y lo condujo a Buenos Aires donde fue sometido a reparaciones extensas.

Los armadores alegaron que ante un peligro común causado por un temporal, el capitán con gran pericia había logrado embarrancar el buque salvando al mismo y a su carga. Los aseguradores alegaron que el buque estaba en malas condiciones (*unseaworthiness*) y que no había habido un acto voluntario de sacrificio sino un buque que estuvo a punto de hundirse por exclusiva culpa del armador.

Los armadores siguieron adelante con la liquidación, designaron liquidador a un perito uruguayo y con oficinas en Montevideo, el cual realizó el estudio correspondiente y

¹ Caso *“Compañía Internacional de Seguros c/ Naviera Asunción SRL”* (buque Gerom) Sentencia de primera instancia N° 1744 de 30/9/96 del Juzgado Letrado Civil de 23° Turno (LOBELCHO) aceptando la jurisdicción, con sentencia de segunda instancia revocatoria N° 183 de 8/10/97 (BOSSIO, OLAGÜE, HOUNIE) y sentencia de la Suprema Corte de Justicia N° 312 de 24/7/2000 casando la sentencia de segunda instancia y desechando la excepción de falta de jurisdicción (ALONSO DE MARCO, KLETT, MARIÑO, CAIROLI (redactor) y GUILLOT) (RTYS N° 14 Caso N° 280).

emitió una Liquidación de Avería que obligaba a los aseguradores de la carga a pagar como contribución los gastos de salvataje y reparación del buque. Ello fue rechazado por los aseguradores de la carga, quienes a su vez iniciaron un juicio de jactancia en Uruguay contra el naviero.

Los representantes del buque impugnaron la jurisdicción de los tribunales nacionales tanto en la jactancia, como en el juicio relativo a la avería gruesa y sostuvieron que eran competentes los tribunales argentinos. Alegaron que la avería gruesa se había liquidado en Buenos Aires, presentando una carta posterior del Liquidador que afirmaba eso (el documento de liquidación no tenía lugar de emisión).

El tema era complejo, pero la sentencia de primera instancia decidió que la jurisdicción era exclusiva de los tribunales uruguayos en base a los arts. 17, 18 y 19 del Tratado de 1940. Conforme el art. 19 eran competentes para conocer los juicios sobre averías comunes, los *“tribunales del Estado en cuyo puerto se practica la liquidación y prorrateo”*. Y conforme el art. 18 *“La liquidación y prorrateo de la avería común se harán en el puerto de destino del buque y, si éste no se alcanzare, en el puerto donde se realice la descarga”*. Habiéndose realizado la descarga en territorio uruguayo y habiéndose realizado la liquidación por un perito uruguayo con oficinas en Montevideo, se afirmó la competencia exclusiva de los tribunales uruguayos.

No obstante, el Tribunal de Apelaciones revocó la sentencia y dijo que Buenos Aires era el puerto donde había terminado el viaje y aceptó la afirmación posterior del liquidador de que había realizado la liquidación y prorrateo allí, por lo tanto, declaró la incompetencia de los tribunales nacionales.

El tema pasó a la Suprema Corte en casación, la cual revocó la sentencia de segunda instancia y afirmó la plena jurisdicción de los tribunales uruguayos por ser los del domicilio del demandado. La sentencia se basa en dos argumentos:

Primero, hace notar que al margen de las normas sobre jurisdicción en la avería gruesa, un demandado siempre puede ser llevado a juicio ante los tribunales de su domicilio (art. 56.2 del Tratado de Derecho Civil Internacional de 1940). Y dado que en el juicio de jactancia el armador era el demandado, *“corresponde por lo tanto analizar si Naviera Asunción, que es la armadora del buque Gerom, tiene domicilio en Montevideo”*.

Dado que se habían emitido todos los conocimientos de embarque del viaje, por un agente marítimo domiciliado en Montevideo, la Suprema Corte concluyó que no existían dudas de que el armador debía considerarse domiciliado allí, por ser el agente marítimo representante legal del armador y tratarse de la agencia u oficina que había intervenido en el contrato en cuestión (arts. 41 y 43 C.Com. art.27 de la Ley Nº 15.750 y art. 198 de la Ley Nº 16.064)

Segundo, afirmó la plena jurisdicción de los tribunales nacionales, también en el juicio de fondo sobre avería gruesa. La sentencia hace notar que la remisión del art. 19 a los *“tribunales del Estado en cuyo puerto se practica la liquidación y prorrateo...”* implica un punto de conexión condicionado obligatoriamente por la norma previa del art. 18, cuando dice que *“la liquidación y prorrateo de la avería común se harán en el puerto de destino del buque y, si éste no se alcanzare, en el puerto donde se realice la descarga”*. No habiendo llegado el Gerom a su puerto de destino (Asunción) y habiéndose realizado la descarga en la costa uruguaya, la liquidación y prorrateo

debía cumplirse obligatoriamente en Uruguay. Ello además, daba competencia indudable a los tribunales de Uruguay.

Y en cuanto al lugar de la liquidación en este caso (al margen de las pruebas que indicaban que efectivamente la liquidación se había realizado en Uruguay) se resolvió que la pretensión del armador de probar que había realizado la liquidación en Buenos Aires era inadmisibles, por cuanto el tema está expresamente excluido de la autonomía de la voluntad de las partes, por el propio art. 19, que termina declarando *“nula toda cláusula que atribuya la competencia a los jueces o tribunales de otro Estado”*. Y si no podía cambiar el tribunal competente mediante una cláusula contractual, menos aún podía hacerlo por un acto unilateral posterior y contra la voluntad de los cargadores.

“En conclusión- dice la sentencia de la Suprema Corte- la liquidación debió realizarse en Uruguay y no en Argentina, no siendo válido el desplazamiento de jurisdicción eventualmente operado por el cambio de lugar señalado por el tratado para la liquidación”.

d) Averías Particulares

Por el mismo art. 62 la ley de bandera del buque determina si la avería es gruesa o particular.

Las averías simples del buque se rigen por la ley de su bandera.

En cambio, las averías simples o particulares de la carga se rigen por *“la ley aplicable al contrato de fletamento o de transporte”* (idem art. 16.1 TDCNIM). Y la jurisdicción competente para entender en los litigios es la de *“los tribunales del puerto de descarga o en su defecto, los del puerto en que aquella debió operarse”* (idem art. 16.2 TDCNIM).

Hasta aquí todo parecería impecable, de no ser por un detalle: el Tratado de la Hidrovía y el Protocolo de Navegación y Seguridad: **no tienen normas sobre ley aplicable al contrato de transporte**.

La copia parcial en lugar de remitirse al texto común de los Tratados de Montevideo, hace que no rijan los arts. 25 a 27 de dicho tratado. De nuevo: Argentina, Paraguay y Uruguay están unidos por el tratado de Montevideo de 1940 (la ley aplicable es la del lugar de destino de la carga y el tribunal competente es, a opción del actor, el del lugar de destino o el del domicilio del demandado). Pero Bolivia sólo ratificó el tratado de 1889 (con una solución diferente respecto a ley aplicable: la ley del domicilio de la agencia marítima que pactó el transporte (art. 14). Y Brasil no ratificó ningún tratado.

De nuevo aquí el punto de conexión se vuelve confuso y difícil de determinar, por lo que deberemos dedicarle un capítulo especial.

e) Conclusiones

Se trata, por lo tanto, de un conjunto de normas de difícil comprensión y más difícil aplicación futura, que pueden dar lugar a litigios sin fin, absolutamente innecesarios.

Las normas del Protocolo de Navegación y Seguridad son sin duda un loable intento de dar soluciones uniformes en la materia, lo que puede estar bastante bien logrado en la parte de

técnica naval, pero introduce una serie de incongruencias de difícil interpretación en materia de derecho internacional privado y de derecho marítimo uniforme de fondo.

Anotamos que ni siquiera se descubre un criterio coherente en las técnicas de regulación y soluciones adoptadas en los diversos capítulos. Las mismas se acumulan variando de criterio de artículo a artículo, como si hubieran sido redactados por comités de personas que actuaban no sólo separados sino en una total incomunicación entre sí.

II.- Ley aplicable y jurisdicción competente en el contrato de transporte de mercaderías por la Hidrovía

Estas carencias y dificultades resultan más evidentes si pensamos en las dificultades que pueden suscitarse en el caso de litigios derivados de contratos de transporte de mercaderías por la Hidrovía.

A) Soluciones en el derecho comparado

El tema de la jurisdicción competente en el contrato de transporte internacional de mercaderías se encuentra regulado con una sorprendente unanimidad en todas las convenciones internacionales y en todos los derechos internos que regulan la materia.

Tanto las convenciones internacionales referidas a los tres modos (y también en transporte multimodal) como las normas de derecho nacional de los Estados, disponen de que el tribunal competente se fijará **“a opción del actor”** y que este podrá optar entre varias opciones sumamente sencillas de entender.

La opción que se abre a la parte actora en todas estas legislaciones, comprende una serie de alternativas, pero las más utilizadas son:

- a) Los tribunales del lugar de destino (que en nuestro sistema de DIPr también son los de la ley aplicable),
- b) Los tribunales del lugar de partida de la mercadería.
- c) Los tribunales del domicilio del demandado (en este caso incluyen los de la casa matriz o los de cualquier sucursal, agencia u oficina que haya intervenido en la celebración o ejecución del contrato).

Y todas las convenciones dicen que esta norma es de orden público (no valen las cláusulas de los conocimientos que establezcan otra cosa). Estamos hablando de todas las convenciones y tratados internacionales, sobre la materia: desde los Tratados de Montevideo de 1940, o las la Convenciones de Varsovia de 1929 o de Montreal de 1999 (sobre Transporte Aéreo), pasando por la de Hamburgo de 1968 (sobre Transporte Marítimo) y la de Ginebra de 1980 (sobre Transporte Multimodal).

También coinciden en esta solución los derechos internos de los cuatro países del Mercosur y Chile. Y podría agregarse que también es ésta la solución generalmente admitida en Estados Unidos y de Europa. Esta posición es compartida aún por la jurisprudencia de aquellos países que en otras materias sostienen la autonomía de la voluntad.

Debe anotarse entonces que el transporte internacional de mercaderías tiene características específicas que imponen tal solución como la única correcta y adecuada a su problemática.

Ello responde a las características especiales del transporte bajo conocimiento de embarque: se trata de un contrato que se ejecuta previa expedición de un documento de emisión unilateral (la carta de porte) el cual tiene impreso al dorso un texto que nadie negocia, ni consiente. Y ese texto impreso suele contener cláusulas de jurisdicción exclusiva que luego se oponen, en el lugar de destino, a un consignatario de la carga que no participó en la contratación, ni consintió ninguno de los términos de dichos documentos.

Si tales estipulaciones valieran, bastaría con incluir en el formulario impreso una cláusula que disponga la jurisdicción exclusiva de los tribunales de las islas Seychelles u otro lugar lejano, para que el transportador obtuviera un estatuto de virtual irresponsabilidad. Por ello, todas las regulaciones del tema en el derecho comparado, optan por indicar varias jurisdicciones alternativas (en especial al del lugar de destino y la del lugar de domicilio del demandado, siempre se incluyen) y deja a la libre opción del actor presentar su demanda en cualquiera de ellos.

Y por ese mismo motivo, casi todos los textos de derecho positivo vigentes y los proyectos de convenciones más conocidos, prohíben y declaran nulas las cláusulas de los conocimientos de embarque que intentaren violar las reglas sobre jurisdicción por la vía de establecer alguna jurisdicción exclusiva y negar al reclamante la libre elección del tribunal.

B) Proyectos de convenciones y de legislación uniforme

Dada la imposibilidad material de analizar aquí la totalidad de los proyectos y anteproyectos que han ido apareciendo en esta especie de primavera legislativa, nos limitaremos a analizar los Tratados de Montevideo de 1940 (únicos efectivamente vigentes).

Anotemos que el Protocolo de Jurisdicción en Materia de Transporte del Mercosur (Buenos Aires 2002) que aún no ha sido puesto en vigencia (este acuerdo en realidad se encuentra consagrado en dos versiones idénticas: el Acuerdo entre los Estados partes del Mercosur² y el Acuerdo entre el Mercosur y los Estados Asociados³ (o sea Bolivia y Chile). No se encuentran en vigor en la medida que no han sido incorporados bajo el art. 42 del Protocolo de de Ouro Preto sobre Estructura Institucional del Mercosur⁴.

C) Tratados de Montevideo

Los Tratados de Montevideo, constituyen la columna vertebral del sistema de normas de conflicto de fuente internacional vigentes para el transporte en la Hidrovía está constituido por los Tratados de Montevideo de 1889 y 1940.

² MERCOSUR/CMC/DEC. N° 11/02, in www.mercosur.org.uy.

³ MERCOSUR/CMC/DEC. N° 12/02, in www.mercosur.org.uy.

⁴ Ver, www.mercosur.org.uy

Los Tratados de Montevideo de 1889 vinculan a tres de los cuatro Estados miembros del Mercosur, Argentina, Paraguay y Uruguay, con Bolivia, Colombia y Perú. Argentina, Paraguay y Uruguay ratificaron luego los Tratados de Montevideo de 1940, por lo que los de 1889 se aplicarán sólo con respecto a sus relaciones con Bolivia, Colombia y Perú, o entre ellos en aquellas materias puntuales que no hubieren sido reguladas en 1940. Desde luego que nos podemos olvidar de Colombia y Perú en materia de Hidrovía, pero no nos podemos olvidar de Brasil, que no ha ratificado ningún tratado sobre la materia.

El sistema de tratados de 1940 por su parte vincula justamente a Uruguay con Argentina y Paraguay, lo que da una medida de su importancia desde que rigen entre tres de los cuatro miembros originarios del Mercosur, lo que implica que regula un porcentaje enorme de nuestro comercio internacional y en especial del transporte realizado en la propia Hidrovía.

1) Los Tratados de Montevideo de 1889

Los Tratados de Montevideo de 1889 no regulan en forma expresa el transporte en general ni el transporte terrestre; sí contienen, en cambio, normativa expresa para el transporte marítimo. En consecuencia, la figura del contrato de transporte en todos sus modos a excepción del modo marítimo, debe calificarse en la categoría más amplia de los contratos (arts. 32 y siguientes del Tratado de Derecho Civil Internacional de Montevideo de 1889 que nos remiten a la ley de lugar de cumplimiento).

Por lo tanto tenemos normas específicas sobre fletamento y transporte marítimo. El **Tratado de Derecho Comercial Internacional de 1889** prevé como categoría autónoma el fletamento, incluyendo en esta figura tanto el fletamento de buques como al contrato de transporte de mercaderías y pasajeros (arts. 14 y 15).

Y en esta regulación impone para el transporte marítimo, un cambio radical en cuanto a la ley aplicable, ya que el art. 14 expresa que: **“El contrato de fletamento se rige y juzga por las leyes y tribunales del país en que está domiciliada la agencia marítima con la cual ha contratado el fletador”**.

Esta disposición merece tres reflexiones:

Primero, que la referencia a la agencia marítima nos indica que el término “fletamento” es utilizado con el mismo sentido omnicompreensivo que tiene en todos nuestros códigos del siglo XIX: incluye el fletamento y el transporte. Fletamento en el Tratado de Derecho Comercial Internacional de 1889, como en el art. 1270 del Código de Comercio de Uruguay, refiere por igual al fletamento bajo póliza de fletamento como al transporte bajo conocimiento de embarque. Es más, los conocimientos de embarque son habitualmente emitidos por el agente marítimo del puerto de partida, cosa que puede no ser cierta para las pólizas de fletamento.

Segundo, dicho punto de conexión nos lleva a la ley del puerto de carga de la mercadería (generalmente coincidente con el lugar de celebración). Se trata de una solución inusual dentro de la estructura de los tratados de Montevideo y fue abandonada posteriormente por la doctrina y el derecho comparado en toda la región. En materia de transporte bajo conocimiento de embarque, la práctica indica que existe coincidencia entre el lugar de celebración y el puerto de carga donde

opera la agencia marítima que expide el conocimiento. Las dudas que plantea Vieira⁵ sobre un posible contrato de transporte celebrado en un lugar y un conocimiento expedido por una agencia marítima en otro que no fuera el puerto de carga, no se condicen con la realidad comercial: el conocimiento de embarque siempre se expide por el agente marítimo en el puerto de carga (y si fuera posible lo contrario, la opción de los redactores de los tratados por el lugar de domicilio de la agencia marítima parece dilucidar cualquier duda).

Tercero, la norma también establece que el domicilio de la agencia marítima fija el tribunal competente, pero merced a una disposición en cierta medida contradictoria incluida en el art. 22, esta disposición no se aplicará casi nunca al transporte, quedando limitada al fletamento "*strictu sensu*". Nos referimos a los artículos que regulan las averías. Conforme el art. 22 **"Las averías particulares se rigen por la ley aplicable al contrato de fletamento de las mercancías que las sufren"**, lo cual confirma que el tratado utiliza fletamento como sinónimo de transporte y que rige la ley del lugar de celebración. Pero a renglón seguido, el art. 24 agrega: **"Los juicios por averías particulares se radicarán ante los tribunales del país en que se entregue la carga."** Dado que la gran mayoría de los juicios por incumplimiento de contrato de transporte son "*juicios por averías particulares*" debe concluirse que, en relación al tribunal competente, volvemos a la regla de que la jurisdicción competente es la del lugar de cumplimiento.

Y no hay posible de conciliar la regla sobre tribunal competente del art. 14 con la disposición del art. 24. La única posible, sería restringir el alcance del término "*fletamento*" del art. 14 a los contratos de "fletamento-charter party" (arrendamiento de buque) e interpretar el art. 24 como regulando la jurisdicción en los juicios por incumplimiento de transporte bajo conocimiento de embarque.

2) Tratados de Montevideo de 1940

Los Tratados de Montevideo de 1940, tienen una mayor precisión técnica y además la gran virtud de haber dividido los tratados de derecho comercial en dos: un tratado de derecho comercial terrestre y otro referido al derecho marítimo. Además el Tratado de Derecho Comercial Terrestre Internacional, regula tanto el transporte terrestre como el multimodal. Con ello sólo nos quedaría como categoría residual no regulada, el derecho del transporte aéreo. Ello no significa ninguna dificultad ya que todos los países de la región son ratificantes de la Convención de Varsovia de 1929 que regula el transporte aéreo con normativa uniforme material de fondo.

El Tratado de Montevideo de Derecho de la Navegación Comercial Internacional de 1940 regula expresamente "*los contratos de fletamento y transporte de mercaderías y personas*".

⁵ VIEIRA Manuel (*El Contrato de Transporte Marítimo Internacional* Montevideo FCU 1979. pág. 15) plantea la hipótesis de un contrato celebrado por una agencia marítima en Río de Janeiro para transportar mercaderías de Buenos Aires a Valparaíso: consideramos que el ejemplo no sería verosímil en la realidad del comercio marítimo. La agencia marítima que actúa es normalmente la consignataria del buque en el puerto de carga que sustituye al capitán en sus facultades de representación legal del armador.

a) Ley de lugar de destino de la mercadería

La regla básica en materia de transporte, está dada por los arts. 25 a 27 del Tratado. Tanto el fletamento, como el transporte de mercaderías y personas entre puertos de los diversos Estados, se rigen por la ley del lugar de ejecución del contrato, con la expresa aclaración de que *“Se entiende por lugar de ejecución el del puerto de descarga de las mercaderías o desembarco de personas”* (art.26).

El art. 27 repite la regla tradicional de dar opción al actor para demandar ante los tribunales del Estado cuya ley es aplicable, o ante los del domicilio del demandado: *“En el caso del artículo anterior, serán competentes para conocer de los respectivos juicios, los jueces o tribunales del lugar de la ejecución o, a opción del demandante, los del domicilio del demandado, siendo nula toda cláusula que establezca lo contrario”*.

b) Prohibición de la autonomía de la voluntad

La regla final (*“siendo nula toda cláusula que establezca lo contrario”*) implica reiterar el carácter de orden público de las normas sobre ley aplicable y jurisdicción competente.

Tal proscripción de la autonomía en el derecho marítimo y en el derecho de los transportes en general, responde a una tradición unánime en la región. En el transporte marítimo no existe libre consentimiento de las estipulaciones de los conocimientos de embarque, por lo que no cabe invocar la autonomía de la voluntad de las partes para validar dichas cláusulas.

Esta misma proscripción de la autonomía está consagrada como regla general en el Protocolo Adicional de los Tratados de Montevideo de 1940, cuyo art.5º expresa: *“La jurisdicción y la ley aplicable según los respectivos Tratados, no pueden ser modificadas por voluntad de las partes, salvo en la medida en que lo autorice dicha ley”*.

Estas normas han sido pacífica y uniformemente aplicadas por nuestra jurisprudencia. Así por ejemplo en el caso del buque Río Negro⁶, tratándose de un transporte marítimo con lugar de carga en Montevideo y lugar de destino en Asunción, la Sede entendió que correspondía aplicar el Tratado de Derecho de la Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940, cuyo art. 26 establece que el derecho aplicable es el del lugar de descarga, o sea el vigente en Paraguay, *“con las modificaciones que la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos (Convención de Bruselas de 1924) introdujo al Código de Comercio de dicho país”*.

La posición severamente antiautonomista de los Tratados en general, tiene un especial énfasis cuando el tema en cuestión es el contrato de transporte en general y el de transporte marítimo en particular. Aún los países cuyo Derecho Internacional Privado de fuente interna sostiene una posición autonomista en relación a los contratos internacionales en general, como Argentina, no admiten la autonomía de la voluntad en el derecho marítimo y en especial en materia de transporte bajo conocimiento de embarque.

⁶ Caso *“Royal Insurance (Int.) Ltd. c/ Flota Mercante del Estado”* (buque Río Negro) Sentencia Nº 21 del 26/2/1992 (consentida) del Jdo. Ldo. Civil 14º Turno, Dra. Nilza SALVO, publicada en Revista de Transporte y Seguros Nº 11 caso Nº 192, pág. 51

c) ¿Cuál es la ley del puerto de descarga?

Si bien la remisión a la ley del Estado en cuyo puerto se descargó o debió descargarse la mercadería parece fácil de determinar, pueden plantearse algunas dudas respecto a si dicha remisión refiere a la ley interna del país de destino, o si debemos consultar los tratados internacionales aprobados por dicho país.

Adviértase que Uruguay y Brasil nunca ratificaron ningún tratado referido al contrato de transporte de mercaderías por agua; en cambio Argentina, Paraguay y Bolivia ratificaron la Convención de Bruselas de 1924 sobre Conocimientos de Embarque. Y para complicar más aún el panorama, en el año 2005 Paraguay ratificó las Reglas de Hamburgo de 1978.

La jurisprudencia uruguaya que citamos (el caso del buque Rio Negro) siempre entendió que los transportes con destino a Argentina y Paraguay se regían por la Convención de Bruselas de 1924. Esta posición fue ratificada por la Suprema Corte de Justicia de Uruguay en el caso del buque Yverá⁷ que refería al transporte de un contenedor con equipos electrónicos de Montevideo a Asunción y que fue vaciado y el contenido sustituido por basura. El caso se resolvió con aplicación de la Convención de Bruselas como derecho vigente en Paraguay.

El punto puede no revestir importancia cuando el derecho aplicable sea el argentino, ya que la Ley de Navegación argentina tiene normas sustancialmente idénticas a las de la Convención de Bruselas de 1924.

Pero si el derecho aplicable es el de Paraguay tenemos una gran variedad de soluciones: por ejemplo en materia de prescripción la ley interna paraguaya (Código Civil y Comercial unificado) tienen una prescripción para el transporte internacional de 18 meses; la Convención de Bruselas de 1924 tenía una prescripción de un año; y las Reglas de Hamburgo de 1978 tienen una prescripción de dos años.

En el caso de las barcasas U-76 y U-127 una demanda por incumplimiento de contrato de transporte de Montevideo a Asunción se fundó en las Reglas de Hamburgo como derecho aplicable. La demanda había sido interpuesta después de los 18 meses pero antes de los dos años. El demandado alegó la prescripción, fundándola en el plazo de 18 meses del Código Civil paraguayo. Y sostuvo que las Reglas de Hamburgo se aplican sólo al transporte por mar, por lo que resultaban inaplicables a los transportes desde Uruguay a Paraguay que son fluviales.

La sentencia⁸ rechazó la excepción y sostuvo que Hamburgo era el derecho aplicable. Primero, porque el art. 2º Reglas de Hamburgo prevé su aplicación cuando *“El puerto de descarga previsto*

⁷ Caso *“The Nippon Fire Marine Insurance c/ Nedlloyd Lijnen y otros”* (buque YVERÁ). Sentencia Nº 14 del 23 de mayo de 1996 del Juzgado Letrado Civil de 21º Turno (John PÉREZ BRIGNANI), Sentencia de 2ª instancia Nº 206 del 15 de mayo de 1999 del Tribunal de Apelaciones Civil de 5º Turno (VAN ROMPAEY, ROCHÓN, CHEDIAK) y Sentencia de Casación Nº 296 de 18 de septiembre de 2002 de la Suprema Corte de Justicia (GUILLLOT, ALONSO DE MARCO, CAIROLI, PARGA Y SOSA AGUIRRE). Publicada en RTYS Nº 16 Caso Nº 311

⁸ *“BANCO DE SEGUROS c/ UABL”* (barcasas U76 y U 127). Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 20ª Turno. Sentencia Interlocutoria Nº 2199 de 21 de julio de 2010 (Dra. Ana María

en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante". Y segundo, por un argumento de sentido común. Dice el fallo: "¿Para qué Paraguay ratificó dicho Convenio, si al tratarse de transporte fluvial no se aplicaría? Es dable responder que si Paraguay ratificó dicho Convenio, tuvo en cuenta su situación geográfica y no distinguió el transporte fluvial del marítimo, al ratificar expresó su voluntad en la aplicación de dicho convenio".

En todo caso el problema interpretativo era idéntico cuando Paraguay se regía por Bruselas de 1924 y la jurisprudencia uruguaya siempre aplicó dicha convención en el entendido de que las "convenciones de unificación de ciertas reglas" modifican incluso el derecho interno del país ratificante y además se aplican a todo el transporte por agua (sea fluvial o marítimo).

3) Dificultades de interpretación y jurisprudencia

Ahora bien, el transporte fluvial de mercaderías por la Hidrovía se realiza entre tres países ratificantes del Tratado de 1940 (Argentina, Paraguay y Uruguay), un país ratificante del Tratado de 1889 (Bolivia) y un país que no ratificó ninguno de los Tratados de Montevideo (Brasil).

Esto puede dar lugar a problemas interpretativos y litigios enormes cuando se trata de determinar la jurisdicción competente y la ley aplicable.

El caso de la barcaza Matador XLVII⁹ es ilustrativo de las dificultades que pueden plantearse en estos casos:

Se trataba de un transporte fluvial de soja a granel desde Puerto Guijarro (Bolivia) a Nueva Palmira (Uruguay). Las barcazas tuvieron un accidente en aguas paraguayas y eran de bandera de Paraguay. El armador era argentino y declaró avería gruesa que se liquidó en Argentina (en realidad de acuerdo al tratado de la Hidrovía debió haberla liquidado en Uruguay). Parte del cargamento se perdió en la varadura y parte llegó a Nueva Palmira mojado y en mal estado por lo que fue rechazado.

El actor reclamó el pago de la indemnización ante la justicia de Uruguay.

Y el demandado alegó la prescripción. Ahora bien Uruguay tiene una norma sobre prescripción que es única: considera a las prescripciones cortas como presuntivas y por lo tanto no extinguen el reclamo sino solo invierten la carga de la prueba. En Bolivia y Argentina la prescripción es de un año (por efecto de la ley interna y de la Convención de Bruselas de 1924). En Paraguay la prescripción es de 18 meses en el derecho interno y de dos años en la Convención de Hamburgo de 1978,).

Ahora bien el demandado alegó que el contrato de fletamento entre las partes tenía una cláusula de elección de ley que hacía aplicable al transporte la Ley de Navegación argentina. Y

BELLO. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno, Sentencia Nº 798 de 16 de octubre de 2013 (FRANÇA, SOSA AGUIRRE, PEREZ BRIGNIANI) (inédita)

⁹ "LA BOLIVIANA CIACRUZ S.A. c/ UABL" (barcaza MATADOR XLVII) Juzgado Letrado de Primera Instancia Civil de 14º Turno: Sentencia Nº 397 de 1 de marzo de 2011 (Dra. Beatriz VENTURINI). Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4º Turno: Sentencia Nº 176 de 15 de agosto de 2012 (Dres. Ana MAGGI, Eduardo TURELL y Graciela GATTI). (Publicada en RTYS Nº 26 Caso Nº 543).

conforme el art. 293 de esa ley las acciones derivadas del contrato de transporte prescriben en un año por lo que opuso excepción de prescripción.

El actor contestó que la autonomía de la voluntad está excluida por ambos tratados de Montevideo y que el derecho aplicable era el de Uruguay, por lo que no cabía la aplicación de la ley argentina que pretendía el excepcionante.

La sentencia de primera instancia rechazó la excepción de prescripción remarcando que la autonomía de la voluntad estaba interdicta tanto en los tratados de 1889 como en los de 1940 y por lo tanto la cláusula era nula y el derecho aplicable era el de Uruguay.

Ahora bien la sentencia, de segunda instancia ratificó que la cláusula de elección de ley del contrato de fletamento era nula, pero hizo notar que el caso refería a un transporte desde Bolivia a Uruguay. Y por lo tanto el mismo se regía por el Tratado de Derecho Comercial Internacional de 1889, cuyo art. 22 establece que las averías particulares se rigen por la ley aplicable al contrato de fletamento. Y conforme el art. 14 del mismo tratado, el contrato de transporte se rige por la ley donde se encuentre domiciliada la agencia marítima que contrató al fletador, o sea Bolivia.

Por lo tanto, aplicó el derecho de Bolivia (o sea la Convención de Bruselas de 1924) y aceptó la prescripción del reclamo. El caso se transó posteriormente entre las partes por lo que no llegó a casación ante la Suprema Corte de Justicia. No obstante, el criterio seguido por la sentencia del Tribunal de Apelaciones parece impecable.

D) La nueva ley de reforma del derecho marítimo (Ley Nº 19.246)

Anotemos como novedad que en agosto de 2014 Uruguay ratificó la ley de reforma del derecho marítimo propuesta por la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.

En materia de normas de Derecho Internacional Privado, la ley remite todos los casos a las reglas de conflicto del Tratado de la Navegación Comercial Internacional de Montevideo 1940¹⁰. Esta solución de consenso entre los que redactaron el primer anteproyecto busca regular en forma adecuada los casos en que no existiera tratado y donde el viejo Apéndice del Código Civil, era absolutamente insuficiente para resolver los temas de jurisdicción competente y ley aplicable a situaciones típicas del derecho de la navegación (abordajes, avería gruesa, fletamentos, asistencia y salvamento, etc.).

¹⁰ Ley Nº 19. 246 Art. 7º (Normas de Derecho Internacional Privado) Cuando no exista tratado vinculante que regule la ley aplicable y la jurisdicción competente en materia de derecho marítimo, éstas se determinarán conforme a las normas del Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940.

Estas normas regirán el abordaje, la asistencia y salvamento, las averías particulares y gruesas, el contrato de ajuste, el fletamento de buques, el transporte de mercaderías y personas, los seguros marítimos, la hipoteca naval y todo otro tema de derecho marítimo internacional.

Prórroga post-litem: Cualquiera sea la jurisdicción competente de acuerdo a las reglas anteriores, después de ocurrido el hecho litigioso, las partes podrán acordar que el litigio sea sometido a otra jurisdicción, sea en sede judicial o arbitral.

Y aunque el ámbito de la Hidrovía es un medio en el que sí existe tratado, advertimos que cuando la relación internacional resulte establecida con Brasil, la solución de los problemas planteados se tornaba difícil dado que nunca ratificó los tratados de Montevideo que son el complemento indispensable al Protocolo de la Hidrovía.

Antes, el tribunal uruguayo conociera en el caso, no tenía otra ayuda que la referencia a las normas de conflicto de fuente interna (Apéndice del Código Civil) que como vimos son insuficientes en la materia. Ahora y a partir de la Ley Nº 19. 246 podrá acudir al Tratado de Derecho de la Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940 como norma de derecho internacional privado de fuente interna en este caso para subsanar la falta de tratado con el vecino del norte.

E) Conclusiones

Aunque la nueva ley es un soplo de aire fresco y esperanzador, muchos de estos problemas y litigios podrían evitarse si los países de la región hubieran ratificado el Acuerdo de Jurisdicción en Materia de Transporte de Buenos Aires 2002.

Por desgracia repetimos que el Protocolo sobre Jurisdicción en Materia de Transporte en el Mercosur, se encuentra “demorado” en su trámite de ratificación por la oposición de algunos sectores con poderoso poder de “lobby”. El hecho es que en Uruguay nunca fue remitido al Poder Legislativo y hasta la fecha no existe explicación razonable, ni técnica, ni política para esta omisión.

Pero eso será tema de otra nota, que prometemos para más adelante.

Fernando Aguirre Ramirez

- [Documento N* 4 sobre las Hidrovías en Venezuela, a cargo del Dr. Julio Alberto Peña Acevedo.-](#)

CONSIDERACIONES ESTRATÉGICAS ACERCA DEL EMPLEO DE LAS VÍAS FLUVIALES AL SUR DEL PAÍS

<http://edgareblancocarrero.blogspot.com/2015/09/consideraciones-estrategicas-cerca-del.html>

SITUACIÓN GEOPOLÍTICA DEL ÁREA

Como se sabe, la difluencia Orinoco-Casiquiare une, desde la perspectiva de la navegación fluvial, el río Orinoco con el río Amazonas, convirtiendo a una parte importante del norte de América del Sur en una isla continental. Este hecho ha tenido históricamente importantes consecuencias geopolíticas y explica el interés que tuvieron en el pasado Portugal, Francia, el Reino Unido y el Reino de los Países Bajos y en el presente grandes empresas transnacionales por tener acceso franco a dicho espacio. Esta realidad planteó desde la década de los años setenta del siglo pasado la necesidad de articular el sureste del país a la realidad funcional del estado venezolano. A principios de este siglo esa necesidad se materializó en el proyecto de construcción de puertos fluviales al sur del país dentro de un conjunto de planes que, de manera general no se han llevado a cabo.

La necesidad de crear puertos fluviales en San Carlos de Río Negro, San Fernando de Atabapo y Puerto Nuevo en el sector de Samariapo, está justificada por la necesidad de articular espacios y de vertebrar esa región a la realidad funcional del país. No obstante, hay que tener presente que, dentro de las líneas estratégicas del ejecutivo nacional, está la integración suramericana y caribeña y esta intencionalidad amerita la búsqueda de un punto de equilibrio en lo que respecta a la articulación y vertebración de espacios nacionales, por una parte, y la integración regional, por la otra. Esta necesidad de buscar un punto de equilibrio obliga a considerar qué factores inciden en los procesos de integración en el ámbito internacional y cómo estos factores influyen en un espacio caracterizado por el hecho que siendo los ríos el canal de movimiento en esa región, estos son a su vez, el límite entre Estados.

Los mecanismos de integración que en la actualidad están en curso en la región son la Comunidad Andina (CAN), el Tratado de Cooperación Amazónica¹¹ (OTCA), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Alternativa Bolivariana para las Américas (ALBA). Los dos primeros mecanismos de integración hicieron originalmente énfasis en el problema del desarrollo, entendiéndolo a este

¹¹ El Tratado de Cooperación Amazónica fue un instrumento que se concretó para realizar esfuerzos y acciones conjuntas para promover el desarrollo armónico de los respectivos territorios de los países miembros de ese instrumento de cooperación, de acuerdo con lo especificado en el Artículo 1º, de manera que “esas acciones conjuntas produzcan resultados equitativos y notoriamente provechosos, así como la preservación del medio ambiente y la conservación y utilización racional de los recursos naturales de esos territorios”. El Acuerdo de Cartagena estableció la necesidad de “conformación de un sistema de integración y cooperación que propenda al desarrollo económico, equilibrado, armónico y compartido de sus países” y en su artículo 1º agrega “...asimismo son objetivos de este acuerdo propender a disminuir la vulnerabilidad externa y mejorar la posición de los países miembros en el contexto económico internacional, fortalecer la solidaridad sub-regional y reducir las diferencias de desarrollo existente entre los países miembros”.

como una superación de una situación desventajosa¹² caracterizada por significativos desequilibrios sociales en un espacio poco habitado. El cambio de propósito de estos mecanismos de integración hizo que el Estado venezolano denunciara la CAN, por los que sus mecanismos de aplicación no están vigentes para nuestro país desde el año 2011 tal como lo ha indicado María T. Belandria. El OTCA por su parte se encuentra, también al parecer, en un punto muerto caracterizado por el interés de algunos países de liberalizar el comercio y usar a los ríos de la cuenca amazónica como canales para hacer efectivo este comercio¹³. Este interés choca con los intereses venezolanos¹⁴. El MERCOSUR, que fue un mecanismo de integración sustentado bajo el criterio de la liberalización del comercio ha generado descontento entre varios de sus miembros (Uruguay y Paraguay) y ha generado situaciones conflictivas no sólo entre Brasil y Argentina, sino también entre estos dos países y el resto de sus miembros¹⁵. Esta realidad hizo que Venezuela le haya dado un fuerte impulso al ALBA, como un medio para facilitar un proceso de integración partiendo para ello de la instauración de otro modelo de desarrollo socialista. Como se sabe, este modelo de desarrollo no pudo ser implantado en el período 2007-2013 e incluso el mismo la clase dirigente nacional ha reconocido el fracaso en la implantación de ese modelo.

Esta circunstancia permite traer a colación el hecho que entendiendo la integración como un medio, la entidad estatal que lo utiliza está buscando por intermedio de él corregir deficiencias de diversa índole en función de unos objetivos nacionales claramente determinados. Con esa intención es que se han producido los procesos de integración desde el punto de vista histórico. La liberalización de la navegación de los ríos fronterizos hoy en día persigue este propósito alejándose en consecuencia del espíritu original del Tratado de Cooperación Amazónica.

El caso del Brasil es muy particular debido a que ese país ha construido un sistema estratégico centrado en un poder nacional que se sustenta a su vez en el papel que las empresas transnacionales han alcanzado en ese país, sobre todo después de la Segunda Guerra Mundial. Esta particularidad ha hecho que ese país haya entrado completamente dentro de la estructura de occidente a pesar de sus desequilibrios internos y la discrepancia entre estos desequilibrios y la aspiración estratégica de erigirse en “hegemon” han hecho que sus teóricos hayan desarrollado el concepto de estatura político estratégica, que no es más que la imagen que ellos puedan irradiar en función de sus históricos objetivos nacionales. Ello no quiere decir que la dirigencia de ese país no haya alcanzado importantes resultados en temas específicos en el ámbito tecnológico e

¹² El desarrollo, como proceso de superación de la relación dialéctica del venezolano con su entorno, de Venezuela con su entorno, implica el desarrollo del venezolano, el desarrollo del país mediante el desarrollo de las capacidades de producción y reproducción de la vida material para hacer del venezolano y del país un ser/entidad auto sostenible y esta sostenibilidad ha sido y debe ser completa, total, aun teniendo presente las limitaciones del modelo de desarrollo existente. Sólo de esta manera, es decir, la representada por el equilibrio del propio territorio es que es posible la relación social de intercambios con otras entidades estatales y otros nacionales en su propio proceso de desarrollo.

¹³ En este sentido la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Suramericana (IIRSA), ha sido utilizado como un instrumento para la facilitación de ese proceso de integración fluvial, contando también con el apoyo de la Corporación Andina de Fomento (CAF)

¹⁴ Hay que tener presente también que la República Francesa ha mostrado interés en lograr la liberalización en el uso de las vías fluviales de la cuenca amazónica, a pesar de que este país no es amazónico.

¹⁵ Sólo basta con reseñar, del pasado reciente, el problema uruguayo-argentino por la industria de papel, el problema brasileño-boliviano por el Gas y el problema argentino-brasileño por las cuotas de importación. Por otra parte, se agrega el intento estadounidense de dividir el bloque desprestigiando a Venezuela por sus propuestas integracionistas basadas en la justicia social, solidaridad y desarrollo.

industrial, pero si se observa la estructura de sus exportaciones se podrá percatar que la exportación de materias primas y productos con bajo valor agregado constituyen la base de su economía. Esta realidad ha hecho que teóricos estadounidenses hayan establecido el concepto de “pivotal state”, que consiste en el apoyar sólo a aquellos Estados que si por alguna circunstancia entran en crisis, los efectos de dicha crisis podrían extenderse al resto de la región. Partiendo de esta premisa, se puede observar que en Brasil el centro de gravedad está representado por los intereses transnacionales y su mayor vulnerabilidad está dada por la exclusión social.

Consecuentemente, ese país está sumergido en una dualidad que se podría tornar en crítica en caso de exacerbarse las contradicciones sociales, como se evidencia en el rechazo al actual gobierno. Desde el punto de vista regional, el norte de ese país es el caracterizado por un bajo índice de desarrollo humano, una baja densidad poblacional (con la excepción de Manaus), la presencia de una gran cantidad de etnias indígenas amparadas por Organizaciones No Gubernamentales y la existencia de un Sistema de Vigilancia Amazónica (SIVAM) en pleno estatus operacional conducido por las Fuerzas Armadas de ese país (y monitoreo estadounidense). En esta región es donde más se observa la contradicción entre lo que aspira ese país y su realidad político-social.

En relación con el narcotráfico, este ha sido un fenómeno que a pesar de haber adquirido un alcance internacional desde el mismo momento que ha tendido a ser declarado como delito que amerita la aplicación de normas de “ius cogens” por los daños que produce en la sociedad, en especial las del primer mundo¹⁶, en la actualidad el control de la producción por parte de EE.UU, sobre todo en Colombia, la tendencia a la legalización y la aparición de drogas sintéticas más potentes le ha quitado relevancia como justificativo para acciones injerencistas y/o intervencionistas. No así el terrorismo. Este se ha manifestado como un fenómeno que se ha desencadenado como una forma de oposición a la actual estructura de dominación mundial. La respuesta a este fenómeno ha sido la declaración de la denominada lucha contra el terrorismo. El narcotráfico y el terrorismo, se han constituido en agendas obligadas de las organizaciones supranacionales¹⁷ (en especial la Organización de las Naciones Unidas) que tienen la responsabilidad de preservar el statu quo global, y han usado para ello la coerción política y militar en pos de alcanzar sus objetivos, valiéndose para ello de las clases dirigentes de los países que sufren de esos problemas dentro de sus territorio como un medio para preservar el poder. Ello no significa que la clase dirigente haya dejado en manos de intereses extra regionales la lucha por la permanencia en el poder: La clase dirigente colombiana ha perseguido históricamente objetivos geopolíticos tendentes a articular sus espacios usando para ello el territorio venezolano aún a pesar del resultado favorable que le arrojó el ilícito laudo Arbitral de Madrid en perjuicio de Venezuela. La obra del General Londoño “Geopolítica de Colombia” no sólo es expresión de ello,

¹⁶ Hay que tener presente que las Guerras del Opio se desencadenaron a finales del siglo XIX no para erradicar dicho mal sino para controlar el comercio de esa droga

¹⁷ Aquí también se tiene que incluir la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), debido a que cambiaron desde el año 1998 el área geográfica de sus operaciones. Esta organización ha participado en Kosovo y Afganistán, pero hoy en día está en crisis debido, en primer lugar, a la intervención estadounidense en Irak y por la crítica situación militar de Afganistán ocasionada por la no-obtención de los objetivos políticos establecidos en el año 2001 y, en segundo lugar, la poca claridad del comportamiento de esta organización en relación con la actual crisis ucraniana.

sino también la Ley colombiana 853 promulgada en noviembre del año 2003 y derogada seis años después, que legisló sobre espacios nacionales bajo la figura de corredores para facilitar la articulación y el desarrollo de ese país y la integración fluvial suramericana. El objetivo colombiano ha sido, entonces, la interconexión de sus espacios a expensas de Venezuela en un contexto signado por una importante presencia militar de EE.UU., y la adhesión de Colombia, por una parte, a la forma de integración estadounidense conocida con el nombre de ALCA y, por la otra, a la Alianza del Pacífico, junto con Chile, Perú y México. La expresión de este interés colombiano, en fecha reciente, se ha evidenciado en liberalizar el tránsito de los ríos amazónicos en concordancia con su estructura económica.

Como hay, entonces, la presencia de un hilo articulador centrado en una visión del mundo fundamentada en el liberalismo que se ha manifestado en la región en una estructura de dominación que representa los intereses de los grandes oligopolios trasnacionales, sus formas de actuación se han dirigido a la liberalización del comercio, el derribo de las fronteras nacionales y la destrucción o neutralización de aquellos agentes que se oponen a esos propósitos, teniendo presente que en el ámbito fronterizo la ganancia, en términos de integración fronteriza, sería marginal en relación con los intercambios por la baja densidad poblacional, pero invaluable en lo que concierne al acceso a importantes recursos, hídricos, energéticos y de diversa naturaleza, para las empresas transnacionales.

El status de área poco intervenida por el hombre que tiene gran parte de la cuenca amazónica y orinoquense, en un contexto global determinado por un progresivo deterioro ambiental, ha sido otro motivo para la injerencia de actores extra regionales en el área. Las grandes potencias, en representación de los intereses de los grandes oligopolios multinacionales han buscado intervenir en esos espacios por la supuesta necesidad de preservar el medio ambiente, manteniendo los mismos niveles de contaminación y por ende de explotación derivada de la producción de bienes y servicios, que sustenta los intercambios en una capacidad de consumo.

Entendidas así las cosas, hay dos visiones de la integración que se han solapado en la región cuya diferencia está centrada en el modelo de desarrollo a seguir para alcanzar la integración como fin: una basada en la liberalización del comercio y por consiguiente, la exclusión automática de los que no sean capaces de insertarse en ese proceso liberalizador y la otra basada en el desarrollo de las comunidades y que busca la inclusión bajo criterios de justicia social, solidaridad y en general, tal como se deriva de la interpretación del Tratado de Cooperación Amazónica¹⁸. Consecuentemente,

¹⁸ Si se tiene presente el volumen del intercambio por vía fluvial entre la Comunidad Andina e incluso dentro de la Comunidad Amazónica es probable que los favorecidos, en una apertura de carácter liberal, no sean realmente los miembros de la Comunidad a pesar que el propósito de cada uno de sus miembros sea el desarrollo y el beneficio comunitario e individual debido a que se tenderá a la extracción de materias primas como aconteció con el caucho a principios del siglo XX y ello significa que los verdaderos beneficiarios serían aquellas empresas trasnacionales capaces de operar a partir del momento en que puedan instalarse en cualquier país de la Comunidad. Un ejemplo de lo que se está afirmando viene dado en lo que acontece en la industria automotriz, que operando en un mercado ampliado ha establecido su sede convenientemente y le vende a todos los miembros de la comunidad, recibiendo en consecuencia la mayor ganancia en la apertura que las comunidades que van a ser afectadas por el tráfico. Sólo basta imaginar cómo sería el tráfico de bienes y el comercio de bienes y servicios en espacios poco poblados: ¡Los beneficiarios serían, en parte, las ciudades de Manaus, Iquitos, Puerto López-Bogotá, por citar sólo algunos ejemplos!. Ahora, sería en parte, debido a que en economías de escalas en un contexto signado por la tecnología serían muy pocos los beneficiarios del proceso de intercambio. En este contexto, los

los ríos que conforman al eje Meta-Orinoco-Atabapo-Guainía-Negro, que en parte constituyen un límite que separa, es el canal de movimiento más importante de la región y es el lugar cuyas riberas albergan la mayor concentración poblacional venezolana del área. Por tal motivo hay que tener presente lo siguiente:

Hay un estado de conmoción interna en Colombia que ha facilitado la injerencia de terceros actores, en especial, EE.UU., con la finalidad de preservar la forma de dominación existente en ese país y para usar ese país como trampolín para acceder a una vasta región caracterizada por su poco poblamiento y gran cantidad de recursos de todo orden.

Frente a esta situación, el gobierno venezolano entre los años 2005 y 2010, solicitó el apoyo de Irán y China para realizar un inventario de potencialidades de la región desde una perspectiva de recursos de toda índole

Hay dos visiones de lo que se entiende por integración que están en contacto en la región fronteriza: una está orientada por una visión socialista centrada en la comunidad, la solidaridad y la inclusión de todos los sectores de la población; la otra visión está caracterizada por tener dos vertientes que confluyen en un mismo punto, es decir, la liberalización del comercio y el derribo de las fronteras nacionales: Una vertiente está conducida por EE.UU. bajo el mecanismo de integración del ALCA y otros intereses transnacionales, y la otra centrada en el interés de Brasil de consolidar una condición de hegemonía en América del sur.

El área fluvial fronteriza donde se pretende construir los puertos fluviales se caracteriza por un bajo índice de desarrollo humano, baja densidad poblacional, por convivir diversos grupos humanos con diversos grados de identificación con la sociedad mayor venezolana que están asentados a su vez en la ribera de los ríos fronterizos y por el hecho que esa región tiene una economía de subsistencia con una alta dependencia de otras regiones del país y de los países vecinos (como es el caso de Maroa y San Carlos de Río Negro según información obtenida por las autoridades del estado Amazonas).

Desde el punto de vista geopolítico se tiene que las poblaciones asentadas en el estado Amazonas y su configuración actual al Estado ha obedecido en primer lugar a desplazamientos de etnias indígenas, en segundo lugar, para contener, desde el punto de vista histórico, la expansión portuguesa hacia el norte, en lo que concierne a las poblaciones de San Fernando de Atabapo, la Esmeralda, Solano, San Carlos de Río Negro y San Felipe Neri¹⁹, y en tercer lugar, para articular el

empresarios nacionales de cualquier país del acuerdo de cooperación podrían recibir una ganancia marginal y los empresarios más que emprendedores se comportarían como representantes de empresas transnacionales.

¹⁹ La navegación a través de la red fluvial del Río Orinoco tiene una importancia estratégica incuestionable. Luego de los ataques ingleses que sufrió el país entre los años 1739 y 1743 (en especial el ataque a San Tomé de Guayana) se produjo un proceso que permitió la conformación de la nacionalidad a partir de la constitución de la Capitanía General de Venezuela, la intendencia y la Real Hacienda de Caracas. La evaluación que se produjo luego de esos hechos militares y enmarcada dentro de lo que se conoció como la expedición de límites del año 1750 determinó según uno de los expedicionarios, José Solano que el que domina el Orinoco no sólo controla el Territorio Venezolano, el Oriente Colombiano y el Norte del Brasil, también controla los recursos que allí se encuentran.

estado a la realidad funcional de la nación, como es el caso de Puerto Ayacucho. Como se observa, el eje de la amenaza era sur-norte²⁰, pero a este eje se agregó otro cuando se determinó que el eje meta-Orinoco-atabapo-guainía–negro se constituyó en el límite occidental de Venezuela. A partir de ese entonces el eje de la amenaza adquirió también un sentido oeste-este, colocando a la única vía de comunicación en una condición de vulnerabilidad en relación con la expansión del conflicto interno colombiano y ello obliga a considerar el desarrollo de líneas que permitan el acceso a dichos espacios desde el interior del territorio venezolano, es decir, desarrollar la capacidad de operar en líneas interiores. Por otra parte, esta vulnerabilidad obliga a generar capacidades, desde el punto de vista de la disuasión estratégica convencional, para que el Estado pueda proyectarse allende de la frontera y poder constituir un área de seguridad que abarque a los pueblos que dependen logísticamente del territorio venezolano, evitando así que el límite fluvial se constituya en un área de operaciones en perjuicio del Estado venezolano. Es crear las condiciones de posibilidad para operar en líneas interiores desde el centro territorial del país²¹.

Desde la perspectiva de la defensa integral, el controlar espacios para asegurar la defensa, significa generar las condiciones para proyectarse sobre esos espacios y estas condiciones están relacionadas con el desarrollo de capacidades logísticas que permitan que la proyección sea sostenible en tiempo y espacio. En este contexto se circunscribe la construcción de los puertos fluviales en el estado Amazonas. Consecuentemente, San Fernando es un área de confluencia de tres ríos importantes: Atabapo, Orinoco y Guaviare-Inirida; Puerto Nuevo en el sector de Samariapo en un puerto que permite la distribución de bienes y servicios al sur del país y del territorio colombiano del sureste, y San Carlos de Río Negro se ha debilitado en tanto que punto de contención frente a Brasil, con lo cual se ha afectado Maroa. Esta población junto a San Carlos de Río Negro se encuentra particularmente vulnerable debido también a que la autoridad colombiana en el sector se ha debilitado de tal manera que ha favorecido la presencia de organizaciones fuera de la ley de diversa índole. Desde esta perspectiva los puertos fluviales proyectados deben servir como centros de proyección del poder del Estado en todos los ámbitos de la seguridad, fungiendo a su vez como áreas de contención. En este sentido, la reserva de carga fronteriza sería el primer paso para revertir la situación fronteriza. El segundo paso estaría relacionado con la instauración de servicios fluviales controlados por el Estado que fortalezcan, no sólo la actividad portuaria, sino también para fomentar el desarrollo de la región. Para ello sería necesario conocer la experiencia de MERCOSUR en lo atinente a la hidrovía del río Paraná y otros desarrollos tecnológicos que adecuen los buques al río y no el río al buque, es decir, preservando y/o recuperando de la manera más eficiente el ambiente, tal como se está realizando en la cuenca del río Rin utilizando los medios más adecuados.

²⁰ La situación de este eje norte-sur se ha agravado por las pretensiones de Guyana de apropiarse de una parte considerable de áreas marinas y submarinas que le corresponden a Venezuela con el apoyo de empresa transnacionales.

²¹ EL CENTRO TERRITORIAL DEL PAÍS ESTÁ UBICADO EN EL EJE CAICARA-CABRUTA. EL CENTRO GEOGRÁFICO DEL PAÍS ESTÁ UBICADO EN CARACAS.

CONSIDERACIONES FINALES:

Teniendo presente lo antes indicado se estima pertinente:

- a.- Desarrollar los Puertos Fluviales de Puerto Nuevo en el sector de Samariapo, San Fernando de Atabapo y San Carlos de Río Negro como puntos de proyección estratégica, específicamente generando capacidades logísticas y de servicios fluviales que aseguren desde la perspectiva económica y de defensa integral una capacidad de auto sostenimiento.
- b.- Establecer un canal de comunicación fluvial directo entre San Fernando de Atabapo, Maroa y San Carlos de río Negro usando para ello el río atabapo, el eje carretero Yavita-Pimichin-Maroa y el río Guainía para contrarrestar la presión geopolítica brasileña y convertir dicho eje en una barrera de contención frente al estado de conmoción interna que padece Colombia.
- c.- Estudiar el desarrollo de líneas interiores que permitan operar en el interior del estado Bolívar y Amazonas en caso de ser interrumpido el canal de movimiento más importante en el área, en especial en lo que respecta al estado Amazona. Al efecto sería conveniente el estudio del eje del río Cuchivero hasta una de las cabeceras del Ventuari que permita hacer la conexión con San Juan de Manapiare con el centro del país de forma directa.
- d.- Considerar el uso de medios fluviales que se adapten a las características de los ríos como los buques de colchón de aire.
- e.- Usar los mecanismos de integración a los cuales se está comenzando a formar parte como es el caso de MERCOSUR y las relaciones actualmente existentes con los países que conforman la cuenca del Rin para preparar al país para enfrentar el reto que representa la navegación fluvial.

miércoles, 9 de septiembre de 2015

- [Documento N*5 sobre las Hidrovías en Venezuela, a cargo del Dr. Julio Alberto Peña Acevedo.-](#)

VENEZUELA RIOS NAVEGABLES

ORINOCO

El recorrido del río, se diferencia en tres secciones:

1. Bajo Orinoco, desde el Atlántico hasta la boca del río Apure, 880 km. En condiciones adecuadas para una buena navegación fluvial.
2. Orinoco Medio, 550 km, entre la Boca del Apure y San Fernando de Atabapo. En este tramo están ubicados los raudales de Atures y Maripures y las condiciones de navegación se dificultan, por las reducciones del caudal de agua y el incremento de las pendientes del lecho del río.
3. Alto Orinoco, 710 km, desde San Fernando de Atabapo hasta sus fuentes, la navegación es mucho más difícil, y en los últimos 250 km es prácticamente imposible.

La constitución del delta del Orinoco se diferencia de la mayoría de los otros deltas; nuestro delta es asimétrico; el brazo principal, o canal principal, con el mayor caudal es el Río Grande, situado al sur del territorio deltaico.

La segunda característica del Delta del Orinoco es que se encuentra expuesto directamente a la acción del océano, mientras que los demás deltas se hallan defendidos por golfos profundos o por “mares interiores”.

Caños:

Tres son utilizables para la navegación de buques con un calado de cierta importancia: Macareo, Mánamo y Pedernales; El primero permite la navegación desde los puertos fluviales interiores, con el océano, los otros, Mánamo y Pedernales, tenían una capacidad algo comparable a la del Caño Macareo, la cual fue interrumpida por “un cierre”, que es una pequeña represa construida en 1965, por la Corporación Venezolana de Guayana (C.V.G.) para controlar el nivel de las aguas, situado un poco aguas arriba de Tucupita, la capital de Delta Amacuro, esta estructura permite la comunicación con el Golfo de Paria

solamente hacia el exterior de Tucupita, aguas abajo, y por ende, el “cierre” impide la navegación desde el Orinoco hasta esta ciudad y el Atlántico.

El Caño Macareo, de unos 250 Kms, de largo había sido utilizado para la navegación de barcos oceánicos, que cargaban mineral de hierro en Puerto Ordaz. A pesar de sus profundidades naturales bastante grandes (unos cuatro metros), más el aporte diario de las mareas (que pueden llegar a 1,5 mts), este caño ha sido abandonado como consecuencia de la barra arenosa ubicada frente a su boca y a lo costosa que son las operaciones de dragado. Es interesante mencionar el proyecto para reutilizar el Caño Macareo, en el desarrollo de la faja petrolífera del Orinoco; para su habilitación en la navegación de barcos de gran calado, se construirá un canal de 300 pies de ancho y 50 de profundidad.

Durante el invierno, entre Boca Grande y Puerto Ordaz el canal existente permite el paso de buques con calado de 12-14 mts., mientras que en el verano, a pesar de las incesantes operaciones de dragado, no pueden transitar buques con más de 10 mts. En toda la longitud de este tramo (303 Kms.) existe un perfecto balizaje para navegación diurna y nocturna.

Entre Puerto Ordaz y Ciudad Bolívar la distancia es de 85 Kms, y el río es perfectamente navegable, siempre con la utilización de prácticos. Durante las aguas altas pueden transitar buques de 6,5 m de calado y en las aguas bajas buques con calados de unos 2,5 mts.

La Vía Fluvial Matanzas – El Jobal posee 645 km de longitud, esta vía asegura un canal de 2,50 mts. de profundidad y un ancho de 100 m, para trenes de hasta 16 gabarras de 3.500 ton c/u, para el transporte de bauxita desde el Cerro Páez, del yacimiento de los Pijiguaos, hasta las plantas de aluminio, de Matanzas. Son trenes de gabarras empujadas, de 350 mts. de eslora y 45 mts. manga, que pueden navegar un período de hasta 10 meses por año.

En este trecho del río existe un balizamiento, constituido por 145 señales flotantes y 80 señales fijas.

En esta parte del río, el Tramo del Jobal – Puerto Ayacucho –de 185 km de longitud- es navegable en los períodos de aguas altas por buques desde hasta 1,8 a 2, mts. de calado y durante las aguas bajas se reduce a 1,3 – 1,5 mts.

El tramo entre Ciudad Bolívar y Puerto Ayacucho es de 728 Kms. y durante las crecidas permite el paso de buques con calado de hasta 4 mts, el resto del año no hay restricciones para buques con calado de hasta 2,5 mts, pero es necesario la presencia de prácticos.

Cerca del río Cinaruco aparecen las piedras del Caripo y llegando frente a la población de Urbana, el río alcanza unos 5.000 mts de ancho. De aquí hasta la desembocadura del Apure los depósitos sedimentarios se multiplican y crean algunos problemas para la navegación, aunque sin obstruirla: siempre es necesario seguir el canal navegable.

Las aguas cargadas con aluviones del Meta no logran mezclarse con las del Orinoco, sino después de muchos kilómetros. Pasando frente a la confluencia de ambos ríos se requiere mucha atención para evitar las playas que cambian siempre de sitio. Desde aquí el Orinoco comienza a reducirse pero su profundidad aumenta.

No muy lejos, frente a la antigua Misión Carichana, se presenta el raudal de Cariben, (km 1.100) considerado como el más difícil de todo el recorrido entre el mar y Puerto Ayacucho.

Desde la confluencia con el río Meta quedan por cubrir solamente 65 Kms. hasta Puerto Ayacucho, en este corto tramo el río pasa por cinco raudales, entre los cuales el más espectacular es el de San Borja y el más fuerte el de Tabaje. No hay, en ningún período del año, peligro para la navegación.

Cerca de Puerto Ayacucho comienza el raudal Atures con el salto Zamuro, a través de unos 8 Kms, finalizando con el salto Tapurero. La diferencia de nivel es aproximadamente de 10 metros.

La distancia entre las cataratas iniciales y finales de los Grandes Raudales es de 65 Kms. pasado el primer raudal sigue una zona de relativa calma de aproximadamente 45 Kms, en la que aparecen saltos y pequeñas islas: García, Rabipelado, Guahibos, etc. Antes de llegar al segundo raudal se cuentan más de 14 saltos como: La Sardina, Manimi, Purimarini, etc

El segundo de ellos es el raudal Maipures, más corto pero más difícil que el anterior, el cual comienza en la convergencia con el río Taparro, hasta la confluencia con el río Samariapo en una distancia de 6 Kms. Humboldt, fue el primero que paso por los raudales realizando observaciones y calculando el desnivel de unos 8,5 mts, pero en realidad la diferencia es algo mayor de 10 mts.

Luego del raudal Maipures, el tramo de 125 Kms. que sigue puede ser considerado como el más apropiado para la navegación de todo el Alto Orinoco. Cerca de San Francisco de Atabapo aparecen de nuevo piedras en el lecho del río, pero el gran caudal aportado por el Atabapo permite la navegación en cualquier temporada del año.

Desde su confluencia con el Atabapo, el Orinoco no presenta ninguna dificultad sobre una distancia de 40 Kms. es una recta casi perfecta llamada por los habitantes vecinos Caño Nube, luego se llega al primer raudal del alto Orinoco de cierta importancia: el Caracol, y, no muy lejos las lajas características de Santa Bárbara son acompañadas por las inevitables piedras, luego el pequeño raudal la Bragueta donde los buques deben hacer un cambio de rumbo de unos 120 grados, y situado muy cerca, el raudal de San Francisco el cual tiene bastante agua y, a pesar de su aspecto temible se puede pasar con bastante facilidad.

Luego de ello se llega a la desembocadura del Ventuarí, en su cercanía existen piedras sueltas y pequeños raudales los cuales interrumpen el canal. Las piedras de Guachapana y el raudal El Paso del Diablo son los de mayor peligro.

En la margen izquierda se sitúa el pueblo de San Antonio, cerca del cual se propone la construcción del canal que uniría el Orinoco con la parte interior del Casiquiare.

Desde la confluencia con el Ventuari por una distancia de 175 Kms. navegables sin grandes problemas, en las crecidas, la profundidad permite acceso de buques de 6 pies o más, para descender en verano 3 a 3,5 pies. En este punto el Orinoco recibe las aguas del Cunucunuma, el cual le repone alrededor del 25% del caudal perdido en el Casiquiare,

solamente 12 Kms más arriba, En el verano el río presenta muchos bajos y playas, pero se puede navegar con buques de hasta tres pies de calado hasta la Esmeralda.

Desde la confluencia con el Casiquiare hasta cerca de la confluencia de los ríos Ocamo y Padamo, el Orinoco mantiene su aspecto de río caudaloso. Tiene más de 400 mts de ancho, crecidas importantes y es navegable para los pequeños buques que aseguran el reducido tráfico de la zona. De allí hacia las fuentes del Orinoco, las aguas son tranquilas y el río alcanza unos 150-160 mts de ancho, con bastante profundidad para la navegación de curiaras y bongos hasta el raudal de los Guaharibos, el cual marca el fin de la navegabilidad del gran río.

ORINOCO-META

Ambos ríos sirvieron ininterrumpidamente, para la comunicación y transporte entre Santa Fe de Bogotá y el Atlántico. También era posible llegar por esta vía a casi todas las regiones interiores de la actual Venezuela. Mucho más tarde Eliseo Reclus se refería a esta vía fluvial como “El futuro camino entre París y Bogotá”.

Sin caer nunca en el olvido, doscientos años más tarde esta vía de comunicación continua existiendo, pero reducida a su mínima expresión. Tenemos la relación del canónigo chileno Madariaga, que hizo un viaje desde Bogotá a Calabozo en 1.811. Después de la independencia hubo brotes débiles e inciertos, de iniciativas tanto privadas como gubernamentales para rehabilitar este canal de comunicación, tan fácil y útil para los dos países hermanos.

El golpe de gracia para la comunicación fluvial Orinoco Meta fue la secesión, en 1.830, del territorio de la Gran Colombia, que dio al traste con el proyecto unificador de Simón Bolívar.

Poco tiempo después y a pesar de todos los avatares, se emiten decretos y se suscriben varios tratados de comercio y navegación, algunos de los cuales enumeramos a continuación:

1. Decreto del Ejecutivo Nacional declarando el Puerto de Angostura como puerto de tránsito para las mercancías destinadas a Nueva Granada.
2. Tratado de Amistad, Alianza, Comercio, Navegación y Límites, firmado en Bogotá.
3. Decreto del Ejecutivo por el cual los barcos procedentes de Nueva Granada no tienen que pagar derechos de puerto.
4. Tratado Público de Comercio y Navegación. Era la culminación de un gran esfuerzo hecho para lograr la prosperidad de las regiones de Arauca, Casanare, Meta y el Orinoco, pero, por diversos motivos, no se pudieron realizar sus estipulaciones.
5. 1.856, 22 de abril. Colombia decreta la libre importación y exportación en todo el territorio comprendido entre Casanare y Caquetá, abriéndose los puertos de estas naciones para todas las naciones.
6. 1.856, 26 de noviembre. Venezuela decretó la reglamentación del comercio de tránsito con Colombia, creándose un cuerpo de Resguardo en el Amparo de Arauca

RIO NEGRO

En 1542 el Padre Gaspar Carvajal cronista de la expedición de Francisco Orellana escribía lo siguiente:

“... Sabado, vispera de la santísima trinidad el Capitán mandó tomar puerto en un pueblo donde los indios se pusieron en defensa; pero a pesar de ello, los echaron de sus casas y aquí nos proveímos de comida y aunque se fallaron algunas gallinas. Ese mismo día, saliendo de allí prosiguiendo nuestro viaje, vimos una boca de otro río grande a la mano siniestra, que entraba en el que nosotros navegábamos, el cual era negro, como tinta y por eso le pusimos nombre Río Negro, el cual corría tanto y con tanta ferocidad que en más de veinte leguas hacía raya en la otra agua (el agua amarilla de Amazonas N.N.) sin revolverla una con la otra”.

Serán necesarios otros 76 años, cuando Fray Domingo Brieva, acompañado por Fray Andrés Toledo y una pequeña tropa de soldados, bajen otra vez por el Amazonas para pasar frente a la desembocadura del Río Negro.

Podemos distinguir dos tramos: El primero, Cocui-San Carlos de Río Negro, tranquilo y muy apto para la navegación, con la excepción de tres pequeños raudales que no presentan ningún tipo de peligro: Murciélagos, Macanilla y Payaso.

El segundo, desde San Carlos de Río Negro hasta el punto donde recibe al Casiquiare, el río cuenta con bastante agua, pero también piedras y algunos chorros, sin peligro cuando se navega con un práctico. El Río negro, comienza en el punto llamado “tres Vías” donde el Guainía se encuentra con el Casiquiare.

RÍO ATABAPO

Afluente por la margen izquierda del Orinoco, tiene una longitud de 130 km, y sus fuentes es una laguna cercana a la orilla izquierda del Orinoco, de donde discurre con el nombre del río Atacaví. Cerca del poblado de Santa Cruz, el Atabapo recibe las aguas del río Guasacavi que, desde Colombia. En este punto también desde el sur el río Temi, un afluente de unos 60 km de longitud.

Debido a la gran pluviosidad de la zona, el Atabapo tiene casi todo el año un caudal suficiente para la navegación de tres pies y siempre ha sido considerado una conexión idónea entre el Orinoco y el Río Negro.

Casi en frente de San Fernando de Atabapo, por la margen izquierda, el Atabapo recibe las aguas de ríos colombianos Guaviare e Inírida. De este punto, los tres, bajo el nombre de Atabapo, se integran en el “soberbio” Orinoco.

Actualmente en Venezuela existe una carretera asfaltada a lo largo de los raudales, la cual salva la casi imposible navegación por éstos. Esta carretera une a Puerto Ayacucho con el Puerto Samariapo (km 1.256), tiene 65 km. de longitud y se encuentra en buen estado, pero sus puentes son angostos.

RÍO APURE

De los 660 km navegables del Apure, se observan cuatro tramos distintos:

1. Desembocadura en el río Orinoco – San Fernando de Apure. Representa un recorrido de unos 180 km. es un tramo definido y estable.
2. San Fernando de Apure – Apurito. Su recorrido es de unos 140 km y recibe como principal aporte las aguas del río Portuguesa. Es tramo de tipo deltaico, bastante sinuoso.
3. Apurito – Bruzual. Con una longitud de algo más de 120 km, presenta en su recorrido bancos de arena e islas, debido a los depósitos de sedimentos.
4. Bruzual – Guasdualito (Santos Luzardo). Es un trecho con islas, barras y muchas sinuosidades. Tiene una longitud de 220 km..

Es un río con el curso bastante inestable que inunda muchas veces las poblaciones de sus orillas. A pesar de ser un río de llano, con abundante agua, presenta unos pequeños

raudales que para los casos de caudales reducidos, son bastante incómodos para la navegación.

El río Apure es uno de los principales afluentes del Orinoco por su margen izquierda, tiene una longitud de 654 km, desde el Puerto Santos Luzardo en Guasualito hasta su desembocadura en el río Orinoco.

A lo largo de su recorrido, presenta características morfológicas distintas, determinadas por la gran cantidad de sedimentos que arrastra. Su profundidad, varía a lo largo del año, reduciendo en su parte alta la navegación, en períodos de por lo menos cinco meses, para embarcaciones de un metro de calado.

Las estimaciones del volumen de carga a transportar por el río Apure, sobrepasa el millón de toneladas anuales, con crecimiento del 12% cada año, hasta el año 2000, ello sin contar los volúmenes de carga heterogénea que transitarán por el río.

El Apure es utilizable para la navegación comercial solamente 8 meses al año, para el río en su estado natural. Pueden transitar trenes de gabarras compuesto por un empujador y cuatro gabarras, con la capacidad máxima de 1.000 ton. El conjunto puede tener un calado de hasta 1,8 m una eslora de 140 m y manga de 30 m.

Se utilizan varios sistemas hidráulicos ubicados en el piedemonte Andino, para regularizar e incrementar los caudales de agua de este río, en los meses de inicio y culminación del período de estiaje, para poder regular los caudales de los ríos Cojedes – Portuguesa, Masparro y Sanare – Uribante. De esta manera se puede extender el período de operaciones en los puertos más alejados, como son Puerto de Nutrias y Guasualito.

En el sistema navegable Apure – Orinoco, se ha incluido también el río Portuguesa, regularizado por el río Cojedes y Masparro. De esta manera la navegación sobre el río

Portuguesa se puede realizar en condiciones naturales, con equipos autopropulsados que tienen calados de 3 pies, esloras de hasta 80 m y mangas de hasta 15 m. Estas embarcaciones pueden operar sobre el río entre 6 y 7 meses del año, sobre un trecho de 250 km, hasta el puerto La Portuguesa, ubicado a unos 15 km aguas abajo del poblado El Baúl.

Los principales puertos sobre el río Apure son San Fernando de Apure (km 170), El Samán (km 351), Puerto de Nutrias y Bruzual (km 443), Palmarito (km 569) y Guas dualito (km 668) y La Portuguesa sobre el río Portuguesa (km 250 desde el Apure); las distancias que se han mencionado en este párrafo se han medido desde la boca del Apure.

El puerto más importante de esta zona es el de San Fernando de Apure, situado en una sección donde el río tiene un ancho satisfactorio máximo de 360 m y mínimo de 170 m, con una profundidad máxima de 13 m. Se han previsto todos los servicios necesarios para que una primer etapa pueda mover 500.000 ton al año y en una etapa final se llegue hasta 1.000.000 ton al año. Este puerto será previsto de un muelle fijo y uno flotante auxiliar como los puertos amazónicos.

Existen planes de desarrollo a largo, mediano y corto plazo, para todos los puertos mencionados.

RÍO PORTUGUESA

El río Portuguesa es uno de los principales afluentes del río Apure, nace en los Andes venezolanos, tiene una longitud total de 438 km, de los cuales los últimos 275 km, comprendidos entre El Baúl y San Fernando de Apure, son los más aptos para ser navegados. Su profundidad garantiza un período de navegación no menor de siete meses, aunque presenta algunos meandros, que dificultan las maniobras.

El desarrollo de un canal en este río, es conveniente por la necesidad de interconectar internamente dos de los centros industriales más importante de Venezuela, como son: la región Centro – Occidental (Carabobo, Lara, Cojedes y Portuguesa) y la región del Sur (Guayana)