

Recuperar el río Casiquiare, la puerta a Suramérica

Por: Capitán de Corbeta Manuel Felipe Rodríguez Villate¹

“Si un Hombre falla honrando sus ríos, no puede ganarse la vida que emana de ellos”.

Anónimo

Introducción

Desde que se logró la independencia de España y se constituyó la República de Colombia, su territorio se ha reducido considerablemente, perdiendo puntos geoestratégicos que de haberlos mantenido, representarían una ventaja fundamental para el desarrollo de la nación. Este ensayo tiene como objetivo proponer una estrategia política, militar y económica para recuperar al menos parcialmente el uso de uno de estos territorios bañados por el brazo Casiquiare, siguiendo la tendencia de desarrollo regional y de integración en Suramérica.

En las selvas del norte de la Amazonía existe un río único en el mundo, sus aguas corren en dos sentidos uniendo las cuencas hidrográficas más importantes de Suramérica; su nombre es el Casiquiare, hoy ese río cobra una importancia similar a la del Estrecho de Panamá en 1902. Recuperarlo, así sea parcialmente, debe convertirse en un interés vital para Colombia si desea impulsar el desarrollo del oriente del país.

Geoestratégicamente, el río Casiquiare es el único que une las cuencas del Orinoco y el Amazonas, conectándose con el río Negro (Rice, 1921); convirtiéndose en un canal interior que comunica el norte de Suramérica con

¹ Capitán de Corbeta Manuel Felipe Rodríguez Villate. Profesional en Ciencias Navales, Alumno CEM 2016.



https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/73/Venezuela_relief_location_map.jpg

el sur del continente, tiene una extensión de 326 kilómetros y era considerado antes del laudo de 1861 (Ministerio Relaciones Exteriores de Colombia, 2016), como el límite entre las dos naciones; es decir, que si se mantuviera hoy ese límite, aún podría ser usado libremente por embarcaciones colombianas.

La estrategia planteada se enmarca en el bloque de la influencia, específicamente en la Diplomacia, el Comercio, la Inversión y la Globalización; buscando establecer una serie de tratados entre Brasil, Colombia y Venezuela, que generen una zona de libre navegación de embarcaciones de las tres naciones, empleando el río Casiquiare con cuatro propósitos; el primero, el económico para integrar los mercados amazónicos; el segundo en el campo militar, buscando garantizar la seguridad de las embarcaciones e infraestructura que se requeriría para hacer viable el proyecto; el tercero, incluir en la estrategia acciones que garanticen la protección ecológica de la zona y, el cuarto, de protección e integración de las comunidades ribereñas, que por su histórico aislamiento mantienen tradiciones ancestrales que deben ser protegidas.

La estrategia se enfoca en la Diplomacia, porque el esfuerzo principal consistirá en acercar a los gobiernos de los tres países; generando reuniones de alto nivel con el propósito de establecer un plan para el empleo del río como corredor natural para conectar la región; además, presentando Colombia un paquete de alternativas de desarrollo que permitan que las tres partes obtengan beneficios económicos y sociales, mejorando las condiciones de las comunidades que por las condiciones geográficas se han visto aisladas.

Igualmente, se debe emplear el Compromiso (Matallana, 2016) de las tres naciones, para proteger el medio ambiente amazónico, y al mismo tiempo, cumplir con la obligación de salvaguardar la población de la región de amenazas transnacionales que atentan contra su seguridad, aprovechándose de la débil presencia de los Estados.

La importancia económica de este río se basa en la capacidad de abrir los mercados del sur del continente a las sabanas del oriente colombiano, permitiendo realizar el transporte de sus productos sin necesidad de afectar la selva del Amazonas con la construcción de carreteras; convirtiéndose en una arteria fluvial que una a Colombia, Venezuela y Brasil sin necesidad de usar el tráfico marítimo o terrestre. En Colombia se emplearían los ríos Guaviare, Vichada, Meta y Orinoco como rutas de salida de los productos agrícolas o petroleros del centro y oriente del país; igualmente, Venezuela emplearía el Orinoco como arteria central que recorre todo su territorio y sobre el cual ya cuenta con infraestructura portuaria e industrial y, finalmente Brasil, que con los puertos sobre el Amazonas, sería receptor de los productos o puente para llevarlos a los mercados de África y el Océano Índico.

En cuanto al aspecto de seguridad, esta zona del oriente colombiano ha sufrido históricamente de una falta crónica de la presencia del Estado, lo cual ha permitido que surja en ella una serie de fenómenos criminales, que ha permeado las capas de la sociedad. Esta ha sido denominada por autores como Luis Fernando Rosero como una zona donde la economía se basa en la ilegalidad, ya sea dentro del mercado de las drogas ilícitas o la explotación ilegal de recursos mineros estratégicos, como el coltán y el uranio (Trejos, 2015). Mercados dominados por la organización narcoterrorista de las Farc, que tiene conexiones con grupos de crimen organizado de Venezuela y Brasil. Esta combinación de narcotráfico, tráfico de armas y mercados ilegales será la principal amenaza a la estrategia y para neutralizarla se debe trabajar de manera conjunta entre los tres estados, con un componente inicial de inteligencia que permita identificar las organizaciones criminales transnacionales que podrían poner en peligro el desarrollo de la integración.

Esta integración en el campo de la seguridad se puede acoplar a los programas que están en desarrollo, como el Sistema de Vigilancia de la Amazonía, SIVAM, del gobierno brasileiro, que desde los años 80 viene trabajando en la protección de la región; o el programa Calha Norte, enfocado en la relación civil militar de los estados del norte de Brasil (Ministerio de Defesa Brasil, 2016). En el



http://www.ecoturismo-colombia.com/admin/albums/1243695071villavicencio_llanos_orientales.jpg

caso venezolano existe una Nueva Política Revolucionaria de Fronteras, que si bien ha sido hostil hacia la integración económica y social hacia Colombia, podría encontrar en esta estrategia el pivote necesario para abrir un espacio de integración controlado que le permitiría mejorar las condiciones sociales del estado Amazonas.

En el campo militar, para el país recuperar la posibilidad de la libre navegación representa la capacidad estratégica de unir las Fuerzas Navales de Oriente y del Sur; integrando las capacidades de estas unidades mayores, permitiendo el acceso a instalaciones importantes, como los astilleros de Puerto Leguízamo, para el mantenimiento de las patrulleras fluviales o para solucionar problemas de abastecimiento logístico al contar con apoyo en las Bases Brasileñas. Igualmente, la operación conjunta de los tres países causaría un efecto de alto impacto en los actores ilegales de la zona.

El uso de esta ruta no es nuevo, ya en el siglo XV y XVI los indígenas de la zona tenían como eje central de comunicaciones al río Casiquiare, como se describe en el libro *América Negra Impacto de la Colonización Hispano-Lusitana en las Organizaciones Sociopolíticas y Económicas de los Maipures-Arawakos del Alto Orinoco río Negro* (Vidal, 1996). Antecedente que podría ser usado como argumento diplomático para la integración social que soportaría el acuerdo.

Conclusiones

Como se puede observar, es vital para la integración de la región el empleo de una ruta fluvial natural que permita de manera eficiente el intercambio comercial y genere mercados en el sur del continente; permitiendo la explotación económica del Amazonas y el abastecimiento de los mercados brasileros y venezolanos desde la despensa de los Llanos colombianos y ampliando las rutas de comercio exterior de la nación.

Los beneficios económicos, sociales y de seguridad permitirían a los gobiernos fortalecer las relaciones y construir un sistema que proteja la reserva estratégica ecológica del planeta, garantizando su empleo sostenible e incrementando el bienestar de las poblaciones ribereñas.

Finalmente, permitirá fortalecer el aparato militar (en especial en el campo fluvial) del oriente y sur del país, logrando la Armada Nacional incrementar su presencia en los ríos fronterizos, articulando los esfuerzos con las Armadas de los países vecinos, cerrando espacios a las intimidaciones transnacionales que amenazan la región amazónica.

Referencias Bibliográficas

Matallana, A. (2016). *Silabus Fundamentos de Lógica Estratégica*. Bogotá: Escuela Superior de Guerra.

Ministerio de Defesa Brasil. Calhanorte.defesa. Recuperado el 14 de febrero de 2016 de calhanorte.defesa.gov.br/programa: <http://calhanorte.defesa.gov.br>

Ministerio Relaciones Exteriores de Colombia. *Nuestro País – Fronteras*.

Recuperado el 12 de febrero de 2016 de <http://www.cancilleria.gov.co/colombia/sovereignty/boundary/venezuela>

Redondo, J. (2006). *Casiquiare, el ladrón del Orinoco*. Madrid: Slovento.

Rice, A. (1921). The Rio Negro, the Casiquiare Canal, and the Upper Orinoco, September 1919-April 1920. *The Geographical Journal*, 321–343.

Trejos, L. (2015). *El lado colombiano de la frontera colombo-brasilera: Una aproximación desde la categoría de área sin ley*. Estudios fronterizos, 64.

Vidal, S. (1996). *América Negra*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.