



El camino fluvial
de América Latina

Ríos de integración

Paul Georgescu

Ríos de integración

Ríos de integración

El camino fluvial
de América Latina

Paul Georgescu

Ríos de integración.**El camino fluvial de América Latina**

Depósito Legal: If74320123003200

ISBN: 978-980-6810-79-2

Autor: Paul Georgescu

Editor: CAF

Producción editorial: Cyngular

Edición y Corrección de textos: Rafael Osío Cabrices y María Amparo Pocovi

Diseño gráfico: Jaime Cruz

Infografías: Mauricio Rodríguez

Impreso en La Galaxia

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son responsabilidad del autor y no comprometen la posición oficial de CAF

La versión digital de esta publicación se encuentra en publicaciones.caf.com

©2013 Corporación Andina de Fomento

Todos los derechos reservados

Créditos fotográficos

Archivo Paul Georgescu:

Páginas: 16, 49, 50, 55, 57, 59, 61, 65, 69, 70, 77, 78, 79, 81, 89, 91, 93, 105, 135, 153, 161, 162, 163, 167, 173.

Istockphoto@com:

Portada, g01xm; Página 17, Steven Miric ; Pág. 21, powerofforever; Pág. 27, Steven Miric; Pág. 29, Brasil2; Pág. 33, Jenny Leonard; Pág. 36, AM29; Pág. 41, luoman; Pág. 53, 4FR; Pág. 62, FernandoAH; Pág. 73, Maria Pavlova; Pág. 84, RollingEarth; Pág. 87, Fenykepez; Pág. 99, luoman; Pág. 103, Temistocle Lucarelli; Pág. 106, FotografiaBasica; Pág. 109, Brasil2; Pág. 111, Johnny Lye; Pág. 113, Cesar Okada; Pág. 115, Octavio Campos Salles; Pág. 119, DHuss; Pág. 120, DenisTangneyJr; Pág. 120, skodonnell; Pág. 129, Knogami; Pág. 132, Sean Pavone; Pág. 139, xeni4ka; Pág. 147, Jeremy Wedel; Pág. 149, DHuss; Pág. 155, Mayumi Terao; Pág. 165, Alex Rodavlas; Pág. 169, rackermann.

Índice

PAG 09 Presentación

PAG 11 Agradecimientos

PAG 15 Prefacio

PAG 47 Expedición Oriampla

PAG 67 Amistad e Integración Suramericana

PAG 101 Expedición Fluvio-Marítima Hemisférica

PAG 137 Expedición 200 años del descubrimiento
del río Casiquiare por Humboldt y Bonpland

PAG 151 Expedición Bolivariana

PAG 175 Postfacio

A LO LARGO DE LA HISTORIA, el continente americano ha sido objeto de fascinación de un gran número de exploradores, navegantes y conquistadores. Desde los primeros expedicionarios que recorrieron sus costas y dibujaron sus mapas hasta quienes estudiaron y describieron concienzudamente su flora y fauna, el continente, en toda su extensa expresión, ha generado un interés único.

La historia de Paul y Constantino Georgescu forma parte de ese interés exploratorio por América. A finales de los años 1960, los hermanos, uno abogado y otro ingeniero hidráulico, emigraron de su natal Rumania a la lejana Venezuela, donde se plantearon el desafío más importante de sus vidas: demostrar que la integración fluvial latinoamericana es posible.

A bordo de una rústica embarcación, los Georgescu y su equipo cruzaron los principales ríos latinoamericanos, viajaron desde la Isla de Margarita en el Caribe venezolano hasta el puerto de Buenos Aires, en Argentina, y viceversa. Tocaron los puertos de Manaus (Brasil) e Iquitos (Perú), entre muchos otros. Realizaron estudios de las aguas de diversos ríos, fueron recibidos por embajadores y presidentes, compartieron con poblaciones locales y hasta escaparon de las flechas de etnias poco amistosas. Ya conquistada la hazaña suramericana, emprendieron rumbo al norte y, por vía fluvial, surcaron Estados Unidos y llegaron hasta Quebec, Canadá.

Esta publicación es una especie de bitácora de esas experiencias que sirve de continuación al título “Los ríos nos unen. Integración fluvial suramericana” de los mismos autores y publicado por CAF, y representa un testimonio al esfuerzo sostenido por la integración regional y la mística de desarrollo fraternal. Las expediciones contenidas en esta publicación comparten el mismo interés que CAF en su labor integradora como banco de desarrollo latinoamericano.

Nos permitimos presentar este ejemplar como un tributo a la constancia de sus protagonistas y al enorme potencial integrador de América Latina.

L. Enrique García

PRESIDENTE EJECUTIVO DE CAF

Agradecimientos

El desarrollo en condiciones propicias de las expediciones de estudio llevadas a cabo –trabajo de campo imprescindible y que esperamos conducirán a una importantísima Integración Fluvial Suramericana y, por supuesto, a un Sistema de Navegación Interior de este continente– hubiera sido imposible sin la generosa ayuda moral y material de ilustres instituciones y personalidades, como la Presidencia, los Ministerios y los Oficiales y Tropa de la Fuerza Armada de la República Bolivariana de Venezuela, así como de las instituciones correspondientes de las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay.

A estas instituciones arriba mencionadas va un respetuoso, muy sentido y especial agradecimiento. Asimismo, agradecemos a las casas de estudio del Nuevo Mundo y también del Viejo Mundo, preocupadas siempre por el bienestar de sus ciudadanos.

Dirigimos las mismas atenciones a los rectores, decanos, jefes de departamento, profesores y estudiantes de las universidades que han seguido nuestras exploraciones y que han hecho votos para su éxito. También extendemos nuestro agradecimiento al apoyo otorgado por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas de Venezuela (CONICIT).

No podemos tampoco olvidar a nuestros grandes patrocinantes: CAF –banco de desarrollo de América Latina–, Fundación Bicentenario de Simón Bolívar, Fundación Orinoquia, Fundación Polar, Fundación Terramar y Fundación ORIAMPLA de Caracas, y el Musée de la Civilisation de Quebec, Canadá.

Enviamos con inmenso placer y amistad nuestra gratitud al grupo de Proyecto Orinoco-Apure, a los amigos de las sociedades de seguros que mucho nos apoyaron económicamente, a la Iveco-Fiat de Venezuela que nos donó uno de sus motores, y a los amigos de Venezolana de Avalúos de Caracas y Grupo Del Monte y Asociados de Puerto Ordaz, entre otros.

No por último, mencionamos a los compañeros que participaron directamente en las travesías que hicimos por los ríos a bordo del peñero *Niculina*, posteriormente bautizado *Orinoco*, así como también a los de las otras embarcaciones que utilizamos.

Es una lista que debe empezar con Antonio Coello de Margarita –verdadero lobo del Caribe–, gran amigo nuestro, que junto con nosotros fue transformado también en “rioano”, a decir del Dr. Miguel Ángel Burelli Rivas.

De igual manera, agradecemos a nuestros estudiantes de la Universidad Simón Bolívar: Fernando Osorio y Ángel Pérez Estévez, y a Enrique Estrada Vega de la Universidad Federico Villarreal de Lima, por su colaboración en nuestras expediciones. Con la misma consideración, extendemos nuestro reconocimiento al joven beisbolista amateur Enrique Arrieta de La Guaira.

Indudablemente, nunca vamos a olvidar a nuestros más que hermanos: los indígenas campesinos Machiguengas, quienes pasaron con nosotros por medio de las andanadas de flechas envenenadas de los indígenas Amahuacas, y que navegaron y marcharon con nosotros bajo la idea de la unidad, la de todos.

Por sus grandes cualidades profesionales y conocimientos de la selva

amazónica, recordamos con cariño y otorgamos nuestro reconocimiento al ingeniero Juan Mendoza, comisionado del Presidente de Perú Fernando Belaúnde Terry, y a los colegas profesores Reynaldo Santibáñez, Hipólito Cuadros y Ricardo Jabardo, que tanto contribuyeron con el éxito de nuestra Expedición Bolivariana.

Tampoco podemos olvidar a los técnicos de Radio Caracas Televisión, conducidos por el director Máximo Dotta, con quienes realizamos la película documental *Expedición fluvial*, primogénita de la serie de películas del programa de televisión *Expedición*.

A todos ellos –y a muchos otros– nuestras más sinceras gracias.

También agradecemos de una manera especial a todos los hermanos que viven en las orillas de los ríos navegados de este hemisferio de la libertad, quienes durante todo este tiempo y a lo largo de decenas de miles de kilómetros, nos brindaron su corazón y apoyo fraternal.

A todos: ¡nuestra gratitud desde el alma!

Prefacio

*«Nos disponemos a zarpar para comprobar
si la Integración Fluvial Suramericana es posible»*



Iniciar algo siempre es difícil

A finales del siglo XX, gente del Este de Europa, con muchos riesgos, emigró a otras tierras. Entre ellos nosotros, los hermanos Georgescu, quienes desde Rumania habíamos escuchado del buen trato que recibía la gente seria y con deseos de trabajar en el continente suramericano. Fue así como, aún con grandes dificultades, logramos arribar a Venezuela.

Somos nosotros Constantino Georgescu C., licenciado en Derecho, y Paul Georgescu C., ingeniero hidráulico, ex profesor de la Universidad Escuela Politécnica de Bucarest. Pasada ya nuestra primera juventud, tuvimos la oportunidad de viajar y hacer contacto con una muy respetada institución, la Universidad Simón Bolívar (USB) en Caracas.



Problemas

Paul fue contratado como profesor de la materia Mecánica de los Fluidos –su especialidad–, en la carrera de Ingeniería Mecánica, mientras que Constantino fue admitido como colaborador científico del Instituto de Altos Estudios de América Latina (IAEAL), perteneciente a la USB.

En aquel momento, los pueblos suramericanos y –especialmente Venezuela–, representada en el pasado de una manera tan ejemplar por el Libertador Simón Bolívar, buscaban una solución al problema de la integración. Era una necesidad que había impulsado a los países para suscribir tratados regionales de relevancia, como fueron el Acuerdo de Cartagena, el de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y el Tratado Amazónico, entre otros. Todos estos tenían en común la idea de la cooperación continental para el desarrollo y la prosperidad de los habitantes de la región.

También, y aquí todos estaban de acuerdo, se había definido que resultaría prioritaria la “integración física del continente”. Este objetivo se podría alcanzar, parcialmente y de forma menos complicada, con el esfuerzo de los países de



Los navegantes fluviales
conocen su reino tanto
como los marineros el mar

procurar la posible, real y adecuada navegación a través de sus innumerables ríos, hecho que implicaría la conexión de las tres grandes cuencas fluviales del continente: la del Orinoco, la del río Amazonas y la del Plata.

De manera especial se hacía referencia al río Orinoco de Venezuela y su desvío natural, el Casiquiare, río único en el mundo pues integra dos grandes cuencas fluviales: la del Orinoco y la del río Amazonas, que es la de mayor superficie del planeta. A la vez, dicha situación abre la integración fluvial suramericana hacia el Norte, por la salida del Orinoco al Mar Caribe. De este modo, la Red Fluvial de Suramérica se puede relacionar con la red de los ríos del Norte de América, que ya se encuentran integrados de por sí, lo cual constituiría un ingente conjunto de ríos y afluentes jamás visto.

El destino ha sido especialmente generoso con nosotros, al permitirnos haber llegado a la Universidad Simón Bolívar (USB), donde pudimos conocer eminentes personalidades en importantes cargos; profesionales, todos ellos, con nobles preocupaciones tales como el bienestar de todo un continente.

Tuvimos la suerte de conocer a Miguel Ángel Burelli Rivas, antiguo Canciller de Venezuela, y a su no menos capaz colaborador Juan Carlos Puig, ex Viceministro del Exterior de la República Argentina. También conocimos al médico Arnoldo Gabaldón, presidente de la Fundación Bicentenario de Simón Bolívar, y a muchos otros de sus colaboradores, como el historiador José Luis Salcedo Bastardo.

Formando parte de este selecto grupo –debido a los estudios que hicimos y las discusiones, simposios y conferencias que presenciamos–, pronto nos transformamos en apasionados integracionistas de Suramérica.

Gran felicidad nos ha dado vivir en esta tierra de gracia, así que entramos con todo el corazón y el alma en este momento progresista de la humanidad, digno de un gran país como es Venezuela. Reconocemos y apreciamos la ayuda de



estas distinguidas personalidades, empresas y amigos; los queremos a todos y estaremos eternamente agradecidos.

Pero quien más ha tenido confianza en nuestros proyectos, afirmó repetidas veces que teníamos razón y creyó en nosotros más que nosotros mismos, fue el Director del IAEAL en aquel momento, Miguel Ángel Burelli Rivas, quien nos recomendó acudir a CAF para conseguir apoyo.

¡Dicho y hecho! Después de nuestra exitosa Expedición ORIAMPLA, hablamos con José Corcino Cárdenas, presidente ejecutivo de CAF (período 1981-1986) y, desde ese momento, la organización ha colaborado con nosotros y nos ha apoyado en nuestros proyectos.

Suramérica, tierra de las aguas

Durante muchos años no escatimamos esfuerzos en estudiar el material que teníamos a disposición. Sostuvimos correspondencia con instituciones de otros países preocupadas por el problema de la integración y de la conexión entre sus ríos, y estudiamos antiguos proyectos, siempre buscando elementos que pudieran facilitar la resolución de los problemas actuales.

Debemos recordar que hemos empezado prácticamente desde cero. Por ende, es importante aclarar a los lectores que tomen esto en cuenta si la historia de los acontecimientos que reseñamos sobre la situación de las tierras suramericanas les pueda parecer por momentos algo abreviada. Nos referimos a su Descubrimiento, a finales del siglo XV, y hasta principios del siglo XIX, cuando sus próceres tomaron las armas y obtuvieron, con muchos sacrificios, la independencia de España y de Portugal.

Los ríos tallan la geografía americana
y crean valles, pueblos, economías



En cuanto a las grandes cuencas fluviales referimos las siguientes:

1. *La cuenca del río (afluente) Amazonas* ocupa una superficie superior a los 6.780.000 km², y cubre gran parte de Brasil, y partes de Bolivia, Ecuador, Perú, Colombia, Venezuela y de las Guyanas. El río Amazonas, con una longitud de 6.775 km y con el inmenso caudal promedio anual, del orden de los 210.000 m³/s, descarga hacia el Océano Atlántico.

2. *La cuenca del río (afluente) Orinoco* cubre 1.014.000 km²; dos tercios de su área se encuentra en territorio de Venezuela y el resto pertenece a Colombia. El mismo río (afluente), de una longitud de casi 2.100 km, tiene un caudal promedio anual de 36.000 m³/s a 38.000 m³/s, y vierte sus aguas hacia el Norte. El Orinoco es el único de los grandes ríos del continente que permite una buena comunicación con Norteamérica, pues, junto con los otros ríos del continente, constituye una perfecta vía de comunicación entre la región Sureste del Mar Caribe, es decir, la extremidad Oeste del Océano Atlántico Medio, y el Atlántico Sur (frente a Buenos Aires) como bien pudimos demostrarlo.

3. *La cuenca del río (afluente) de la Plata* se extiende sobre parte de las tierras de Argentina, Uruguay, Bolivia, Brasil y Paraguay, y tiene una superficie de 3.200.000 km². El caudal medio anual del río alcanza 24.000 m³/s. Su estuario orienta sus aguas hacia el Atlántico Sur y tiene una longitud de 320 km. Los países de la cuenca del Plata están desarrollando y explotando la hidrovía Paraguay-Paraná.

4. *La cuenca del río (afluente) Magdalena* de Colombia tiene un área de 280.000 km². Es un río con un caudal medio anual del orden de los 7.020 m³/s, que vierte sus aguas al Oeste del Mar Caribe y tiene una gran importancia para Colombia.

5. *La cuenca del río (afluente) São Francisco* de Brasil, de interés también local, tiene un área de 640.000 km². Posee un caudal promedio anual de aproximadamente 3.800 m³/s,



y una longitud de 2.750 km. Descarga sus aguas en el Océano Atlántico, hacia el Sureste.

La mayor parte de los cursos de los ríos de estas cuencas hidrográficas son navegables, lo que hace posible organizar un imponente sistema continental de navegación interior. Este sistema, a un plazo no muy largo, podría extenderse, puesto que las labores que aseguren las condiciones mínimas para el tránsito de embarcaciones de calado adecuado no se consideran demasiado costosas. El desarrollo político, económico y social podría así adentrarse en el corazón del subcontinente.

De esta forma, se intenta modificar la inadmisibles situación actual, herencia de los tiempos de la Colonia, en la cual la mayoría de la población vive en una estrecha franja del perímetro costero, mientras que en el centro de estas ricas tierras la densidad demográfica es sólo de dos a tres habitantes por kilómetro cuadrado.

Entre las riquezas naturales que contiene este territorio del centro del continente suramericano, se cuentan:

- Más del 20% a 30% del total del agua dulce disponible en el planeta.
- La tercera parte de las reservas naturales de bosques latifoliados.
- Las mayores reservas de petróleo y gas natural del mundo.
- Recursos hídricos, energéticos y minerales inestimables, así como los yacimientos de Caracaraí de Brasil, o los depósitos de tierras con litio de Bolivia, que son tan necesarios para las baterías de los automóviles eléctricos.
- Notables recursos piscícolas, agrarios, pecuarios, entre otros, que contribuirán a resolver la solución del grave problema de la seguridad alimentaria.

Estas tierras poseen una de las más altas biodiversidades del mundo. Solamente en Amazonia se estima la existencia de unas 60.000 especies de plantas superiores, millones de

especies de artrópodos –la mayor parte desconocidas por la ciencia–, más de 2.000 especies de peces, miles de especies de aves, reptiles, anfibios, mariposas y unas 300 especies de mamíferos.

Algunos datos de historia

La civilización que vino desde España y Portugal se podría denominar “costera”. Sus enclaves en la orilla del mar son un claro testimonio de este tipo de proceso económico, orientado desde el primer momento a la exportación –de materias primas y riquezas–, hacia los centros del poder económico del exterior, fundamentalmente, Europa.

Las vías oceánicas eran defendidas férreamente, por ser rutas que permitían la comunicación con las metrópolis. También eran las líneas de contacto con las bases logísticas y espirituales del Viejo Mundo.

Así, las tierras colonizadas fueron transformadas en entidades territoriales llenas de contrastes, que sólo han sido parcialmente integradas.

Mientras que en muchas partes de Europa se establecían canales y se integraban ríos, a través de las colonias americanas fluían ríos prácticamente desconocidos, sin llegar nunca a constituir un elemento activo y práctico de unidad continental.

Por estos motivos, se puede comprender que estas tierras seguían cargadas de misterios, que muchas veces inspiraban deseos, pero no pocos temores.

Al pasar los años, algunas personas han intuido, auspiciado y hasta documentado la posibilidad de una integración como parte de una posibilidad para facilitar las comunicaciones entre las regiones lejanas del continente.

Los primeros que tuvieron una visión clara de esta ventaja presentada por los ríos fueron los misioneros franciscanos, quienes llegaron con los conquistadores, y tenían la misión de catequizar a los indígenas autóctonos de Perú, sobre el río

Ucayali, uno de los formadores del río Amazonas. El Ucayali fue navegado en el año 1541 por el capitán Francisco Orellana, pero la salida del Amazonas era conocida desde casi unos 50 años antes, desde el año 1500, aproximadamente. En aquel entonces, los navíos que se hacían a la mar entre España y Perú hacían la travesía oceánica, y después, por el Mar Caribe, llegaban frente el Istmo de Panamá, que impedía la comunicación con el Océano Pacífico o el Mar del Sur.

Las carabelas eran obligadas a parar y a descargar las mercancías, que eran transportadas luego a hombros hasta el Pacífico, desde donde, a bordo de otros navíos, llegaban a Lima.

Los franciscanos –buenos conocedores de estas nuevas tierras–, propusieron recortar la navegación y hacer más llevaderas las faenas. Plantearon navegar directamente desde España por el Océano, por el Amazonas y continuar luego por el río Napo, llegando así a Quito, en Ecuador, desde donde era más fácil entonces llegar por ríos al Oeste del continente, hasta Lima.

En el siglo XVIII el naturalista alemán Thadeus Haeker, que había pasado toda su vida en Bolivia, preconizó la utilización de los grandes ríos, como el de las Amazonas y su afluente, el río Madeira, para comunicar la aislada Bolivia con Europa. Siguiendo tal ruta, se podía evitar un enorme recorrido sin el paso por el Perú.

Es interesante el título completo de uno de sus manuscritos: *Noticias de los principales ríos Amazonas o Marañón, el Mamoré y el Iténez, con los (ríos) que desaguan en ellos; y (el) Proyecto de Comunicación del Perú, con el río de la Madeira y (el) Mar Atlántico; para (así) comerciar directamente con España; y cómo deben ser los misioneros y lo que se introduce; y los portugueses.*

Un poco más tarde, el ingeniero boliviano Agustín Palacios fue encargado por su gobierno para explorar y preparar proyectos con el objetivo de encontrar una posibilidad para evitar el elevado número de cachoeiras (22 caídas de aguas, o raudales) que impedían totalmente la navegación por la parte alta del río Madeira, sobre una distancia de unos 400 km.

Al iniciarse el siglo XIX, el siempre enamorado de Suramérica Alexander von Humboldt, en sus memorias escritas con la ocasión de la expedición sobre el río Casiquiare, muestra su convicción sobre las ventajas que resultarían al realizarse “la integración de los ríos del Sur”.

Las embarcaciones amazónicas están adaptadas a las condiciones locales: mucha lluvia, poco oleaje, profundidad variable



También Venezuela ha tenido exploradores de gran renombre, como Francisco Michelena y Rojas, quien en las páginas de su monumental libro *Exploración Oficial* se refiere a “la admirable hidrografía que enlaza a casi todo por una navegación fluvial”. De esta manera, “por sus ríos Suramérica” se podrá “comunicar por un sistema fluvial casi natural, único en el mundo, y único igualmente por... los caudalosos ríos del Plata, del Amazonas, y del Orinoco”.

Por otra parte, está la expedición por el río Meta, hacia Santa Fe de Bogotá, desempeñada por el canónigo José Cortés de Madariaga, quien había sido enviado por el Libertador.

En 1901, en la Segunda Conferencia Panamericana de México, el general Rafael Reyes de Colombia –más tarde presidente de este país–, presenta las expediciones realizadas por él y su hermano por los ríos amazónicos.

El general se refiere a la importancia del transporte por ferrocarriles y manifiesta que quiere crear un sistema terrestre que continúe las vías fluviales; menciona por ello la conexión de los ríos Tocantins y Paraná, para integrar la Amazonia con el río de la Plata.

Al inicio de los años 1920, el gran científico y hombre público de Uruguay, Luis Cincinato Bollo, alude a la realización de una vía de integración fluvial continental por el río Tapajos. En su muy valioso libro –escrito en inglés e impreso en Nueva York–, analiza también la importancia de las vías ferroviarias.

Después de la Segunda Guerra Mundial, en 1948, en Montevideo aparece Gabriel del Mazo, ingeniero y célebre hombre político argentino. Del Mazo logra convocar muchas voluntades políticas para la creación de un Canal Suramericano por la vía de los ríos Tapajos y/o Madeira, y parte de lo que veremos que forma el Eje Fluvial Norte-Sur, es decir: Orinoco, Casiquiare, Río Negro, Amazonas, Madeira, Mamoré, Guaporé, Paraguay, Paraná y el Estuario del Plata.



Manaus, una de las mayores urbes fluviales amazónicas del Brasil

En la reunión, en representación de Venezuela, participó Enrique Tejera París, quien recordó que parte de los proyectos presentados habían sido ideados hace unos 100 años atrás por Francisco Michelena y Rojas, denominado el “viajero universal”.

En la Venezuela de los años 50 se iniciaron las actividades para sentar las bases de la Corporación Venezolana de Guayana, en la región de confluencia del Orinoco con el río Caroní.

De esta manera, los ingenieros y académicos Rafael Alonzo Ravard y Rafael de León Álvarez, grandes conocedores de estas regiones, hombres muy honestos y trabajadores, se dedicaron de manera práctica a la problemática del potente río Caroní, inmenso productor de energía eléctrica.

Más tarde, en 1960, el proyecto denominado La Conquista del Sur, propuesto con visión futurista por el ex presidente Rafael Caldera Rodríguez, sirvió para la creación de varios sistemas para los ríos de la amazonia venezolana, entre los cuales figuraba también el río Casiquiare. Desafortunadamente, solamente ha sido realizada una pequeña parte de estos estudios y trabajos.

Al mismo tiempo, el presidente y arquitecto Fernando Belaúnde Terry, del Perú, luchaba para realizar su proyecto, la Carretera Marginal de la Selva, y trataba de organizar la navegación fluvial en la fascinante amazonia peruana, junto al gran conocedor de ríos y de los secretos de la selva, su comisionado ingeniero Juan Mendoza.

Esta sumaria presentación muestra que los primeros intentos de integración mediante los ríos –muy limitados por cierto–, hechos para aprovechar las posibilidades naturales ofrecidas con tanta generosidad por la naturaleza, fueron posibles solo después de las guerras de Independencia, a principios del siglo XIX.

Pero se presentaron problemas en relación con la navegación sobre ríos que pertenecían a países distintos. Sin embargo, esto se resuelve al crearse en Brasil la Ley 3749 en 1866, la cual permite la libre navegación de todas las naciones a través de todos los ríos de Brasil. Con esta ley como modelo, la libertad de navegación fue extendiéndose en todo el sur del continente, y el evento se eternizó con la construcción de un monumento dedicado a la Libertad de Navegación Suramericana.

Vale la pena mencionar que la libertad de navegación sobre el Orinoco había sido autorizada mucho antes por Simón Bolívar.

La navegación ha mejorado mucho con las técnicas modernas que han llevado a la aparición de los primeros barcos de vapor sobre los ríos.

El desarrollo de este medio moderno de transporte ha sido rápido. En 1843 un barco de guerra de Brasil pudo navegar sobre el río Amazonas, y llegar en 10 días desde Belém do Pará a Manaos.

Otro ejemplo es la goleta venezolana *La Barinesa*, la cual, en 1918, navegó por el Orinoco desde la isla de Trinidad.

Posteriormente, la navegación a vapor se convierte en un medio de transporte común sobre muchos tramos de nuestros ríos navegables. Se construyen grandes sociedades de navegación, con monopolios sobre ciertos ríos, y los barcos comienzan a visitar puertos de otros continentes.

Después de que la misma globalización no cumpliera con sus grandes promesas ni mejorase la grave situación financiera, muchos políticos perdieron gran parte del entusiasmo mostrado inicialmente.

Frente al fracaso, todas las buenas intenciones mostradas en los elocuentes discursos, declaraciones, tratados y otros actos quedaron para ser resueltas en el futuro.

Para muchos –y especialmente para nosotros que habíamos dedicado tantos años a esta fundamental propuesta de

la Integración Fluvial Suramericana–, estas manifestaciones significaban el abandono de proyectos, ideas y planes justo cuando pensamos que podrían llevarse a cabo.

Dedicatoria

Muchas han sido las instituciones y personalidades que nos han ayudado de distintas formas en nuestras expediciones por un interés común.

Algunas personas lo han hecho de una manera especial, de modo sostenido, continuo. Por ello, me permito dedicarles mi modesto trabajo a quienes con sumo interés nos han acercado a la tan deseada Integración Fluvial Suramericana:

A la Universidad Simón Bolívar y su Instituto de Altos Estudios de América Latina; a su director en aquel momento: Miguel Ángel Burelli Rivas; a CAF y su Personal Directivo, y a Constantino Georgescu C. Pipera.

Deseo agregar tres ideas más:

La presente publicación es un documento que será recordado en la posteridad como la evidencia de una labor llevada a cabo con mucha pasión y total desinterés material, con la finalidad de impulsar la Integración Fluvial Suramericana, bajo la égida de la Universidad Simón Bolívar y de CAF.

Con esta obra, deseo poner de manifiesto que fueron Miguel Ángel Burelli Rivas y Constantino Georgescu C. Pipera los grandes forjadores de estos proyectos de investigación que aquí presentamos. Asimismo, debe darse también un particular reconocimiento a Constantino Georgescu C. Pipera por haber conducido, “capitaneado”, estas expediciones inéditas del siglo pasado, efectuadas por los cauces y ríos del Nuevo Mundo.

El peñero *Niculina*, del Mar Caribe, más tarde peñero *Orinoco*, ha sido un fiel compañero. Los peñeros son pequeñas embarcaciones, fabricadas en ocasiones artesanalmente,



Los caimanes todavía acechan en los recodos

utilizadas por los pescadores en Venezuela. Al peñero *Orinoco* lo hemos considerado siempre un miembro más de nuestra tripulación, pues mucho de lo que hemos logrado hacer lo debemos a su ejemplar comportamiento, reconocido y tratado con la debida atención y respeto por el capitán –su dueño– y por todos nosotros.

Navegaremos con un peñero del Mar Caribe

Fue aproximadamente en el año 1978 cuando, durante una reunión, Miguel Ángel Burelli Rivas dijo: “Al no ser capaces de demostrar nosotros que la integración fluvial es posible, entonces será mejor buscar extraños que se fajen por nosotros; pero esta gente no trabajará más velando por nuestros intereses”.

Para esta fecha ya teníamos unos 10 años en Venezuela, nuestro país, y habíamos realizado grandes proyectos.

De modo que, al oír las palabras de Burelli Rivas –incluyéndome también a mí–, Constantino lanzó un reto: “Nos ofrecemos a probar si la Integración Fluvial Suramericana es factible” y “aportaremos a este proyecto un gran entusiasmo”, además de los medios que poseíamos.

Constantino planteó salir desde un punto situado en el Norte de Venezuela, navegando por el río padre del país, que se conecta con el Amazonas y el río de la Plata, para llegar así a Buenos Aires, Argentina, hasta el Atlántico Sur.

Era la demostración que se necesitaba. Este reto fue aceptado por Burelli Rivas de parte del IAEAL y luego por la USB. Nosotros, los hermanos Georgescu, teníamos ahora la pelota: debíamos comprobar la situación.

No podemos pasar por alto el bolivarianismo de todos los rectores de la USB que apoyaron este reto. Empezando con su fundador, Ernesto Maíz Vallenilla, quien dio su aprobación, hasta el profesor Freddy Malpica Pérez, bajo cuya gestión finalizamos nuestra jornada.

Pero, para iniciar una expedición fluvial necesitábamos muchos insumos, empezando por la embarcación.

Preferiblemente, esta debía ser de madera, semejante a las que se utilizan sobre los ríos, por los ribereños. Como se sabe, las embarcaciones que navegan sobre los ríos tienen el fondo plano, lo que impide que se sumerjan demasiado en el agua, que a veces no es muy profunda. Así, un barco fluvial que transporta centenares de toneladas de carga se hunde en el agua unos 40 a 50 cm. Pero un barco semejante es bastante grande y necesita a veces una nutrida tripulación y, a nosotros, lo que nos ha faltado siempre ha sido el capital.

Por ende, Constantino decidió buscar una lancha, un peñero, como se le dice a estas embarcaciones en el Mar Caribe. Después de mucha búsqueda, encontró uno de 31 pies de longitud total (eslora= 9,46 m.), de un ancho cercano a 8 pies (manga= 2,37 m.) y un calado (la longitud de la parte que se hunde en el agua) de aproximadamente 3,5 pies, casi un metro.

Construido con madera de roble unos 20 años antes, el peñero tenía un motor marino Diesel-Yanmar de 22 HP, y pertenecía a José Antonio Coronado. Una vez construido, este peñero pescó en el Mar Caribe. Estaba matriculado en la capi-

tanía del Puerto Sucre de Venezuela, bajo el nombre de *Oric*.

El capitán Constantino se decidió y compró con su dinero este peñero, para lo cual se firmaron unos documentos de compra y venta en la Oficina Subalterna del Puerto Sucre, pero con un cambio de nombre: se le puso *Niculina*, nombre de suerte para Constantino, quien es supersticioso como todo marinero.

En el Registro de la Marina Mercante Nacional del Puerto Sucre, en la parte reservada a las anotaciones legales, aparece que, desde el 5 de noviembre de 1979, el bote *Oric* pertenece al ciudadano Constantino Georgescu C. Pipera y que es una lancha de motor, por tener un motor fijo central.

El peñero fue transportado de inmediato a la Isla de Margarita, al Norte de Venezuela, desde donde estaba proyectado el comienzo de la expedición. De inmediato, empezamos la operación de revisión y las modificaciones necesarias para la larga navegación que nos esperaba.

El peñero se presentaba en buenas condiciones, parecía bastante fuerte y –a pesar de su avanzada edad–, el motor funcionaba muy bien.

Pero la embarcación era descubierta. Solamente en la popa, donde se encontraba instalado el motor, se hallaban unas tablas para defender a la reducida tripulación en el caso de presentarse mal tiempo. El resto estaba a cielo abierto para depositar la pesca. El espacio disponible, además, era bastante reducido: al restar la longitud del “castillo” del motor y los espacios que quedaban libres en la popa y en la proa del total de la eslora de 31 pies, quedaba solamente un 40% de toda su longitud para la tripulación.

Debajo del “toldo de lona de camión” que fue tendido sobre este espacio –lona que estaba sostenida por tubos delgados de aluminio de media pulgada–, no quedaba mucho espacio disponible, tan solo lo suficiente para la “cabina central”.





El Amazonas, el más caudaloso río del planeta

Las dimensiones de la misma eran pues bastante limitadas: un ancho externo máximo de 2,37 metros, que se reducía poco en las extremidades y una longitud que superaba si acaso los 3 metros. En este “camarote”, muy incómodo, debían tenerse previstos de dos a tres espacios para dormir, la cocina y todos los depósitos para alimentos, el reducido material de foto y cine, algunos aparatos de medición, una caja para ropa, medicinas y un radio Phillips con batería para que supiéramos qué estaba pasando en el mundo.

Por suerte las reservas del combustible para el motor estaban depositadas en la popa, cerca del motor y de sus dos tanques (unos 1.000 litros en barriles y bidones de plástico).

En el reglamento de navegación de este barco estaba prevista solamente la navegación diurna. A más tardar a las 18 horas, cuando en los trópicos la noche está cerca, el peñero debía encontrarse amarrado en un sitio seguro, para pasar bien la noche. La salida se iniciaba, invariablemente, a las cinco de la mañana y la velocidad era reducida, de unos 7 a 8 km/hora.

Después de algunas semanas de intenso trabajo, el peñero estaba listo para la gran prueba y esperaba anclado en la laguna El Silgueiro, cerca del puerto de Porlamar en la Isla de Margarita. Quedaban todavía algunos problemas, pero sabíamos por experiencia propia que con el tiempo los resolveríamos. Entre las dificultades estaban:

El capitán del peñero no era un mozo. Ya tenía encima medio siglo de vida y, en todo este tiempo, había estado poco tiempo a bordo de un barco. Felizmente tenía una personalidad tenaz, con mucha voluntad para lograr lo programado, ordenado, y había mostrado una buena salud.

Encontrar la tripulación adecuada, desinteresada financieramente y dispuesta a navegar en una expedición desconocida, invariablemente con dificultades y enigmas, era algo que parecía utópico. Encontramos a una pareja de jóvenes fran-

ceses que renunciaron rápidamente después de que vieron el material de la expedición y su programa.

Ante esta situación quedábamos como organizadores y participantes solamente dos: los hermanos Constantino y Paul.

Después de muchas discusiones, decidimos que Constantino debía comandar la expedición pues ya conocía el peñero. Yo no deseaba ni podía abandonar los cursos de la universidad, así que me ocuparía de otra parte delicada: la logística y la procura de lo necesario para la expedición. No pudimos solucionar, sin embargo, el problema de las comunicaciones directas.

En aquel tiempo ni siquiera se podía imaginar el desarrollo actual de los medios de comunicación inalámbrica y, además, el peñero no estaba conformado como para permitir la instalación de un radio. Pero nos tranquilizaba un viejo proverbio francés: “La falta de novedades equivale a buenas novedades”. Además, existían teléfonos públicos en ciertos puertos. “Algo es algo”, pensamos.

Expediciones que realizamos

En total, organizamos tres expediciones fluviales grandes, dos en Suramérica y una por las vertientes y los ríos de todo el Nuevo Mundo, expedición que fue llevada a cabo en dos partes.

Hicimos una expedición de reconocimiento a la que denominamos también “Expedición Bolivariana”, y por la cual también tres universidades andinas buscaron con nosotros una vía fluvial que podría permitir conectar Bolivia con el Perú.

Participamos en una expedición –sólo en el río Casiquiare–, como invitados del Presidente del Perú y de la Armada de este país, en el mes de julio del año 1983, año “Aniversario del Bicentenario de Simón Bolívar”. Fue una expedición hecha

por los peruanos, desde Iquitos, Perú, hasta Samariapo, Venezuela.

La última, hasta ahora, en el año 2000. Con la gente de la Fundación *Terramar*, organizamos la “Expedición Aniversaria del Río Casiquiare, a 200 años de la Expedición de Humboldt y Bonpland”. Fue realizada con la USB y la Universidad de Brasilia.

Hacemos un recuento de las expediciones. Estas fueron las siguientes, con los kilómetros navegados y fechas:

1. **“Expedición ORIAMPLA”** a lo largo del Eje Fluvial Norte-Sur (unos 11.000 km), entre el 16 de diciembre de 1979 y el 15 de mayo de 1980.
2. **“Amistad e Integración Suramericana”** (unos 34.000 km), entre el 16 de enero de 1981 y el 23 de diciembre de 1981.
3. **“Expedición de Reconocimiento por el Istmo de Fitzcarraldo”**, (casi 4.000 km), entre el 16 de junio y 07 de octubre de 1982.
4. **“Expedición Fluvial-Marítima Hemisférica”**, Buenos Aires a Quebec (unos 16.000 km,), en 1986 y 1989.
5. **“Expedición: “200 Años del Descubrimiento del Río Casiquiare, por Humboldt y Bonpland”** (unos 300 km).

El recorrido total de estas expediciones ha sido de alrededor de 60.000 km de navegación, a bordo de nuestro peñero, y, alrededor de unos 3.000 km de navegación fluvial a bordo de otras embarcaciones. Además de aproximadamente 1.500 km navegados en el mar, otros casi 50.000 km recorridos con aviones de línea y helicópteros, y otros 25.000 km por tierra.

Desde nuestro punto de vista cuentan los kilómetros navegados: 60.000 km, más otros 3.000 km a bordo de otras naves. Dimos las distancias hechas con los medios terrestres y aéreos para subrayar que se ha tratado en realidad de unos proyectos de escala planetaria.



Los incendios, la sequía y sobre todo la tala abren espacio en el manto selvático

El Capitán Constantino estuvo a bordo de *Niculina-Orinoco* casi todos estos miles de kilómetros, durante un tiempo total de casi tres años, ¡lo que no es poco!

Él ha viajado en aviones cuando no ha habido otra solución, porque les tiene “antipatía” a los vehículos aéreos. En cambio, sí viajó mucho por la tierra, con su muy buen amigo Antonio Coello, de Margarita, en autos de toda clase.

La generosa suerte fomentó una gran amistad con el presidente don Fernando Belaúnde Terry –lo digo con todo el debido respeto– tanto así que nos invitó a acompañarlo a bordo de su barco almirante, la cañonera *Amazonas*, de 50 metros de eslora, cuando vino a Venezuela en ocasión del Aniversario de los 200 años del nacimiento de nuestro Libertador Simón Bolívar, por el Casiquiare.

En aquella oportunidad el Presidente –que estuvo al mando de la expedición– nos pidió datos sobre la navegación de este “río entre ríos” como le llamaba él (nombre que también le dimos nosotros, después de recibir la debida aprobación).

Muy conscientes fuimos en esta oportunidad al caer en cuenta de que ni siquiera nos imaginábamos cómo se hace una expedición moderna, porque además de no obtener económicamente nada a cambio, no teníamos prácticamente nada.

Pero don Fernando nos hizo muy felices cuando dijo que “va a acercar su corazón a Venezuela con el brazo que le viene –su esposa y toda la comitiva–, por el Mar de los Caribes, y el segundo brazo, que ha venido con él... por el Casiquiare”.

Presentaremos en primer lugar las grandes expediciones; las primeras dos hechas en Suramérica. Luego será resumida aquella por los ríos de todo el Nuevo Mundo, la cual se realizó –más de la mitad–, en nuestro continente.

Todas estas expediciones han aportado importantes primicias:

En la “Expedición Oriampla” fue la primera vez que una embarcación de Venezuela venía por los ríos a Manaos, por Bolivia, Asunción, Buenos Aires y Uruguay. Muchos de los ciudadanos de estos países ni siquiera conocían la bandera de Venezuela. Demostramos que, de los aproximadamente 10.000 km que hay entre Caracas y Buenos Aires, se pueden navegar de 92% a 93%, no solamente hasta un 60%, como habían dicho los “sabios” del escritorio.

Con la “Expedición de Amistad e Integración Suramericana” –posiblemente la más larga expedición fluvial jamás hecha–, hemos demostrado que se puede llegar a 8 de las 13 capitales del continente suramericano a través de sus ríos.

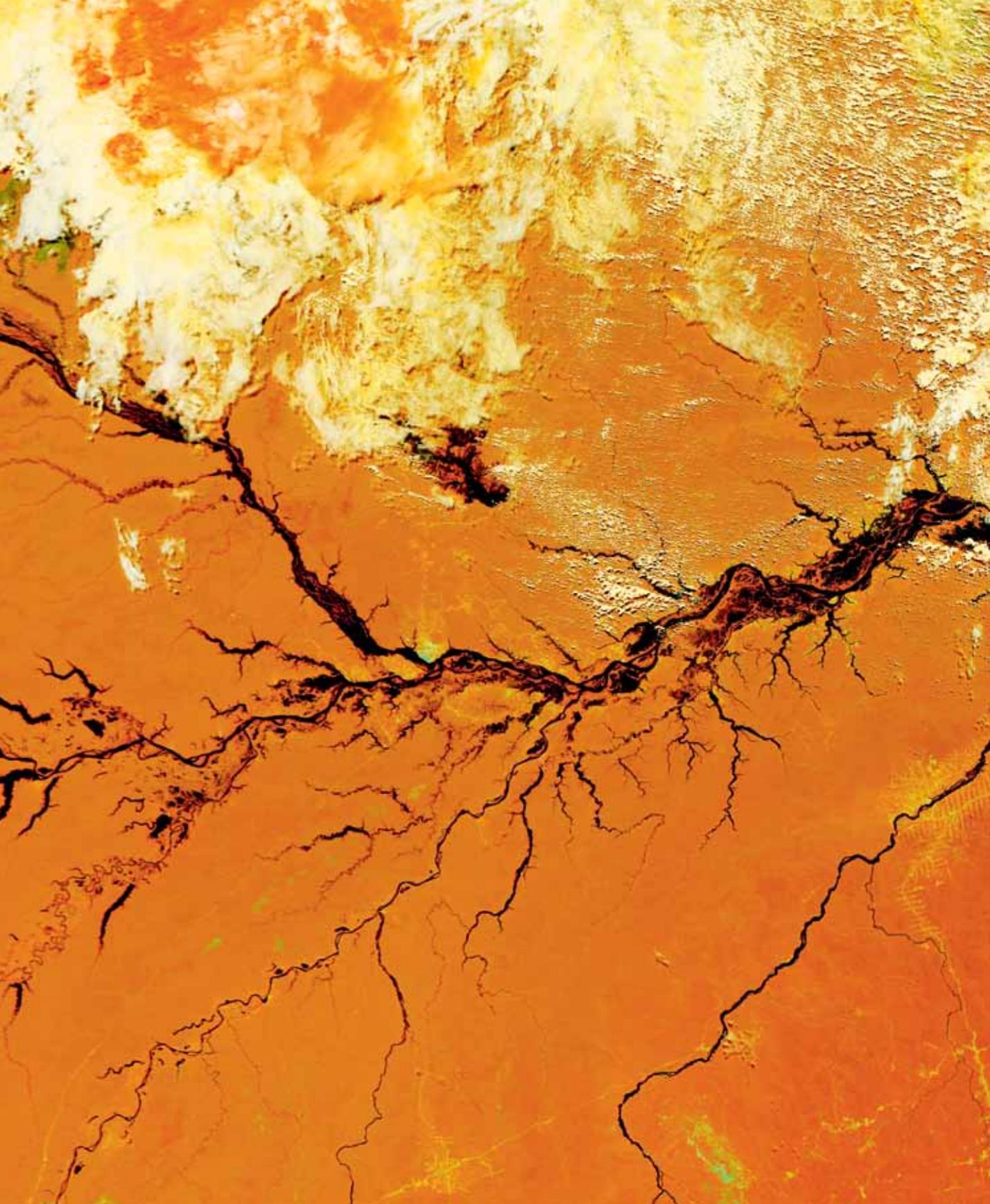
Finalmente, la “Expedición Fluvial-Marítima hemisférica” por los ríos de todo el Nuevo Mundo ha sido una primicia mundial. Nadie más lo ha hecho.

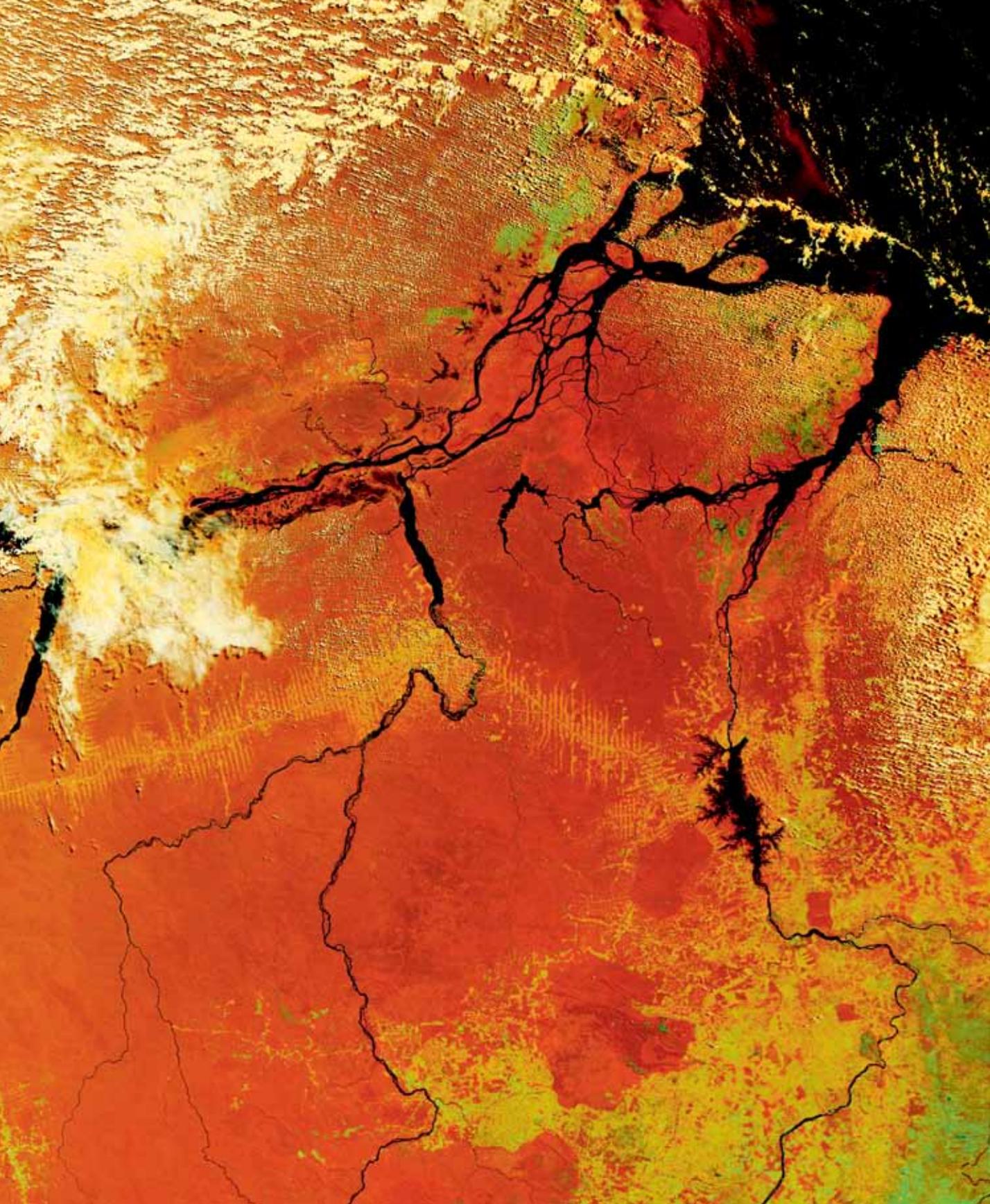
Por tratarse de asuntos de interés común, en dos oportunidades participamos tres universidades, de ellas dos universidades de la región.

Seguirán la “Expedición Aniversario de 200 Años del Descubrimiento de Casiquiare por Humboldt y Bonpland” porque, sin exagerar, si se pretende realizar cualquier integración fluvial en Suramérica, el Casiquiare tiene que ser abierto a la navegación.

Terminaremos con la “Expedición Bolivariana”, cuyas conclusiones pueden ser aplicadas, lo digo con todo el respeto del caso, por las dos queridas naciones hermanas y amigas, Brasil y Venezuela.

Numerosos embalses y meandros
crea el Amazonas, como se ve
desde el espacio (páginas 44 y 45)





Expedición

Oriampla

por el eje fluvial

norte-sur

*Entramos al continente por el Delta del Orinoco
y salimos por el del Plata: por los ríos, se puede
atravesar de punta a punta América del Sur, gracias
al brazo Casiquiare y a otras valiosas vías fluviales*

Estábamos en el peñero *Niculina*, esperando a Saturnino, en aquel entonces pescador contratado, quien nos conduciría hasta el golfo de Paria y al río Orinoco. Finalmente Saturnino llegó, pero mucho más tarde y con su mujer, que no quería dejarlo salir con Constantino porque el tiempo estaba malo (lluvia, viento, olas grandes). A pesar de esto el capitán Constantino dijo: “De todos modos, se zarpará. ¡Zarparé yo!” Y frente a todos nuestros intentos de hacerlo renunciar, respondía: “¡Lo dicho, dicho está!, ¡zarparé!”.

Ahora Constantino reconoce que en circunstancias normales hubiera pospuesto la travesía, pero en aquel entonces se encontraba bajo una enorme presión, en un momento que entrañaba años y años de esfuerzos, esperanzas y sueños; para él, no había otra alternativa que zarpar.



Aprobada la bitácora del *Niculina*

Saturnino, que en aquel momento se dio cuenta de la situación, le dijo, señalando lejos, muy lejos casi por debajo del horizonte, las rocas de una montaña: “Ve con Dios, ¡eres sumamente terco!, pero si sigues estas montañas, no hay pérdida. Allá está el puerto de Carúpano. El peñero es sólido y bien acomodado, y tú eres muy testarudo. Una vez allá, estarás casi en el Orinoco. ¡Adiós! ¡Y no lo olvides, porque te voy a esperar con una cerveza!”.

Tuvimos suerte, porque después de pasar la isla de Cubagua, el tiempo amainó y encontramos barcos de pesca que regresaban a casa, a Carúpano. Junto a ellos, al caer la noche, llegamos al puerto y Constantino atracó el peñero a un gran barco de pesca. Era un buque coreano y el comandante lo invitó a cenar y a dormir a bordo.

Al día siguiente, el capitán Constantino que era ya marino, por haber pasado el barco por un mar tormentoso, se fue a la Capitanía del Puerto y obtuvo la bitácora, un cuaderno que



Los grandes ríos suramericanos tienen la anchura y el caudal suficientes para permitir la existencia de puertos comerciales. Puerto de Manaus

«El peñero es sólido y bien acomodado, y tú eres muy testarudo. Una vez allá, estarás casi en el Orinoco. ¡Adiós! ¡Y no lo olvides, porque te voy a esperar con una cerveza!»

debía ser presentado en todos los puertos de escala, para registrar la llegada del barco.

A la noche siguiente ya el capitán estaba en el Golfo de Paria, y días después, ya a centenares de kilómetros más, llegaba a la orilla del Orinoco, al puerto de Barrancas.



El capitán Constantino, marinerito novato que aprendió rápido

Se considera este pequeño puerto el punto donde comienza, prácticamente, el Delta del Orinoco, que es disimétrico. El canal principal del río desemboca en el Océano Atlántico, a unos 270 km al norte de Barrancas, y se llama Boca Grande; allí la amplitud del río alcanza aproximadamente unos 20 km.

A partir de aquí, navegando hacia el Sur, nuestro proyecto pretende comprobar nuestros primeros cálculos, es decir, esta primera etapa pretende mostrar si es posible unir, a través de los ríos, el Atlántico Medio con el del Sur.

A lo largo de 361 km, el río Orinoco conserva una profundidad media de 10 m, y en tiempos de lluvia, al llegar a las aguas de mayor extensión, pueden alcanzar hasta los 14 o 15 m de profundidad. Efectivamente allí navegan barcos transatlánticos cuya capacidad alcanza hasta 80.000 toneladas métricas. Al final de este tramo se encuentran las regiones altamente industrializadas de Ciudad Guayana y Matanzas.

La Noche Buena, el capitán la “festejó” a bordo de su peñero, con una gota de una botella de ron Cacique, cerca de Ciudad Bolívar, donde estaba el único puente que cruzaba el río.

La lluvia demoraba y era poca agua, pero el peñero pasó fácilmente a lo largo del Orinoco.



El 3 de enero de 1980 nos encontramos en Puerto Ayacucho. Cerca de aquí comienzan los grandes raudales Atures y Maypures, que a una distancia de 64 km, impiden el paso a las embarcaciones por las aguas del río. Pero existe una carretera asfaltada de 61 km hasta Puerto Samariapo, donde el río es otra vez navegable. Por esta carretera el capitán transbordó el peñero en un camión.

A unos 150 km aguas arriba se encuentra el puerto de San Fernando de Atabapo. Es aquí donde el río Orinoco recibe sus grandes afluentes de los Andes de Colombia.

El día 13 de febrero de 1980, el peñero llegó al pequeño Puerto de Tama-Tama, donde una parte de las aguas del Orinoco se separan del río padre y forman un nuevo curso de agua: el río Casiquiare.

El Casiquiare es un río único en el mundo, que une dos grandes cuencas hidrográficas: la del Orinoco con la del río Amazonas, y como consecuencia pertenece tanto a la cuenca del Orinoco como a la del río Amazonas. Por ende, es la unión natural de estas cuencas.

Un arowana
muerde el anzuelo
(sigiente página)

La sequía continuaba, así que la navegación por el Casiquiare fue bastante difícil debido a los numerosos raudales o *cachoeiras* en extremo peligrosos. El Casiquiare tiene una longitud de 350 km.

«Era un estupor general. Jamás la gente había visto un barco de Venezuela y, mucho menos, un peñero de Venezuela.»



El día 25 de febrero de 1980, el peñero atracó en el puerto San Carlos de Río Negro, sobre el Río Negro, que se forma con las aguas del Casiquiare y del Guainía. Quedaban solamente 93 km hasta Piedra del Cocuy, donde se encuentra la triple frontera de Brasil, Colombia y Venezuela.

Niculina estaba en Brasil, y cruzó la *cachoeira* São Gabriel do Cachoeira. Fue poco tiempo después de que una expedición francesa, que navegaba en barcos de caucho Zodiac, sufrió graves pérdidas materiales. Siempre la expedición nuestra iba hacia el Sur, bajando por el Río Negro.



El *Niculina* inmortalizado en nuestro emblema

El día 4 de marzo de 1980, el peñero atracó en Manaos, puerto sobre el Río Negro, cerca de su confluencia con el río del Amazonas.

Se habían recorrido unos 3.320 km hasta Manaos. Era pleno verano, pero con bastante agua para permitir el paso de un barquito con una quilla de tres a cuatro pies.

El capitán descansó una semana, pero fue con conferencias y ruedas de prensa. Era un estupor general. Jamás la gente había visto un barco de Venezuela y, mucho menos, un peñero de Venezuela.

Niculina zarpó hacia el río Madeira, el afluente de máximo caudal del Amazonas. Para llegar a Madeira, el peñero navegó sólo un tramo de 140 kilómetros del Amazonas.

Finalmente, habían empezado las lluvias tropicales. Así, en aquel momento, el río Madeira venía con mucha fuerza, trayendo infinidad de troncos y, algunas veces, hasta “islas” de madera entrelazada.



El calado de las embarcaciones aumenta en las anchas vías acuáticas de las llanuras meridionales

El día 25 de marzo de 1980, después de una navegación como de película, el peñero tocó Porto Velho, donde el río Madeira se vuelve no-navegable debido a unas 22 cachoeiras, diseminadas hacia aguas arriba, sobre una longitud de casi 400 km.

Transbordamos el barco por tierra con un gran camión Mercedes, sobre un camino abierto por la selva. Hasta hacía poco tiempo aquí existía una línea férrea, pero ésta fue desmantelada para construir la carretera.

El gigantesco Mercedes necesitó en esa época de lluvias, tres días y dos noches para pasar al lado de los peligrosos raudales de Madeira. El camión con nuestro peñero llegó finalmente al puerto Guajará-Mirim. Cerca se encuentra la confluencia de tres ríos gigantescos: Beni y Mamoré, que conforman al Madeira.

Después de la sequía, siguieron unas grandes inundaciones. La navegación por el río Mamoré y Guaporé, ríos por donde debía pasar nuestro peñero, estaba prohibida. Pero tuvimos suerte. Porque un gran barco para el transporte de combustible debía salir en dos días para el puerto Villa Bella de Santissima Trinidad de Mato Grosso, donde debíamos llegar también nosotros. Y el capitán de aquel barco de combustible permitió que nuestro peñero lo siguiera sobre toda esta distancia. Aquel buque navegaba día y noche y nuestro capitán tuvo que declarar, por escrito, que “Va a navegar por su propio riesgo”.

Así que, después de otros 1.170 km, se llegó a Villa Bella, en Mato Grosso, el día 15 de abril de 1980. Allí se hizo el último transbordo del barco con un camión, por unos 300 km, hacia el río Paraguay.

Desde Cáceres, el peñero *Niculina* navegaba ahora por el río Paraguay, en una región denominada El Gran Pantanal, donde las aguas pueden cubrir hasta unos 300.000 km². El río era bloqueado por hierbas y troncos, pero llegamos al puerto de Corumbá, como a unos 670 km.

El peñero salió del amasijo de vegetación que transportaba el río Paraguay hasta Buenos Aires. Los ríos no van a presentar ningún obstáculo más, ya que, desde aquí, sabíamos, lo habíamos confirmado, por los ríos podíamos ir del Atlántico Medio al Atlántico Sur.



Uno de los momentos en que al *Niculina* había que sacarlo de su medio natural, el agua

Además, tomando en cuenta la experiencia mundial que ha tenido mucho menos agua, podíamos afirmar que nuestros ríos sí podrían ser integrados y que se prestaban tanto para la navegación interior como para la Integración Fluvial de Suramérica.

El día 23 de abril de 1980, el peñero *Niculina* se abasteció con combustible en el puerto de Vallemí en Paraguay.

Tres días después, el capitán atracó en La Asunción, capital de esta República.

Aquí ocurrió el segundo encuentro de nosotros, los dos hermanos. Imprevisto, pero imprescindible, por habersele terminado el dinero. Le di mi sueldo al capitán, y le dije que esperaba poder venir a Buenos Aires.

El peñero *Niculina* entró en Argentina por el río Paraguay y luego siguió por el Paraná. Continuó por este mismo río hasta Buenos Aires, donde atracó en el astillero de Oscar Bigioli, un buen amigo, cuyo taller estaba sobre el brazo del Paraná de Buenos Aires. El día 15 de mayo de 1980, el *Niculina* llegó a Buenos Aires a través de los ríos, desde la Isla de Margarita de Venezuela.

De tal manera que el capitán cumplió de manera espléndida con el reto propuesto.

Con el tiempo necesario para los transbordos, los problemas de las inundaciones y los pocos días de descanso, habíamos realizado este recorrido de aproximadamente 11.000 km en cinco meses.



Las comunidades nativas de las riberas amazónicas han preservado en buena parte su tradicional modo de vida

En Buenos Aires hubo un gran entusiasmo y mucho estupor. Ellos consideraban que nuestro peñero se podía decir, venía de lo “más de allá”.

Las conferencias de prensa, la prensa y todas las emisiones de TV, loaban al capitán y a nuestro bravo y maravilloso peñero *Niculina*.

Pero, todo se termina. Había llegado el invierno en el hemisferio austral. Hacía frío, y yo debía regresar a Caracas para llevar las novedades de este gran éxito nuestro y de Venezuela a sus estudiantes.

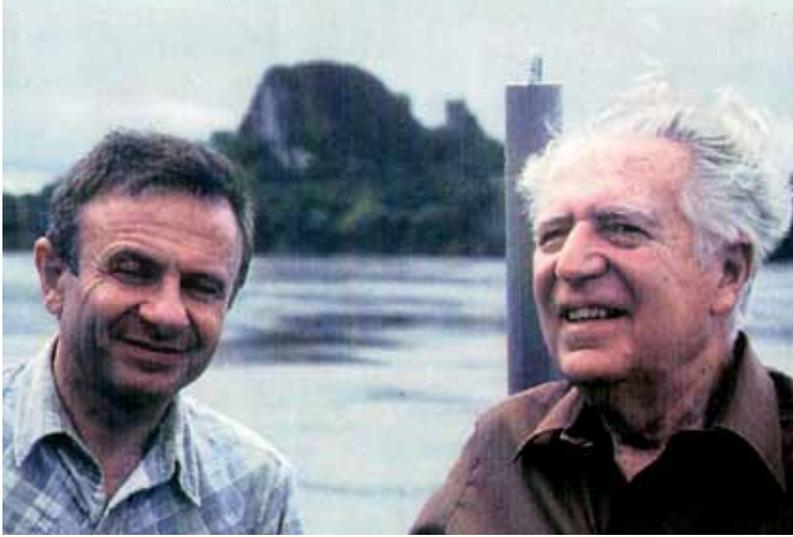
El capitán sólo decidió quedarse unos pocos días más en Buenos Aires para recoger un poco de datos climáticos, porque él deseaba regresar a la casa por el mismo camino.

Pero, un día antes de salir, recibió una invitación de la Embajada del Perú, de parte del Embajador y en nombre del presidente de ese país, el Arq. Don Fernando Belaúnde Terry.

El Presidente le solicitaba que antes de regresar a Venezuela, si el Señor Georgescu Constantin C. Pipera podía, lo esperaba para poderlo felicitar y hablar con él detalles sobre la “Integración Fluvial de Suramérica”. Por supuesto, la Embajada le tenía los tickets para el pasaje por avión.

Como no le gusta volar por su cuenta, mi hermano arribó por medios terrestres a Lima.

El Presidente lo estaba esperando. Lo recibió con mucha cortesía en el Palacio de Pizarro, lo felicitó, y le dijo que su hazaña significaba un acontecimiento y una obra muy importante en “la cuestión de los ríos”, y este hecho no se debía de



El autor junto con el presidente del Perú (entre 1980 y 1985) Fernando Belaúnde Terry, un defensor del proyecto de la integración fluvial.

ninguna manera malgastar. Como tal, el Presidente del Perú le sugería regresar a Venezuela con un plan de navegación más amplio que el realizado, tocando por los ríos una de las ciudades capitales de los Estados que habían firmado Tratados de Integración. Este mensaje suyo valía la pena ser escuchado de manera que las cosas marcharan más rápidamente. Hablaron otros detalles más sobre este asunto y se despidieron.

En Caracas el interés fue menor que el entusiasmo latino provocado en Buenos Aires por esta primera expedición fluvial realizada por los venezolanos, desde la Isla de Margarita a Buenos Aires “sólo por los ríos”. Y esto corroboraba una vez más la necesidad de una Integración Fluvial Suramericana.

Varios fueron los motivos, pero aquello de que “nadie es profeta en su propio país” nos tranquilizó.

Redactamos, *in extenso*, un informe sobre el recorrido; analizamos varios eventos relacionados con la navegación y con la Integración Fluvial Suramericana, como los puntos donde la



Uno de los muchos
paraísos amazónicos



navegación está interrumpida por cauces naturales. Por otra parte, proporcionamos las medidas de profundidad de las aguas en varias épocas del año, la situación de los puertos y muchas otras observaciones generales.

No será posible dar el resumen de este informe pero, por ahora, podemos remarcar que demostramos lo que nos propusimos: una Integración Fluvial Suramericana es posible.

Demostramos de manera inequívoca que el Eje Fluvial Norte-Sur, conformado por los ríos y efluvios Orinoco-Casiquiare-Río Negro-Amazonas-Madeira-Mamoré-Guaporé-Paraguay-Paraná-Río de la Plata, representa una vía acuática segura, alrededor de la cual se podrá desarrollar el futuro sistema suramericano de navegación fluvial.

Antes de nuestros recorridos se consideraba que los ríos del Eje Fluvial Norte-Sur podrían ser navegados solamente por trechos, que sumarían unos 50 a 60% de la longitud del recorrido total. De la Boca de los Navíos hasta Buenos Aires. Sin embargo mostramos que se pueden navegar de 9.200 a 9.300 km de longitud.

Las profundidades que hemos marcado representan datos de mucha importancia, porque permiten nuevos enfoques sobre el empleo de la red de ríos de Suramérica, y además es la primera vez que estas profundidades aparecen registradas y organizadas en una misma tabla, para facilitar un mejor uso.

Hay que reconocer que el capitán tuvo mucho que ver con esta muy positiva labor, aunque él, muy modestamente, ha reconocido siempre que tiene todavía mucho que aprender.



A bordo del peñero Niculina en el río Paraguay

En primer lugar, él estuvo casi todo el tiempo “solo”. Esta, esta expedición y sus alcances no se habrían llevado a cabo, todo habría quedado en palabras.

En conclusión podemos señalar con exactitud lo siguiente: la navegación utilitaria es posible desde ya. Es verdad que se necesita dinero, pero se oponen sólo el conformismo y una falta de visión del futuro de la Humanidad.

Antes de terminar el capítulo, reflexionen bien sobre el hecho de que antes de esta expedición no se tenía conocimiento acerca de las condiciones de los ríos del continente. Sólo se hablaba de una manera pesimista sobre lo desconocido.

Tenemos la mejor red de ríos de todo el mundo, que espera por ser aprovechada. Faltan sólo: ¡Deseos y manos a la obra!

Expedición

Amistad

e Integración

Suramericana

La inmensa cuenca amazónica permite también conectar, por vía fluvial, las naciones andinas, una posibilidad que podría aprovechar con una buena inversión en infraestructura

Entregamos al Director del Instituto de Altos Estudios de América Latina el informe in extenso sobre la Expedición ORIAMPLA. Asimismo, comunicamos la proposición del Sr. Presidente del Perú, referente al recorrido de nuestro peñero Niculina en su camino de regreso a Venezuela.

Al analizar los informes, pasó lo siguiente: El primero se leyó, se tomaron las medidas del caso y se archivó. Se obtuvo un acuerdo general para el segundo: es decir, haremos la expedición de regreso, de nombre: Amistad e Integración Suramericana.

Esta vez, a la Fundación “Aniversario de Simón Bolívar” se le asociaron como patrocinadores CAF y la Fundación Orinoquia, la cual contrató a un cineasta para filmar el recorrido.

Era el mes de octubre y nos esperaba un trabajo y un recorrido enorme. En la tripulación contábamos ahora con un buen amigo de Constantino, Antonio o Tonio Cuello, que era un marinero. Venía también un camarógrafo norteamericano –el “gringo”, como lo llamábamos nosotros–; éste era Mark Micoles, de origen polaco, especialista reconocido de la moderna –en aquel tiempo– cámara Canon-Super 8.

Yo me quedaba con mis funciones de Director Técnico y encargado de la logística, preparado para todo lo que se pudiera e iba a presentar.

Decidimos zarpar desde Buenos Aires al principio del mes de enero de 1981.

Así que, en un día de suerte para nosotros –16 de diciembre de 1980–, salimos en mi pequeño auto Volkswagen para Manaos, ¡por la Guayana de Venezuela!

«Salimos en mi pequeño auto para Manaos, ¡por la Guayana de Venezuela!»



Muchos hitos cruzamos en nuestros recorridos, como este del puerto Orellana, en Perú.

Pasamos a Brasil por la aduana de Santa Elena de Uairén, anduvimos por la “selva del río Amazonas” y nos quedamos en Boa Vista, donde los cauchos se nos pincharon cinco veces.

Desde allá, tuve que regresar a Caracas, porque aunque estábamos de vacaciones, los cursos universitarios iban a empezar pronto.

El Capitán y su amigo Antonio continuaron por un nuevo tramo de la carretera amazónica, en camiones y buses; y de esa manera llegaron a Manaus el día 27 de diciembre de 1980.

En Brasil estaban pendientes de nosotros, así que aparecieron varias notas de prensa. Tanto así que unos días más tarde, en Río de Janeiro, el periódico *O Globo* publica un gran artículo sobre la Integración Fluvial, insistiendo sobre la potencia de los ríos suramericanos.

Utilizando los mismos medios de transporte, el día 4 de enero de 1981 mis dos queridos y apreciados hermanos y su buen amigo se encontraban en Buenos Aires, donde los estaba esperando el peñero –“como nuevecito”–, en el astillero de nuestro amigo Bigioli.

Yo llegué desde Caracas, por avión, con el camarógrafo y su cámara Super 8.

Antes de zarpar, para manifestar que no olvidamos a nuestros hermanos de la República del Uruguay, hice un corto viaje aéreo hasta Montevideo, para así incluirlos en el recorrido. De este modo, ya habíamos tocado dos capitales: Buenos Aires y Montevideo.



La tripulación de la expedición de la amistad



En la mañana del 13 enero del año 1981, el peñero zarpó del puerto Tigre, lo que era Buenos Aires, y empezamos la subida por los ríos de La Plata, Paraná y Paraguay.

Pasamos por el Balneario Luján, y después de separarnos, navegaron casi todo el tiempo contra la corriente fuerte de estos dos últimos ríos.

Pero, atracamos, y tocamos la capital, Asunción, de la República del Paraguay.

Al comparar las fechas de llegada en los diversos puertos con las de nuestro programa, la expedición mostraba un poco de atraso. Es que teníamos un gran y muy notable obstáculo, o mejor dicho, un importante acontecimiento: era el *Carnaval do Brasil*.

Así pues que cada noche, en todos y cada uno de los puertos, había fiestas y desfiles, y nuestro camarógrafo, “el gringo”, consideraba los bailes y la música más interesantes que los paisajes de los ríos.

En tal caso, llegamos bien al puerto Guayaramerim, en Bolivia, el cual estaba muy cerca de la confluencia del río Beni con el río Mamoré, de los cuales resulta el potente Madeira.

El río Beni viene del Sur, desde los Andes de Bolivia, desde alrededor de unos 1.170 km, y para los del *Niculina* representaba la única vía por la cual podían llegar a la capital, La Paz, ubicada a unos 3.300 metros de altitud. Era la cuarta capital que visitaríamos.

Era todavía un río poco conocido. Antes de la llegada de Colón, los incas utilizaban al río Beni para bajar por sus aguas

«Y en un camión con naranjas, los expedicionarios llegaron a La Paz, el mismo día»



A La Paz no se llega directamente con un barco, pero la capital altiplánica está cerca de la cuenca amazónica

en búsqueda de esclavos y de metales. Pero quedó completamente aislado hasta el siglo XIX, cuando en su valle fueron descubiertos enormes cantidades de árboles de caucho.

Nuestra gente llegó por fin a la falda de los Andes, al puerto Latino. Aquí, comienza una carretera asfaltada –recién construida–, que después de 450 km llega hasta La Paz.

Pero antes, en el puerto Riberalta del Beni, se alquiló un barco –como nuestro peñero, pero de fondo plano–, llamado *La Hormiga*. El agua era poca, porque la sequía continuaba y los afluentes estaban casi secos. Así que, después de unos 700 km, el río se volvió poco navegable aunque, según opinaba toda la gente, el canal se hubiera podido mejorar fácilmente.

Después de 40 km se tocó el puerto de Rurenabaque, que es una localidad de montaña.

Allá, el río Beni corre por un estrecho llamado La Bala, con una corriente de muy alta velocidad, de más de 12 km/hora.

El Capitán alquiló un barco especial, indicado para esta parte del recorrido del río, es decir de madera gruesa y propulsado por cuatro motores fuera de borda, de 100 HP cada uno, para darle un mejor empuje.

Luego de 300 km se llegó al puerto fluvial Linares, en la rica región de Los Yungas.

Y en un camión con naranjas, los expedicionarios llegaron a La Paz, el mismo día.

Fue el 14 de abril de 1981. Ellos me encontraron esperándolos, conforme a lo programado.

La Paz era la cuarta capital a la cual los ríos nos condujeron, así que entre el 15 y el 17 de abril de 1981 participamos en varias conferencias: una en el Palacio del Gobierno, otra en el Estado Mayor del Ejército y la tercera con el Rector Montilla de la Universidad Mayor de San Andrés.

Después de todo eso, yo tuve que regresar nuevamente a Caracas, a mi deber “clásico”.

Al final de abril, mis amigos se fueron desde La Paz a Cochabamba en tren.

De allá, navegando, todos se fueron al puerto Villarreal, sobre el río Ichilo, afluente del Mamoré. Luego, navegaron por el Mamoré, y, por fin, a bordo de una gabarra de la Marina de Bolivia, llegaron al puerto Guajaramerim, donde los esperaba nuestro peñero, el muy fiel *Niculina*.

La visita a La Paz permitió que nuestros expedicionarios navegaran sobre la mayor parte del río Mamoré, como unos 1.100 km.

Navegaron también por muchos ríos más pequeños y vieron que las condiciones de navegación eran bastante buenas, así que, al darles una mayor atención, se ayudaría mucho a la gente. Pero, en Bolivia, el dinero es muy raro.

El traslado por tierra del peñero se hizo con un camión, por la carretera que va a lo largo del río Alto Madeira; y así se llegó a Pôrto Velho, el 10 de mayo de 1981. Se revisaron algunas partes del peñero que habían sufrido en el transporte, y se aprovechó este reposo obligado para el descanso de la tripulación.

«El día 3 de julio, nuestra expedición atracó en el puerto Pucallpa, levantado en el siglo XVIII por los franciscanos»

Luego de otros diez días –del 17 al 26 de mayo–, se llegó al río de las Amazonas, se navegó un pequeño trozo de este río, y el peñero *Niculina* entró en el puerto de Manaos.

En Manaos, nuestros amigos hicieron un cálculo sobre la distancia que se debía cubrir para llegar a Lima, donde teníamos que ser puntuales, porque el Capitán y yo teníamos que reunirnos con el Presidente de Perú. De tal forma que desde Manaos hasta Iquitos –donde el río Amazonas cambia su nombre al de Solimões–, se debían cubrir 2.294 km; después de otros 100 km por el río que ha recobrado otra vez el nombre de Amazonas, frente al puerto de Nauta, llegan los ríos Marañón y Ucayali, que forman el Río Mar; habría que navegar sobre el río Ucayali algo más de unos 1.000 km, hasta el puerto peruano de Pucallpa; desde allá, por una carretera recién asfaltada, de 800 km –cruzando los Andes–, nuestros amigos llegarán hasta la quinta capital, Lima.

Es decir que para llegar el día previsto para la reunión, se debía surcar casi 4.550 km, lo que significaba navegar más de unos 100 km al día.

La expedición zarpó de Manaos el 28 mayo de 1981, y pocos días más tarde llegaron al puerto Tefé.

Este puerto es obra del más grande conocedor del río Amazonas de los siglos XVII y XVIII, el padre Samuel Fritz. Este cura ha hecho el mejor mapa del Amazonas, el mismo que ha sido utilizado por todos aquellos que navegaron este río por más de unos 200 años.

Luego, el día 5 de junio, el peñero atracó en el puerto San Antonio de Iça, punto donde el río colombiano Putumayo confluye en el Solimões, pero es denominado Iça.



Los traslados en camión del peñero y el aprovisionamiento eran las labores más complicadas de la expedición

El capitán Constantino disfrutando de la fama junto con Germán Arciniegas y familia



Dos días más más tarde –para comprar combustible–, mis amigos atracaron en el puerto São Paulo de Olivenza, que era también un asentamiento fundado por el padre Fritz.

El 10 de julio pudimos atracar en el gran puerto brasileño Benjamin Constant.

Leticia es el principal puerto colombiano del río Solimões, y hospedó a nuestra gente por dos días. Aquí, pudieron ver la primera estatua dedicada al capitán Francisco Orellana.

Fue un 14 de junio cuando el peñero *Niculina* atracó en el puerto San Pablo, el mayor lazareto u hospital de leprosos. Los habitantes no dejaron a nuestra gente que bajara del peñero, así que todos tuvieron que quedarse a bordo durante la noche entera.

Se llegó a Iquitos el día 18 de junio y, nuevamente, el capitán Constantino y sus amigos fueron recibidos oficialmente por el Comandante de la Flota Militar Peruana.



El capitán dando detalles al presidente Belaúnde Terry

El Capitán del Puerto les dio la bienvenida a Perú, transmitiéndoles los más cálidos saludos de parte del Presidente de este país.

—

Dos días más tarde estaban frente al nuevo río que los esperaba: el Ucayali. Ellos debían surcar sus aguas y, por una carretera, llegar a Lima.

—

El 22 de junio de 1980, nuestro peñero atracó en el puerto más importante del río Ucayali, en la ciudad de Requena. Para la gran sorpresa de todos, los venezolanos y el “gringo” vimos que los peruanos habían construido allí un moderno hospital, obra de los misioneros franciscanos.

—

Por fin, el día 3 de julio, nuestra expedición atracó en el puerto Pucallpa, levantado en el siglo XVIII por los franciscanos. En 1940 los habitantes eran 2.368, en 1961 llegaron a 26.391, y en 1981 se estaban acercando a los 100.000.

—

Como la mayor parte de los puertos fluviales de Suramérica, este puerto no tiene ninguna instalación portuaria. Los barcos atracan directamente en el margen del río.

En los últimos años, el presidente Belaúnde Terry había hecho un nuevo y moderno puerto, proyectado y construido por una compañía canadiense, que sería inaugurado pronto.

Los expedicionarios se quedaron muy contentos porque los autobuseros les aseguraron que los dejarían en la ciudad de Lima.

Es una carretera de montaña y el vehículo llega a un punto donde una señalización le indica que encontrarán al ferrocarril más alto del mundo: son 4.818 m sobre el nivel del mar. Desde aquí se inicia el descenso hacia el Océano Pacífico, hacia Lima, que se encuentra a una altitud de sólo 12 m.

La llegada a Lima –la quinta capital a la cual los ríos nos estaban dirigiendo– fue el día 7 de junio de 1981, y allá –como decía mi hermano Constantino– los esperaba “el infatigable Paul”, es decir: yo.

Era algo increíble, pero era la pura realidad: nuestro peñero había hecho el zarpe en el Mar Caribe, había navegado hasta Buenos Aires, y ahora su tripulación se hallaba en Lima.

Al día siguiente fuimos recibidos por el presidente Belaúnde Terry, en el Palacio Presidencial de Pizarro. Se habló mucho sobre las reales posibilidades y sobre las ventajas y la urgente necesidad de una Integración Fluvial Suramericana.

En el parlamento de Lima nos encontramos con el Dr. Rafael Caldera, ex presidente de Venezuela. Nos conocía bastante bien y mostró su gran interés por nuestra labor integracionista. El Dr. Caldera firmó en la bitácora de nuestro peñero, al lado del Presidente del Perú.

«Se zarpó el día primero del mes de septiembre con unas aguas turbias, crecidas por las lluvias»



Fuimos recibidos en esta capital con todos los honores. Presentamos charlas en algunas de sus universidades, en unas embajadas y se dieron varias ruedas de prensa.

En Lima se hablaba solamente de los “expedicionarios de Venezuela”.

Un día antes de salir de Lima, el Presidente de Perú nos puso al tanto de un hecho muy grave: había estallado un conflicto limítrofe entre Perú y Ecuador.

Como en este puerto brasileiro, faltan muchos muelles a lo largo del sistema fluvial suramericano

Como no teníamos el tiempo necesario para obtener visados especiales para Ecuador, Paul salió en el acto para Quito. Allí, después de hablar con el Ministerio del Exterior, llamó al capitán y le dijo que todo estaba “Ok”.

Fueron unos días de descanso activo y, una vez que el momento pasó, otra vez nuestros expedicionarios se pusieron en marcha en el peñero, hacia Pucallpa.

El 20 de julio y, después de haber cruzado de nuevo los Andes, nos encontrábamos otra vez en el puerto Pucallpa.

Zarpamos para Iquitos, adonde se llegó el 29 de julio de 1981 de acuerdo a lo programado.

Ahora debíamos remontar las aguas del río Napo que desemboca en el Solimões, a unos 58 km aguas abajo del puerto de Iquitos.

El día 31 de julio, zarpamos desde Iquitos para navegar por el Napo. Eran unos 940 km hasta la carretera que va a Quito.

Vimos el gran río Napo que se vuelve algo pantanoso en la confluencia con el río Amazonas, un primero de agosto.

El Capitán y su gente tuvieron una sorpresa: en un puerto muy chiquito, el puerto Orellana, vieron un enorme monolito en medio de las aguas y de éste emergía, de un borde lateral, un barco que se asemejaba mucho a nuestro peñero.

Más tarde, apareció una tabla que indicaba un puerto todavía inexistente: era el Puerto Cesel-Napo-Putumayo. Era otro proyecto que el presidente Belaúnde no pudo terminar, ideado

*«El peñero
Niculina y su
tripulación
fueron bien
recibidos en
el puerto por
toda la pobla-
ción con flores
y banderas.»*

para unir el río Napo con el río Putumayo, a una distancia de 60 km, mediante la canalización de un pequeño río. Esta idea se podría verdaderamente realizar, y la misma ahorraría centenares de kilómetros de camino entre Perú y Colombia, obra realmente significativa. A la confluencia con el río Aguarico en la frontera entre Perú y Ecuador, se llegó el día 6 de agosto de 1981.

El comandante del puerto Pantoya, de Perú, recibió a nuestra expedición con honores militares. Más tarde, en la recepción, él le dijo al Capitán que no creía que hubiera problemas en nuestra expedición a Ecuador, sin embargo, eso ya lo sabíamos.

En Ecuador, al Fuerte Ballesteros se llega el 11 de agosto de 1981. La gente del fuerte ofreció un acto festivo. Al igual que nosotros, ellos no sabían gran cosa sobre el conflicto.

En el Puerto Nuevo Rocafuerte, nuestro barco embarcó a un equipo de fútbol que de otra manera no hubiera podido regresar a Quito.

Dos días después, en la confluencia con el río Coca, nuestro peñero *Niculina* atracó en el Puerto Orellana, punto término de la navegación en Ecuador.

Se dejó el peñero en el río Coca, y los expedicionarios se montaron en un camión para ir a la sexta ciudad capital, Quito. Con este objetivo anduvimos por una carretera de 340 km. Estaba recién asfaltada, pero tuvimos que vadear el río Coca porque el puente había sido destruido por las lluvias torrenciales.

La Naturaleza es
compañera insoslayable
de la gente de esas
regiones
(páginas 84 y 85)





La tripulación pasó por una rica región petrolífera, y se pudo llegar a Quito el día 15 del mes de agosto, tocando así, por los ríos, la sexta capital.

En Quito pude ocuparme seriamente de nuestra gente, que fue bien recibida.

Entre otras cosas, dimos unas conferencias en la universidad, varias ruedas de prensa y dos presentaciones en la TV local.

El día 20 de agosto, el Capitán y yo fuimos recibidos por el Presidente encargado de la República, el Dr. Oswaldo Hurtado Larrea, y luego por el Alcalde de Quito. Con los dos hablamos sobre la Integración Fluvial y de las grandes ventajas que ésta representaría.

En Quito, el Capitán nos reunió, a su tripulación, y decidimos que, antes de regresar a Venezuela, sería bueno recorrer todo el gran río de las Amazonas-Solimões, hasta la ciudad de Belém do Pará, situada al lado del Océano Atlántico, lo que significaba navegar casi unos 3.300 km más. Con respecto al dinero, resultó que lo teníamos, eso gracias a que fuimos prudentes y, además, el Capitán decidió vender una casita que tenía en la isla de Margarita y había para ella un cliente.

Inclusive, teníamos la gran ocasión de hacer la unión virtual de los océanos del Este y Oeste de Suramérica. Y, para eso, iría hasta Guayaquil. Allí, al llegar a la orilla del Pacífico, me mojaré en el mar, de manera que al llegar al Atlántico, la unión virtual será realizada.

Cumplí la decisión del grupo, y se zarpó del Puerto Orellana el día 21 de agosto de 1981.



Los ríos pueden conectar las pampas con el Caribe

A Iquitos el peñero llegó de nuevo el día 31 agosto de 1981.

¡Ah! En el pequeño Puerto de Mazón, no había pan: ¡el panadero había sido víctima de un... tigre!; esto, sin duda, es un accidente... “amazónico”. Pero... ¡uy!, el pobre panadero...

Se zarpó el día primero del mes de septiembre con unas aguas turbias, crecidas por las lluvias. El peñero navegó sin parada hasta el puerto Tabati, y tocamos la frontera con Brasil el día 4 de septiembre de 1981.

Se navegó sin problemas hasta el 8 de septiembre, cuando se atracó frente al pueblo de Nazaret, donde pasamos una noche tranquila.

Pero, por la mañana, se tuvo una sorpresa desagradable. Durante el final del día anterior, o en el día, la tuerca que fijaba la propela de su eje se había caído y, poco después, muy probablemente en la noche, la hélice se había desprendido y se cayó al fondo del río.

Nuestro peñero fue empujado por la corriente –afortunadamente, se iba aguas abajo– por unos tres días, hasta que topamos con un barco que transportaba bananas y que nos remolcó hasta el puerto Coari, donde había un astillero.

En el gran puerto Coari existen muchas impresionantes instalaciones portuarias y con muelles flotantes, como las existentes en el puerto de Manaus.

Desde el astillero, se le comunicó al Capitán que para la reparación del eje y de la propela se iban a necesitar tres días. Fueron puntuales, pero ¡bastante caros!

Muy cerca de Coari, después de una curva del río, se encuentra la confluencia con otro gigantesco río: el Purus. Este río tiene más de 3,500 km, que fueron recorridos solamente en 1852 por los brasileños. En el pasado, el río tenía un enorme número de árboles de caucho en sus orillas. Es un río navegable en su totalidad.

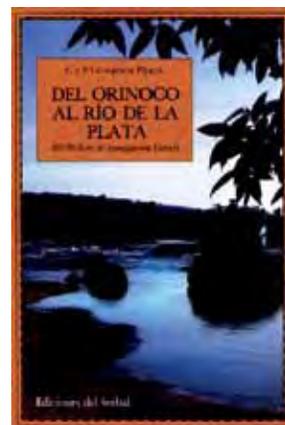
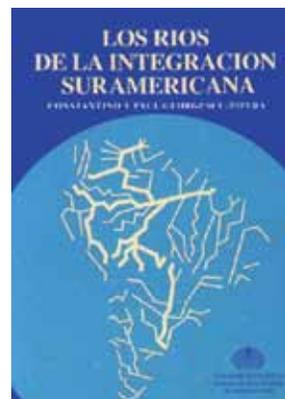
En las crecidas sus aguas suben casi 20 m sobre el nivel normal. El célebre coronel Percy Fawcett encontró en uno de sus afluentes un barco de Hamburgo, de unas 3.000 toneladas, que había navegado por sus aguas y por el Solimões varios miles de kilómetros.

El 21 de septiembre, la expedición atracó otra vez en Manaus, donde los esperaba un motor nuevo, de 80 HP. Era un motor que yo había enviado, por precaución, para ayudar al “viejo japonés” a vencer la terrible corriente del Río Negro.

Pero, también se tuvo una pérdida: nuestro amigo “el gringo” debió partir para Estados Unidos, porque su contrato con Orinoquia había finalizado.

Al año siguiente, después de haberse terminado esta expedición, el filme que había trabajado Mike Nicholas fue revelado. Era un material que representaba más de 60 horas de filmación, del cual se seleccionaron 22 rollos que se pueden ver en unos 400 minutos.

Como uno de los problemas más graves de nuestras acciones ha sido siempre el dinero, lamentablemente a estas alturas la película sigue en el mismo estado de hace ya treinta años. Es un material, desde todos los puntos de vista, “único”, que con el tiempo que ha discurrido ha obtenido aún mayor valor, pero sigue sin haberse concluido.



Nuestros libros anteriores

Pues, todos los interesados son bienvenidos y, dado el avance de la civilización, el material es casi “de época”.

En el puerto de Manaus fuimos informados que una tormenta había hecho naufragar un gran barco de pasajeros, en el cercano puerto de Óbidos, lo que provocó 156 muertos. Igualmente, habían sido destruidos innumerables canoas y barcos más pequeños. ¡Qué desastre!

El *Niculina* se hallaba aproximadamente a unos 1.600 km del Atlántico, pero el día 3 de octubre de 1981, la expedición estaba en Belém do Pará.

Fuimos con una lancha rápida al Atlántico, así que pudimos festejar la vencida del “Río de las Amazonas” y la conexión factible de los dos océanos. Celebramos con sendas botellas de Coca-Cola; aunque Antonio y yo decíamos que se merecía un brindis de más... burbujas.

El brindis lo ofreció el Excelentísimo Sr. Da Silva López, el gobernador del Estado, quien nos felicitó, ofreciéndonos residencia en la ciudad por todo el tiempo que pensábamos quedarnos.

Pero, después de visitar la universidad y de dar una rueda de prensa, tuvimos que salir porque quedaban todavía muchos ríos por recorrer.

Tuvimos otra vez suerte: encontramos en el puerto a un señor, dueño de un pequeño barco de cabotaje, que debía salir para Manaus. Éste, todo un caballero, le propuso al Capitán meter nuestro peñero al remolque. Una semana más tarde, el 18 del mes de octubre de 1981, con la tripulación descansada, los dos barcos atracaron en Manaus.



Se fijó el motor fuera de borda y, dos días después, se zarpó con destino a Venezuela.

La expedición había obtenido un precioso regalo de la Capitania del Puerto de Manaos: un mapa del Río Negro, desde Manaos hasta la frontera con Venezuela.

En el viaje de ida se había navegado sin problemas hasta Manaos, pero estudiando el mapa, todo el entusiasmo de los dos amigos de a bordo desapareció.

Las viejas vías férreas de la región conocieron mejores épocas

Hasta la confluencia con el río Branco, unos 400 km, en el mapa aparecían un sinfín de islas, de canales, lagunas y cañños. Pero siempre estaba claramente indicado el canal navegable del río, con profundidades de 8 m, y en ciertos lugares una extensión que llega hasta unos 30 km.

En este mapa, vimos que desde el río Branco hasta Venezuela había piedras peligrosas en todas partes.

El día 2 de noviembre, el peñero *Niculina* estaba en el Puerto de Camanaus, desde donde comienza la Cachoeira de São Gabriel. Pero se había construido un tramo de carretera de unos 30 km, que ulteriormente va a ser incorporado a una gran carretera transamazónica.

Pero pasar la Cachuela de São Gabriel, a pesar de que ahora se tenían dos motores, fue mucho más difícil. Dos veces el peñero fue llevado por la corriente algunos kilómetros aguas abajo, pero, al fin logramos pasar.

El día 6 de noviembre de 1981 fue un día marcado “con una piedra blanca”, porque habíamos llegado a la Piedra del Cocuy, donde comienza el territorio de Venezuela.

Al día siguiente, el 7 de noviembre, se llegó al puerto de San Carlos de Río Negro, donde se encontraba la primera guarnición venezolana.

El peñero *Niculina* y su tripulación fueron recibidos en el puerto por toda la población del pueblo, con flores y banderas.

Se había recorrido el río Casiquiare sin problemas y sin descansar. El Capitán y su tan valioso amigo Antonio Cuello estaban agotados, porque se cumplía casi un año desde que



empezaron a explorar los ríos y todavía quedaban cosas que hacer.

El 18 de noviembre, por fin, se descargó el peñero del camión, directamente en las aguas del Orinoco, después de haberse hecho el transbordo para evitar los grandes raudales.

Fuimos recibidos por mucha gente y por las autoridades con una cena festiva ofrecida por el Club de Leones, del cual nuestro amigo Antonio es un distinguido miembro.

La Piedra del Cocuy marca el encuentro de los límites de Venezuela, Brasil y Colombia

El día 20 de noviembre, a tempranas horas, se zarpó de Puerto Ayacucho, atracando luego en Puerto Carreño, Colombia, ubicado cerca de la confluencia del Orinoco con el gran río Meta.

Estos dos ríos son de los pocos de Suramérica que han sido navegados y utilizados con fines económicos casi desde el día del “Descubrimiento”.

El Meta tiene algo más de 1.200 km de longitud, de los cuales solamente unos 865 km pueden ser utilizados para la navegación, es decir, entre el Puerto Carreño y Puerto López, donde comienzan a elevarse los Andes.

El Meta llevó a los alemanes presentes en Venezuela en el siglo XVI, cuando participaron en la Conquista junto con los españoles, a la fundación de la ciudad de Santa Fe de Bogotá.

Fue Gonzalo Jiménez de Quesada, el gobernador de la Nueva Granada, la Colombia de hoy, y su yerno, el capitán Antonio de Berríos, quienes hicieron varias expediciones por estos ríos. Ellos llegaron hasta la isla de Trinidad en el Mar Caribe. Y, desde aquel entonces hasta hoy, este río ha constituido el único camino entre el Delta del Orinoco y los Andes de Colombia, pasando por los grandes llanos de los dos países.

En el siglo XIX, estos ríos van a ser utilizados por compañías de naves a vapor. Pero por problemas políticos e intereses económicos surgidos entre estos Estados, vecinos y amigos, se reconsideraron experiencias comunes, que duraban desde hace siglos.

Como unos países estaban más interesados que otros en este proyecto de la Integración Fluvial Suramericana, los interesados de verdad recuerdan todavía nuestras expediciones.

Por ello, el 26 de junio de 1997 –más de diez años después de esta expedición de amistad–, don Héctor Gros Espiell, embajador de la República de Uruguay –en aquel momento Decano del Grupo de Embajadores de Suramérica en Francia–, convocó una reunión general en la cual se discutió el problema de la “Integración Fluvial Suramericana”. Todos, inclusive el representante de Brasil, firmaron el documento cuya copia se anexa se anexa en la página siguiente.

La idea de esta integración es interesante, y puede incluir a Estados fuera de Suramérica, que apenas hace unos 200 años eran colonias españolas o portuguesas.

El agua del Meta trae muchos aluviones, que representan alrededor del 70% del total del caudal sólido del río Orinoco. Esta es una situación muy negativa, debido a que las autoridades colombianas han permitido la tala sin control en la cuenca de este río. Por esta razón, a lo largo del río Meta hay muchas zonas donde estos residuos se depositan y esto trae como consecuencia que el río cambie a menudo de curso: como un río loco, con el cauce incierto. Nuestro peñero *Niculina* se atascó varias veces en el lodo de estos depósitos pero, “gracias a Dios”, logramos sacarlo.

La expedición llegó a Puerto López, y unas cuatro horas más tarde nos encontrábamos en la ciudad capital de Colombia, Bogotá, la séptima ciudad a la que nos llevó uno de los ríos del Continente de las Aguas. Llegamos a Santa Fe de Bogotá y demostramos así, de manera práctica, que es posible enlazar a través de sus ríos a los países y capitales de los países andinos.

Tuvimos la satisfacción de encontrarnos, discutir y compartir la comida en un buen restaurante con un muy capaz escritor,

académico, profesor y político, que los partidos se disputaban para tenerlo aunque fuera como independiente “pero con ellos”: era don Germán Arciniegas, que significaba mucho más que un tesoro. Lástima que se ha ido, él también.

Nos despedimos de nuestros amigos de Bogotá, y aunque el caudal de las aguas del Meta era algo reducido para el mes de diciembre, bajamos por él, y –más que nunca–, el muy “Soberbio Orinoco” –como decía Julio Verne– nos condujo en la Víspera de la Navidad de 1981 a la Isla de Margarita, por el Mar de los Caribes.

Estábamos los tres, porque en Barrancas del Orinoco me puse a la orden de nuestro Capitán.

Antonio y Constantino llevaban ya más de un año fuera, así que atracamos con mucho placer casi en el mismo punto desde donde habíamos iniciado la expedición en el año 1978.

Era el día 23 de diciembre de 1981, 16 horas y 32 minutos, cuando atracamos al margen del maravilloso Mar de los Caribes en la Isla de Margarita. Habíamos recorrido más de 35.000 km, era casi como haber realizado la circunvalación del globo terrestre.

Días más tarde, el peñero *Niculina* regresó a La Guaira.

Luego, el Mar de los Caribes nos llevó también a Caracas, con sus techos rojos: la octava y última ciudad capital que tocamos en este recorrido, que terminamos felizmente y que fue, de verdad, una “Expedición de Amistad e Integración Suramericana”.

Paris, 26 de junio de 1997

Los Embajadores que suscriben, representantes ante el Gobierno de la República Francesa de países latinoamericanos, con especiales intereses en el desarrollo de la integración fluvial de la América del Sur, habiendo conocido y admirado los estudios y actividades de los hermanos Constantin y Pablo Georgescu-Pipera, expresan que la reedición actualizada -y eventualmente la publicación en francés o en inglés- de su libro « Los Rios de la Integración Suramericana » constituiría un aporte de gran importancia al conocimiento de esta cuestión esencial para el desarrollo de nuestra América y de nuestros países.


Maria Luisa Federici
 MARÍA LUISA FEDERICI
 Ambassadeur du Pérou


Héctor Gros Espiell
 Héctor Gros Espiell
 Embajador


Juan Cervera
 Embajador del Ecuador


Juan Archibaldo Lanús
 JUAN ARCHIBALDO LANÚS
 Embajador


Rubén Bareiro Sagu
 Rubén Bareiro Sagu
 Embajador
 Delegado Permanente
 PARAGUAY


Pablo Obregón
 Pablo Obregón
 Embajador de Colombia
 ante la UNESCO


Francisco Kerdel Vegas
 Francisco KERDEL VEGAS
 Ambassadeur

Testimonio de los embajadores que en 1997 apostaron por seguir buscando el sueño mediante la divulgación de nuestras expediciones

Tuvimos el honor de ser recibidos en la residencia de La Casona por el presidente de Venezuela, el Dr. don Luis Herrera Campins, quien se entrevistó extensamente con nosotros: el Capitán, Antonio Cuello y yo.

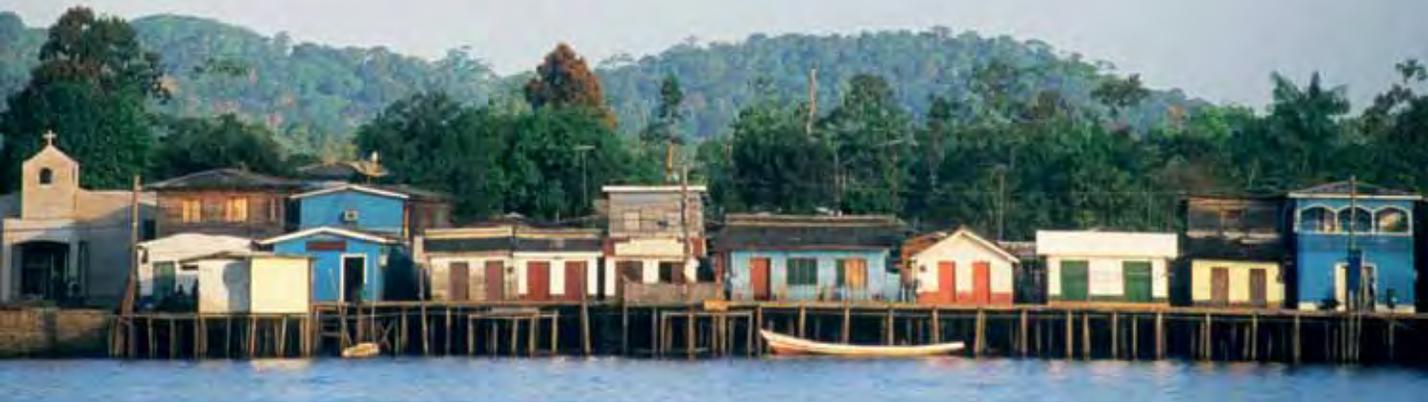
De todas las capitales, no tocamos Brasilia, que está cerca del río Araguaia, que los cariocas unirán al Paraná, y al lado del río São Francisco, que tendrá una confortable salida al Atlántico; así, queda sólo la Guayana de Holanda, porque la Guayana Francesa es parte de Francia, mientras que la inglesa tiene su Esequibo.

Para Chile, el Pacífico es como su río generoso, que baña las costas de este país.

Es decir, de los trece países de Suramérica, nueve de ellos tienen ríos cercanos a las capitales. Uno tiene la parte cercana del Océano, como Río, otra tiene su río propio y sabemos que la Integración Fluvial es posible.

Esta vez, tuvimos una buena tripulación comandada por nuestro Capitán:

1. Antonio Cuello, un muchacho muy sano, de unos 28 años, y como un buen margariteño, un buen pescador. Buen amigo del Capitán Constantino, ellos anduvieron por tierra, con todos los medios terrestres imaginables o no, desde la isla de Margarita hasta Buenos Aires. Antonio Cuello ha sido de una gran ayuda en muchas ocasiones de la expedición y siempre lo vamos a recordar con cariño y respeto. Es una gran persona. Antonio, querido amigo, te vamos a considerar siempre, porque nos haces falta.



Una población ribereña

2. El camarógrafo contratado por Orinoquia para hacer una película y especialista reconocido en Super 8, Mark Mikolas, al cual nosotros le decíamos con cariño “Gringo”, y casi no nos respondía si le decíamos Mark, es un muchacho trabajador y muy sano.

3. Quien aquí suscribe, que tenía que estar en Caracas para las clases, pero podía encontrar al peñero y su gente en las vacaciones o por cortos ratos, de acuerdo con las necesidades, con permisos de mis jefes y de acuerdo con los estudiantes, para recuperar las horas a las cuales eventualmente faltaba.

Como de costumbre, escribimos un informe con nuestras conclusiones y lo entregamos.

Al mismo tiempo empezamos a escribir un libro que apareció en 1984, firmado por Constantino y Paul Georgescu C. Pipera: *Los ríos de la integración suramericana*, editado por el IAEAL (Instituto de Altos Estudios de América Latina). Presenta los ríos de las tres cuencas que recorrimos, ilustrado con muchos mapas y un índice de materias, y se convirtió en un *best seller* de nuestro Instituto.

Expedición

Fluvio-Marítima

Hemisférica

Una embarcación puede partir del Magdalena o el Orinoco, atravesar el Caribe y remontar el Mississippi para alcanzar los Grandes Lagos, como decidimos demostrar con otro gran viaje

Como han visto, desde el año 1980 a 1983 –durante nuestras expediciones– tuvimos el especial placer y honor de charlar muchas veces con el presidente Arq. don Fernando Belaúnde Terry, apasionado expedicionario y gran promotor de la Integración Fluvial Suramericana.

En esas oportunidades, cambiamos muchas opiniones sobre la posibilidad de implementar una Expedición Fluvial-Marítima Hemisférica, que uniría por ríos a Buenos Aires con Caracas, cruzaría el Mar Caribe y, por los ríos del Norte, continuaría desde Nueva Orleans a Quebec y, luego, por el río Hudson –que de manera práctica puede ser considerado como una hidrovía–, podríamos tocar la ciudad de Nueva York.

Era un tema cuyos pros y contras ya habíamos conversado ampliamente con el distinguido Dr. Miguel Ángel Burelli Rivas.

Todos estuvieron de acuerdo en realizar esta expedición porque la realidad que se perfilaba, el momento que vivíamos, exhortaba a la conformación de grandes conglomerados económicos, a escala regional-continental, como una etapa obligatoria hacia un mercado global, que de seguro se estaría organizando. Como tal, pronto las hidrovías tendrían una real vigencia, de manera que Suramérica no se podía quedar como una excepción a esta regla de la evolución económica del mundo moderno. Con humor, y de una manera mucho más simple, era lo que había dicho, por fuerza, y de acuerdo con el gran escritor y filósofo Marshall McLuhan: que a una aldea global, era obligatorio corresponderle con un mercado global.

Esta expedición ha sido particular para la región del Norte, aunque era de interés general. Tuvimos que aportar una parte del dinero nosotros mismos, pues la expedición no tenía suficiente gente que la apoyara en esta zona.



Constantino –el Capitán de nuestras expediciones–, y yo estábamos obligados a pensar siempre más en los aspectos prácticos de los problemas, aunque nos tocaba una gran parte del trabajo técnico-científico. El momento era propicio, porque debíamos ver cómo era considerado este asunto en los países más desarrollados y, entre otras actividades, habíamos terminado de escribir y dar a la imprenta –en el marco del IAEAL–, nuestro libro en castellano e inglés: *Los ríos de la Integración Fluvial Suramericana/South American River Integration*. Habíamos trabajado duro y honradamente, y como todas

Un clásico *steamer*
del Mississippi

estas actividades estaban relacionadas con la USB, la mencionada acción nos parecía factible.

En nuestra opinión, la Expedición Fluvio-Marítima Hemisférica debería tener tres etapas:

1. **Etapas del Sur:** se debería empezar en Buenos Aires. Luego se navegaría hacia el Norte –por el Eje Fluvial Norte-Sur–, y finalizaría en La Guaira.

2. **Etapas del Mar Caribe:** se cruzaría sólo este mar, y se llegaría a Nueva Orleans.

3. **Etapas del Norte:** se surcarían las aguas del gigante río Mississippi –descubierto por Hernando De Soto–, el cual nos conduciría a los Grandes Lagos; navegaríamos por el río Saint Laurent a la ciudad de Quebec, y luego iríamos a New York.

Para la Etapa del Sur era más sencillo empezar por tratarse de Suramérica, así que el Rectorado de la USB y el IAEAL dieron la autorización inmediatamente.

Luego, se sumaron como patrocinadores el Proyecto Orinoco Apure, la Armada de Venezuela, Seguros Orinoco, varios Ministerios, Venezolana de Navegación y CAF.

Asimismo, el canal Radio Caracas Televisión nos puso a la disposición un grupo de cineastas, dirigidos por el licenciado Máximo Dotta, para filmar esta parte de la expedición.

Tuvimos también un inesperado patrocinador: Motores IVECO-Fiat de Venezuela, que nos donó un motor marino moderno, de mayor caballaje, para sustituir al “viejo japonés”.

«Cambiamos también el nombre del peñero por aquel del Río Padre de Venezuela: Orinoco»



Con el cambio del motor, y con el “decano de edad de nuestros patrocinadores”, Dr. don Perret Gentil, cambiamos también el nombre del peñero por aquel del Río Padre de Venezuela: *Orinoco*.

La transformación
del *Niculina*
en *Orinoco*

Etapa del Sur

Teníamos suficientes razones para pensar que esta nueva expedición nos permitiría ahondar y ampliar nuestras observaciones y puntos de vista sobre los ríos del Sur. Por eso fue que desde el puerto fluvial-marítimo de Buenos Aires navegaríamos hasta el –también fluvial-marítimo– puerto de Quebec. En otras palabras, desde el Terminal del Sur, llegaríamos al Terminal del Norte de esta vía Fluvio-Marítima Hemisférica, de casi 10.000 millas marinas de longitud (16.000 km), la que nos acercaría a nuestros vecinos un poco lejanos, los latinos del Norte.



En la Parte Sur, denominamos a la Expedición de Integración Fluvial-Marítima Hemisférica la “Expedición Orinoco ‘86”.

Empezamos la navegación con bombos y platillos el día 13 de febrero de 1986 en Buenos Aires, cuando era el Día de la Juventud.

Así, llenos de “juvenil” entusiasmo, zarpamos desde Buenos Aires rumbo al Norte, hacia Venezuela.



Ocho meses más tarde, el 12 de octubre de 1986, después de haber recorrido parte de las repúblicas de Argentina, Paraguay, Brasil, Bolivia, Colombia y Venezuela, atracamos en el puerto de La Guaira, de nuestro maravilloso país.

En el período de intensa actividad que pasamos durante este tercer recorrido del Eje Fluvial Norte-Sur, pudimos reconfirmar y reafianzar –“en el propio campo”– las observaciones hechas anteriormente.

Buenos Aires,
el extremo sur
del camino

Efectivamente, los ríos que forman las redes de ríos de las cuencas del Río de La Plata, del Amazonas y del Orinoco, pueden organizarse –en un plazo relativamente corto, y con costos bastante reducidos–, para formar un magnífico Sistema Suramericano de Navegación Utilitaria, de unos 30.000 km de longitud.

A mediano plazo se le pueden agregar otros 20.000 km de ríos, así que el sistema puede alcanzar una extensión de alrededor de 50.000 km.

Estas observaciones nos servían para saber que se facilitaría la integración física de nuestros países: en cuanto a comunicaciones con transportes de personas y de mercancías y para desarrollar las relaciones socioculturales del Nuevo Mundo.

Presentamos y defendimos estas ideas con charlas y debates que se organizaron en muchas universidades e instituciones, todas ubicadas a lo largo del trayecto de nuestro peñero *Orinoco*.

A la vez, de acuerdo con nuestra filosofía, sosteníamos que se podía navegar desde “ya”. La prueba contundente de nuestra tesis se fundaba tomando en cuenta las poblaciones ubicadas sobre las orillas de estos ríos, que los utilizaban como vías de comunicación e integración. Porque, como dijo Leandro Tocantins –el gran poeta y ecologista brasileño–, por estas regiones “*o rio comanda a vida*”.

«*El sistema puede alcanzar una extensión de alrededor de 50.000 km.*»

Durante la navegación de estos ríos, han sido motivo de especial interés y aprendizaje para todos nosotros los contactos con los “balseros” o “bargeros” –hombres que van en una balsa– y transportan granos y minerales por los ríos Paraguay y Paraná. Y al unirse el Paraná más tarde con el río Uruguay, forman el quinto río del planeta, el Río de la Plata, con un caudal medio anual de casi 28.000 m³/s.



No menos atención han merecido los muchos campesinos y *seringueiros* (recolectores) que por los ríos Iténez, Guaporé, Mamoré, Beni y Madre de Dios comercian ganado vacuno, madera, nueces del Brasil y caucho; como, también los balseros, vaqueros, agricultores y pescadores del gran río Madeira y del Río Mar, el inmenso y tan hermoso río de las Amazonas.

El ecoturismo avanza en el Amazonas

La zona de las partes bajas de los ríos Mamoré y Beni, y el Alto Madeira, de casi 400 km, con 22 cataratas y rápidos, no permite la navegación por el río Madeira. Es a causa de estos

obstáculos mayores, como hemos dicho, que Bolivia no tiene un acceso fácil al Río Mar.

Brasil, por su parte, considera de suma importancia la búsqueda de una solución a los obstáculos que presentan las comunicaciones acuáticas y los problemas de los campesinos de Bolivia. Es por ello que se comienzan a realizar estudios con técnicos que se dedican a estudiar la creación de una gran represa de Madeira que dará una respuesta favorable al problema.

Estas reflexiones nos pasaban por la cabeza antes de llegar a la ciudad de Manaus, ex capital mundial de la “goma elástica”.

Pero, después, navegamos sobre las aguas “color tinta” del Río Negro, descubierto y visto por primera vez por los conquistadores que vinieron con Orellana desde el río Coca.

Luego, entramos en el río Casiquiare, único en el mundo, porque liga de manera natural, sin intervención humana, las grandes cuencas hidrográficas del Orinoco y del Amazonas. Asimismo pudimos ver en este recorrido por el Casiquiare, que lo que se ha dicho “que este sistema de ríos de aguas negras es uno de los ‘sistemas’ más grandes del mundo” parece ser real.

En relación con la parte superior del Río Negro, del Casiquiare, del Alto Orinoco y de la zona de los grandes raudales de Atures y Maypures, concluimos que ésta es una de las regiones donde se debe trabajar más para que la Integración Fluvial Suramericana se pueda realizar de la forma que la navegación moderna exige. Sobre este tópico trabajó el gran patriota venezolano don Rafael de León, quien estudió y dejó muchos proyectos por ejecutarse, proyectos que quieren continuarse.



Más tarde, después de pasar por tierra –transbordándolo por un camión, para evitar los raudales–, nuestro peñero *Orinoco* pasó frente al puerto El Jobal. Aquí comienza el recorrido de la bauxita de los Cerros de Pijiguaos hacia la planta de aluminio de Puerto Ordaz.

En este puerto, frente a la Siderúrgica del Orinoco, empezamos a cruzarnos con barcos de alta mar. Son buques que llevan por todo el mundo el mineral de la “montaña de hierro”, que es el Cerro Simón Bolívar, con mineral con un tenor de hierro de alrededor de un 70 %. En cierto sentido, es como un reconocimiento tardío de la veracidad de los sentimientos que se tenían en el pasado sobre la existencia de El Dorado, que se creía se encontraba por estas partes.

En esa oportunidad recordamos que el Orinoco, con su caudal medio anual de unos 39.000 m³/s, es el tercer río.

Por esta parte baja del río –de longitud total del orden de unos 2.100 km–, se transportan al año alrededor de 20 millones de toneladas de mercancía, hacia todas partes del mundo.

Por fin, en el mes de agosto de 1996, arribamos al Delta del Orinoco –Delta de la Gran Serpiente de los nativos–, intuido por Colón ya en 1498. Y así como este gran navegante lo suponía –y nosotros, hoy, lo sabemos–, el Orinoco tiene sus fuentes en el Paraíso Terrenal, que es nuestra Venezuela.

En todo este recorrido de más de 10.000 km no nos faltaron los problemas y las dificultades: fuertes lluvias, tormentas, lidas jamás ganadas contra las nubes de mosquitos, problemas menores con el motor, con la hélice, con la comida, mucha gente en un barco tan pequeño y tantas otras menudencias que condimentan la vida de todos los exploradores: ¡de nada



Buques en el río Orinoco

nos privamos! Pero fueron el generoso sol de los trópicos y el encanto de los ríos y de las selvas todavía “infinitas” los que tuvieron el poder de hacernos olvidar las muchas adversidades que se venían sobre nosotros.

Como ya lo dijimos, el día 12 de octubre de 1986, Día de “la Raza Cósmica” –como decía el sabio José Vasconcelos–, se terminó con éxito la Etapa Sur de nuestra “Expedición de Integración Fluvio-Marítima Hemisférica”. Como señalamos se había cumplido exitosamente porque tanto el peñero *Orinoco* como toda su tripulación llegamos a la casa, a Venezuela, sanos y salvos.

Habíamos recogido nuevas informaciones y nueva documentación. Por las conferencias y charlas que ofrecimos, los inter-

cambios de documentos, contactos renovados y nuevos, las nuevas amistades que hicimos, no cabe duda de que contribuimos con los cambios culturales y científicos: la Integración Fluvial Suramericana daba la impresión de estar más cerca que nunca.

De los estudios y las discusiones que llevamos con nuestros campesinos y otra gente del sitio, se elaboró la Tabla 1, donde se leen y aparecen las uniones de ríos que se deben realizar para que nuestro sistema de navegación interior resulte útil para nuestra gente. Mapa: Integración Fluvial Marítima Hemisférica.

«El Orinoco, con su caudal medio anual de unos 39.000 m³/s, es el tercer río más caudaloso del mundo»

Siguieron casi dos años y medio de relativa calma. Sin embargo, trabajamos para procesar el nuevo material acumulado, que llevamos al Instituto de Altos Estudios de América Latina (IAEAL).

En este tiempo, en el IAEAL de la USB y en nuestra Fundación ORIAMPLA (Integración de las Cuencas Hidrográficas del Orinoco, Amazonas y del Plata) todo el material se mantuvo a la orden de los interesados.

También se realizó la película *Expedición fluvial*, hecha por cineastas de Radio Caracas Televisión, durante toda la travesía, que fue la parte inicial del programa *Expedición* de esta televisora, que, por cierto, fue un gran éxito.

Paralelamente, llevamos a cabo los preparativos para la segunda y tercera etapa de esta Expedición Hemisférica.

Entre otras cosas, al peñero se le construyó una cabina de madera en vez de la lona que lo cubría, tratando así de defender a la tripulación del frío del Norte.



Manaos, metrópolis amazónica

Tabla 1. Principales interconexiones fluviales de Suramérica

Nº	Cuencas	Ríos
1	Orinoco	Orinoco (Atures-Maypures)
2	Amazonas	Alto Madeira
3	Amazonas-Plata	Alegre-Jaurú
4	Orinoco	Orinoco-Meta
5	Orinoco-Amazonas	Terni-Guainía
6	Orinoco-Amazonas	Casiquire
7	Amazonas	Urubamba-Manú
8	Amazonas	Tambor Yacu-Campuya
9	Plata	Paraná- Uruguay
10	Plata	Iguazú -Uruguay
11	Plata	Miranda- Ivinheima
12	Plata	Coxim-Verde
13	Plata-Atlántico	Ibicuí-Jacuí
14	Plata-Atlántico	Tieté-Paraíba do Sul
15	Plata-Atlántico	Paranaíba-São Francisco
16	Plata-Tocantins	Tacuari-Araguaia
17	Plata-Tocantins	Sao Lourenzo-Araguaia
18	Plata-Amazonas	Cuiabá-Xingú
19	Plata-Amazonas	Juruena-Jaurú
20	Tocantins- Atlántico	Tocantins-São Francisco

Pero un grave problema tuvimos con los patrocinadores. Como la mayoría eran del sector oficial, ellos se retiraron o no pudieron darnos más recursos, alegando que la expedición iba a pasar por unos ríos por los cuales no les era posible justificar el gasto.

Se quedó el finado amigo don Perret Gentil con sus Seguros Orinoco, la compañía Venezolana de Navegación, IVECO-Fiat (que ya había contribuido) y nosotros.

Pero nos faltaban todavía muchos recursos.

Pero, ¡Dios es grande!, y pude ver al Presidente, Jaime Lusinchi. Le hablé, le expuse el problema y parte de los materiales y de los resultados obtenidos, y él dijo que de verdad era un estudio que merecía ser continuado. Como tal, se movió y obtuvo del Banco Central de Venezuela una cierta suma de divisas, que nosotros pagaríamos al precio oficial. Era la suma, en divisas, que nos faltaba. Con esto podríamos partir y terminar las últimas dos partes que nos restaban.

«La gente de esta región hace la prueba de navegar sobre las aguas del Erie»

Etapas del Mar Caribe

Con la CA Venezolana de Navegación logramos que nuestro peñero *Orinoco* llegara a Nueva Orleans, a mediados del mes de abril de 1989, a bordo del *Zulia* y, como no zarpamos de inmediato, guardaron el peñero en un gran galpón.

Con el barco habían navegado también el Capitán y nuestro amigo Enrique Arias, de La Guaira.

Etapas del Norte

Era mi año sabático. Como tal, arribé también yo, en el avión que de Caracas llegaba a Nueva Orleans y, una vez en el puerto, hicimos los últimos preparativos.



Así, el día 2 de mayo de 1989 pudimos reiniciar la marcha de la Expedición Fluvial-Marítima Hemisférica por los ríos del Norte.

Nuestra misión era navegar por el río Mississippi, los Grandes Lagos y el río Saint Laurent, llegar a la ciudad de Quebec y, si todo iba bien, pensábamos “bajar” por el río Hudson hasta Nueva York.

En total, deberíamos cubrir alrededor de unos 6.000 km: ir de Nueva Orleans, ciudad en el estado de Luisiana, hasta Quebec y, eventualmente, al puerto de New York.

El primer impacto que recibimos fue producido por el ingente tráfico que se desarrolla sobre el río Mississippi. En abierto contraste con nuestros ríos –los sureños, que definitivamente son más grandes–, el Río del Viejo, *The Old Man River*, como se le dice, permite la navegación de convoyes gigantescos.

Trenes de gabarras, empujados por remolcadores que llegan a potencias de hasta 15.000 HP, transportan de una vez decenas de miles de toneladas de mercancías: granos, petróleo y derivados, carbón, minerales, productos metalúrgicos, materiales de construcción, etc., lo que muestra que los hombres de esta tierra sí trabajan mucho, no solamente los ríos.

A tantos años de esta expedición, muchas veces miramos una foto que hicimos, donde aparece un convoy de ocho gabarras de ancho y seis de largo (en total 48 gabarras) empujadas por un gigantesco remolcador. Así, el tren de gabarras ocupaba un rectángulo de 60 m x 320 m, es decir, casi dos hectáreas del río; y eso sin mencionar la superficie del remolcador.



Mucha carga circula por el Mississippi

Buenas señalizaciones y un óptimo mantenimiento aseguran la navegación de día y de noche sobre esta enorme vía acuática.

Indirectamente, es un reconocimiento del tesonero trabajo de US Army Corps of Engineers, que tiene la responsabilidad de todas las vías acuáticas desde el inicio del siglo XIX. Esta seguridad y la gran capacidad de la economía de Estados Unidos explican el hecho de que sobre este río transita un inmenso volumen de mercancía, que en 1984 llegó a unos 400 millones de toneladas, mayor que el del Canal de Panamá.

Esto pasa a pesar de que el Mississippi tiene un caudal medio anual de sólo 18.400 m³/s, lo que seguramente no es poco, pero obviamente es bastante menor que el caudal de cada uno de los primeros cinco ríos más grandes de Suramérica.



Sobre las orillas del “Río del Viejo”, las selvas vírgenes y las infinitas llanuras de nuestro Sur han sido sustituidas por fábricas, refinerías, enormes silos, molinos y un sinnúmero de grandes y pequeñas máquinas portuarias y afines, que se levantan como un himno dedicado a la constancia, a la seriedad y a la iniciativa privada del ser humano que vive aquí.

A la vez, *The Old Man River* –cuya cuenca hidrográfica cubre un 41% de la superficie total de los Estados Unidos– pasa frente a una de las más importantes aglomeraciones humanas de la zona, como Baton Rouge, Natchez, Vicksburg y Memphis.



Son ciudades donde la historia de los sembradíos de algodón y de las bellas mujeres vestidas con faldas de crinolina, se mezcla con el horror de la Guerra de Secesión, y con los recuerdos de cantantes como Louis Armstrong y Michael Jackson.

Por este río Mississippi la navegación propiamente dicha no ha presentado problema alguno, porque el canal está perfectamente mantenido y claramente delimitado por una multitud de boyas y toda clase de señales fijas.

Baton Rouge y Memphis,
otras dos urbes del río

Sin embargo, el timonel de turno de nuestro peñero *Orinoco* tenía que estar muy atento para evitar que fuéramos “aplastados” por alguno de los múltiples y gigantescos convoyes que recorren sin descanso el río, al ritmo de aproximadamente uno por hora, o de 24 al día. Se agrega el hecho de que el año 1989 fue de mucha pluviosidad, así que las lluvias con fuertes descargas eléctricas eran plato de cada día.

Por los inconvenientes arriba mencionados y las dificultades que se nos presagiaban por los amigos de “casualidad”, navegamos sólo sobre una parte de los Lagos. Modificamos en algo el trayecto planificado inicialmente en Venezuela, porque desde la ciudad de Cairo del estado de Illinois y después de haber navegado sobre el Mississippi unas 900 millas –casi 1.500 km–, decidimos abandonar este río, y continuar la navegación por el río Ohio, aguas arriba.

La solución de seguir por el río Ohio nos ahorró muchos problemas, porque, debido a las grandes tormentas en los Grandes Lagos –donde casi seguro que nos hubiéramos accidentado–, se nos presentó un ambiente geográfico diferente al del río Mississippi.

Aunque el Ohio tiene un caudal medio anual de unos 7.350 m³/s, en los veranos –de mayo a septiembre– el volumen de agua se puede reducir mucho. Por esto, para compensar la falta de agua y los desniveles de su lecho, el río ha sido provisto con un importante sistema de diques de retención, que incluyen esclusas. Los convoyes son de menor tonelaje, y el principal producto transportado es el carbón y sus derivados, que proviene de los grandes yacimientos que se encuentran en la accidentada región de Kentucky, situada en la orilla izquierda del río.

Otro hecho característico es que, en esta región, el ambiente está bien resguardado. Así, en el largo trecho que tuvimos que navegar desde Cairo hasta Pittsburgh –1.650 km, o casi 1.000 millas–, especialmente en la parte superior del río, vimos que un gran número de plantas estaban cerradas por no cumplir con las estrictas y costosas previsiones impuestas para la defensa del medio ambiente.

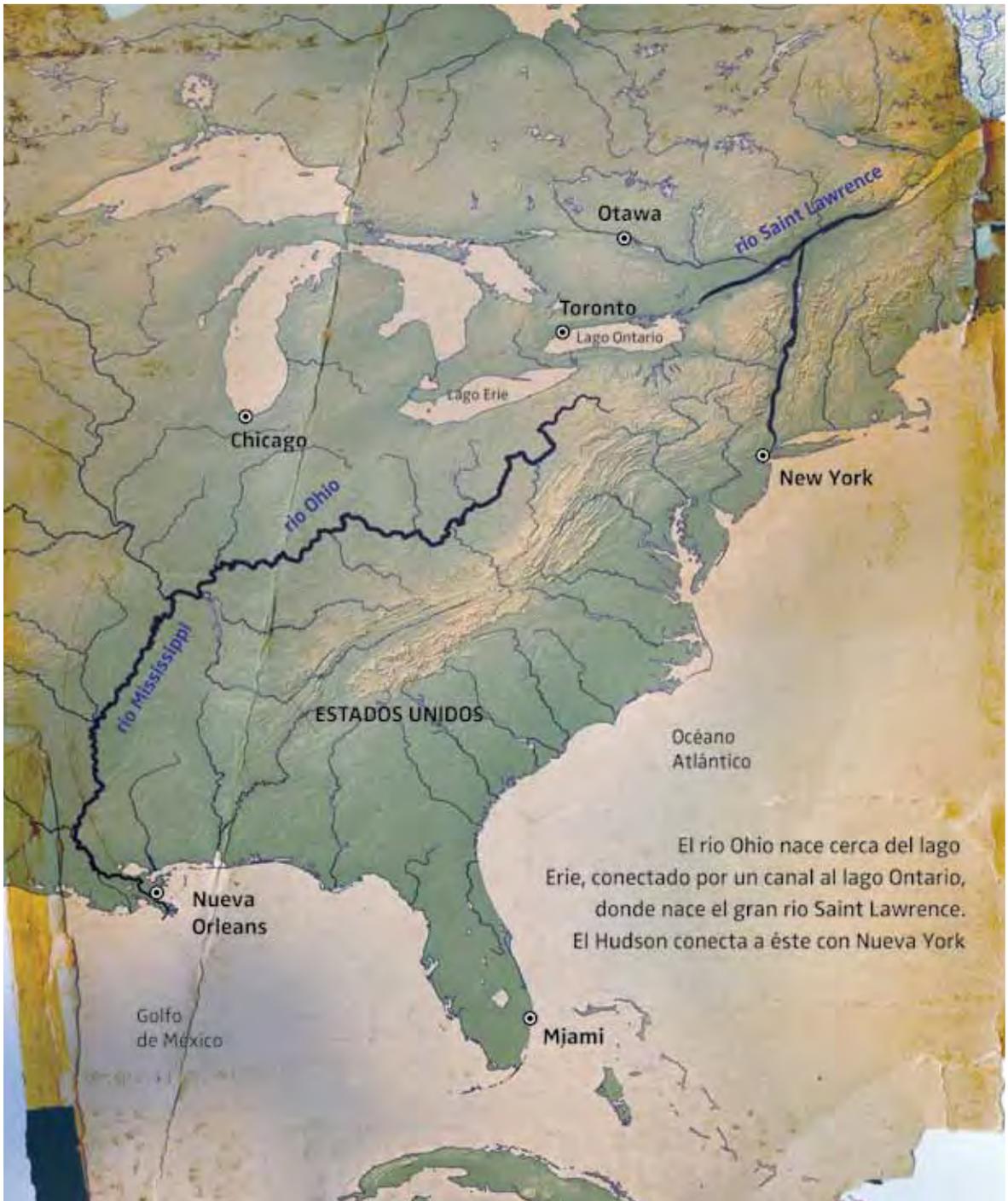
El mapa muestra el “Sistema de Navegación interior de EE UU y Canadá”, por el cual nosotros navegábamos. Como el mal tiempo continuó durante toda la navegación sobre este río, nuestro peñero *Orinoco* se encontró en situaciones de peligro más de una vez debido a los vientos y a las grandes cantidades de troncos llevados por las aguas del río Ohio. Tuvimos muchas dificultades para atracar de noche, porque las marinas de la zona sufrieron importantes destrucciones, producidas por las grandes tormentas.

Las relaciones que tuvimos con las personas que pudimos encontrar nos reconfortaron mucho. Por fin, pudimos comprobar que nuestro firme apego a la opinión de que por su gente las Américas constituyen un solo continente es un hecho totalmente justificado. Encontramos una gran atención, muy buenas caras, amabilidad, una generosidad muy especial y una vocación de servicio de primera.

Podemos decir que en todos los contactos humanos que tuvimos, en los dos continentes del Nuevo Mundo el trato fue casi igual.

Debido al hecho de haber elegido navegar por el río Ohio, desde la ciudad de Pittsburgh, nuestro peñero *Orinoco* fue transportado por tierra –sabíamos la lección–, en la plataforma del gigantesco camión del amigo del capitán Bill Southerfone hasta Cleveland, puerto ubicado en la orilla del Lago Erie.

Dicen que para pasar el Atlántico, la gente de esta región hace la prueba de navegar sobre las aguas del Erie. ¡Es correcto!, porque solamente con grandes esfuerzos pudimos navegar por las aguas del lago Erie. Y fueron pocos km, hasta cerca del puerto de Buffalo.



Aquí nos dimos cuenta de que la hélice de nuestro invaluable bote presentaba fisuras y deformaciones, probablemente producidas por golpes con los árboles que acarrea el río Ohio.

Tuvimos que recurrir a los servicios del ingeniero Jack Reddien, dueño del “Taller de los marinos en apuros”, quien nos solucionó el problema en su Pier Propeller Shop de Tonawanda, pueblito vecino a las célebres Cataratas del Niágara.

La escala en Buffalo fue de buen augurio, porque, en vez de continuar la navegación por el Lago Erie hasta la Esclusa Welland –que nos hubiera comunicado con el Lago Ontario, pariente cercano del Lago Erie–, nos llevó por una ruta alterna. Así, aconsejados por Jack, quien había navegado con su yate sobre el Atlántico, dirigimos nuestro *Orinoco* por el antiguo Erie Canal, de una longitud de 522 millas. Este canal fue construido entre 1817 y 1825.

Por las aguas del tranquilo canal, llegamos al Puerto Oswego en tres días de tranquila navegación, en la orilla sureste del Lago Ontario. El mapa presenta el trazado de esta magnífica obra, muy vieja pero que, por su cuidadoso mantenimiento, se muestra como nueva y, de todos modos, es ¡funcional en todo!

En un agradable contraste con la difícil navegación sobre los ríos Mississippi y Ohio –*to say nothing on the* (por no decir nada sobre él) Erie Lake, como diría el escritor cómico P. G. Woodhouse–, los pocos días pasados sobre el Canal Erie fueron, tanto para el peñero *Orinoco*, como para nosotros, una de las más tranquilas y placenteras de las navegaciones que tuvimos durante la parte norteña de nuestra misión. Eso, además, porque era un estupendo verano, con el sol reluciente y un cielo perfectamente azul, en el encantador paisaje constituido



por unas extensas campiñas. Y pensar que, hace apenas doscientos años, este paisaje paradisíaco constituía los terrenos de caza de “blancos” para los indios Mohawks.

La quietud de la navegación era interrumpida solamente por la aparición de pequeñas esclusas, limpias y bien cuidadas, verdaderas reliquias técnicas, y por muchos puentes antiguos, en su mayoría levadizos, que gentilmente se abrían, avisados con tiempo por personas desconocidas, para permitir el paso de nuestro peñero *Orinoco*.

Tuvimos que separarnos del Erie Canal casi a su mitad, porque, poco antes de la ciudad de Syracuse, tuvimos que cruzar hacia el norte, para Oswego, puerto del Lago Ontario.

Desde Oswego navegamos por el Lago Ontario. Empezamos la navegación desde las dos de la madrugada, porque a esta tan incómoda hora hasta los vientos habituales del lago duermen. Así que, a la salida del sol, nos dimos cuenta que no habíamos pasado en vano una noche sin pegar los ojos porque habíamos llegado a la pintoresca región de las Mil Islas, donde se considera que nace el río Saint Laurent, o San Lorenzo en castellano.

Hago una comparación entre el San Lorenzo y el Casiquiare. El río San Lorenzo nace en un lago, mientras que el origen del Casiquiare es un río. Interesante, ¿no? La parte final del San Lorenzo, es un río-estuario, como el Río de la Plata. El río se extiende por unos casi 1.200 km, desde las Mil Islas hasta la punta oeste de la isla de Anticosti, donde su ancho llega a unos 120 km. La punta Este de la isla de Anticosti –que tiene unos 220 km de longitud–, se encuentra ya en el golfo que es del Atlántico.

Desde las Mil Islas hasta la ciudad de Quebec, las aguas del río tienen que correr casi 600 km, lo que navegamos nosotros.

El río San Lorenzo es parte integral de una gran vía lacustre-fluvial-marítima de unos 3.800 km de longitud. Ésta se inicia en el puerto Duluth y, por las olas de los Lagos Superior, Huron, Erie y Ontario llega a este gran río, cuyas aguas vierten en el estuario, el Golfo de Saint Laurent y en el Atlántico.

Como el Lago Superior tiene un nivel de 603 pies por encima del nivel del mar, a lo largo de esta vía se han construido varias represas, todas previstas con esclusas, que se encuentran entre las más grandes del mundo.

En el río Saint Laurent, la más importante es la esclusa del Lago Saint Francis, ubicada un poco aguas arriba de Montreal. A unos 136 km aguas abajo, después de un segundo lago –el Lago Saint Pierre–, se encuentra la ciudad de Quebec. Desde esta capital hasta el océano faltan todavía unos 860 km.

En esta última parte del río existen mareas bastantes fuertes, que se dejan sentir hasta los puertos Trois-Rivières y Sorel, situados a casi 1.000 km del Atlántico.

Desde su nacimiento en la zona de las Mil Islas hasta el océano Atlántico, el caudal medio anual del río crece desde 7.800 a 16.800 m³/s.

La preocupación de hacer navegable el río San Lorenzo se remonta al año 1779, pero la actual vía marítima fue terminada en junio de 1959, después de cuatro años de trabajos realizados por empresas de EE UU y Canadá. A lo largo de más de 3.700 km de esta vía pueden navegar buques de hasta 28.000 toneladas, los así denominados *lakers*. El tránsito de mercancías llegó en 1977 a 63,4 millones de toneladas, y se mantiene en alrededor de 50 millones de toneladas al año.

Por haberse aprovechado el río de manera integral, las hidrocentrales construidas en los diques de represamiento tienen una capacidad instalada de casi 1.650.000 KW.

El río San Lorenzo es un gran río, que representa la vía fluvial más transitada de Canadá. Poco antes de llegar a Montreal, el

«El río San Lorenzo es un gran río, que representa la vía fluvial más transitada de Canadá»

río fluye por el estado de Quebec, poblado por los latinos del norte, de habla francesa, descendientes de Jacques Cartier, del padre Marquette y de Samuel de Champlain.

Por eso, la recepción que se nos brindó en Quebec, a nosotros los representantes de los latinos del sur, ha sido de las más amigables, y esto es decir poco.

Empezando por el Embajador de Venezuela en Ottawa, en aquel momento el doctor Guillermo Carrasquero y, luego, continuando con el Secretariado de la Vía de Saint Laurent, con su excepcional patrón Monsieur Hugues Morrissette (gran amigo, y cuya desaparición física realmente me duele, era ilustre presidente de la Sociedad de Geografía de Quebec), el Gobierno de Quebec, las universidades, la Fundación del Museo de la Civilización, la prensa, la radio y la TV; todos nos dieron, al peñero *Orinoco* y a nosotros, su tripulación, la más cálida bienvenida.

Conforme al programa establecido en Caracas, llegamos a Quebec, cumpliendo así nuestra importante misión, el día domingo 30 de julio de 1989, a las 14 horas.

A partir de aquel momento se puede afirmar que:

1. La Integración Fluvial Marítima Hemisférica es factible, así como lo indica el mapa donde se presenta el trayecto Buenos Aires-Caracas-Nueva Orleans-Quebec-Nueva York.
2. El peñero venezolano *Orinoco* es la primera y única embarcación que, hasta el presente, ha realizado, por las aguas de los ríos de Suramérica, de Norteamérica y por el Mar Caribe, el recorrido Buenos Aires-Caracas-Nueva Orleans-Quebec. Hecho confirmado por el Capitán y por nosotros, su tripulación.

Quebec, una capital señorial junto al San Lorenzo



Siguieron dos semanas de contactos, entrevistas, conferencias, intercambios culturales y científicos, con sabor latino: ¡una verdadera Integración Cultural Científica Latina y Hemisférica!

La última parte del recorrido, desde Quebec hasta New York City, se inició el 12 de agosto de 1989, cuando, aprovechando la marea alta, subimos por el río Saint Laurent y regresamos hasta el puerto de Sorel.

Desde este puerto, empezamos una navegación romántica por el río Richelieu y por el Canal con el mismo nombre, seguido por nuestro tránsito por el Lago y el Canal Champlain, que nos condujeron hasta el Hudson River.

La travesía por esta esplendorosa zona, por excelencia turística, con muchas villas y marinas preparadas para el corto verano en Canadá –que puede durar de dos a tres meses–, fue perturbada solamente por una pequeña tormenta en el lago Champlain, evento en el cual nuestro peñero *Orinoco* demostró ser un lobo del Mar Caribe.

Finalmente, una vez en el río Hudson, nuestra expedición pasó por el estado de Vermont y luego por el estado de Nueva York. Hicimos una corta escala en Albany, su capital, luego en Beacon –donde nos paramos varios días– y así concluimos el recorrido propuesto para New York City.

En esta última parte de nuestra misión, debido a la amabilidad de los amigos profesores de los Colegios Castleton y Green, establecimos una buena relación con el grupo ecológico Clear Water que, en colaboración con varias universidades y colegios de la región, han logrado purificar este río y lo han poblado otra vez con peces que hoy son comestibles. Un cambio notorio, si se recuerda que 20 años atrás, un baño en el río Hudson garantizaba, por lo menos, una enfermedad de piel.

Durante la estadía en la ciudad de Beacon, al Sloop Club, en cuyo muelle se encontraba amarrado nuestro peñero *Orinoco*, llegó una delegación de marinos deportistas de la URSS, de aquel momento. Estos, junto con unos colegas de Estados Unidos, habían realizado una Travesía de Amistad, desde Leningrado a New York City, lo que nos llevó a felicitarlos por el Glasnost y la maravillosa Perestroika.

Llegó el peñero *Orinoco* y al final del mes de septiembre de 1989 lo trasladamos a Baltimore.

Al inicio del mes de octubre, a bordo de otro buque mercante, el generoso patrocinador, la Corporación Anónima Venezolana de Navegación, lo transportó en buenas condiciones al puerto de La Guaira.

Oh, ¡hogar, dulce hogar!

Pero, en New York City, bajo el patrocinio del Ministerio de Relaciones Exteriores –del Ministro Enrique Tejera París y su señora esposa–, como un generoso reconocimiento a nuestra modesta labor, se nos brindó la posibilidad de exhibir en el Salón de Exposiciones del Consulado General de Venezuela de esta ciudad, la “Exposición Fotográfica sobre la Integración Fluvial Suramericana”, que nuestra Fundación ORIAMPLA había realizado en colaboración con la USB y el Ministerio de Relaciones Exteriores desde el año 1982, cuando la hicimos para nuestros estudiantes.

Vio la exposición mucha gente, pasmada por el hecho de haber obtenido nosotros tan grandes logros con tan pocos medios, ¡casi un milagro!





La inconfundible Manhattan

El evento fue bien recibido por el pueblo neoyorquino, lo que dio ocasión a otra exhibición de la muestra, en la sede de la Embajada de Venezuela a la Organización de los Estados Americanos, de Washington D.C., donde fue inaugurada por el Secretario General de la Organización, el Dr. João Baena Soares y el Embajador de Venezuela en la OEA, Dr. Edilberto Moreno.

De regreso a Caracas, hicimos el informe sobre el modo como se desarrolló la expedición.

En resumen, dijimos que teníamos modelos, y estos lo constituían los extensos sistemas de ríos y canales de los Estados Unidos de Norte América, Europa, la ex Unión Soviética y China. Y, no se olvide eso, las situaciones naturales no sufrían comparación con las del continente nuestro.

En nuestra Suramérica, aunque la naturaleza ha bendecido sus campos con los ríos más grandes y poderosos del planeta, la navegación fluvial está todavía muy por debajo de las posibilidades, con el agravante de que también los demás medios de transporte son bastante deficientes.

Sin embargo, como ya lo hemos especificado, en Suramérica se podría realizar, con relativa facilidad, una red de navegación de unos 30.000 km, a los cuales, a mediano plazo, se les podrían agregar otros 20.000 km.

Si a las cifras de arriba le sumamos la longitud de las vías acuáticas de los Estados Unidos de Norteamérica y de Canadá, observamos que el resultante Sistema Fluvial Marítimo Integrado va a superar los 90.000 kilómetros. Luego, si agregamos la distancia que separa la Boca del Orinoco del Delta del Mississippi, obtenemos una longitud total de unas 60.000

millas marítimas de vías acuáticas, ya preparadas para el Futuro Mercado Hemisférico.

Lo habíamos previsto, y así aparece en nuestro libro bilingüe *Integración Fluvial Suramericana / South American River Integration* (Banco Interamericano de Desarrollo, USB, Seguros Orinoco, 1995).

También cumplimos con nuestros respetados amigos y realizamos el libro para CAF *Los ríos nos unen* (Ed. Cuada jupe, Bogotá).

Nuestra embarcación en aguas norteamericanas



Expedición

200 años del

descubrimiento

del río Casiquiare

por Humboldt

y Bonpland

Brasil y Venezuela se pusieron de acuerdo para conmemorar la descripción que para el resto del mundo hicieron Humboldt y Bonpland del río que une dos grandes cuencas hídricas suramericanas



Bonpland y Humboldt,
dos grandes pioneros

En el año 2000 se cumplieron 200 años del descubrimiento del río Casiquiare por Humboldt y Bonpland.

Por ello, y en acuerdo con la Universidad da Brasilia (Brasil), la Universidad Simón Bolívar (Venezuela) y las Fundaciones Terra-Mar y ORIAMPLA de Caracas, decidimos participar en una Expedición Aniversaria.

Los brasileños, por su parte, habían decidido continuar con otra expedición hasta las bocas del río Amazonas, con un desvío sobre el río Oyapoque. La organización en Venezuela estuvo a cargo de las Fundaciones ORIAMPLA y Terramar, las primeras en ocuparse del problema de los ríos. Asimismo, a propósito de esta expedición, contacté al Capitán, que tenía algo que arreglar en París, y nos respondió que no creía poder participar personalmente, y que aprovecharíamos la expedición para hacer unas mediciones que nunca se habían efectuado. Él, que ya había navegado por este río cuatro veces, nos habló de los puntos peligrosos, y colaboró haciendo una descripción del río. Debemos destacar la ayuda prestada por



**El mono ardilla,
uno de los más populares
habitantes de la selva**

la Presidencia de la República, del propio Presidente Chávez, quien tiene un especial programa de Integración Fluvial. Asimismo, fue fundamental el apoyo de la FAN: la Aviación, que nos asignó un helicóptero; mientras que la Armada nos transportó con el T12 *La Orchila*, por el río Orinoco. De igual modo, fue invaluable la ayuda prestada por la Corporación Venezolana de Guayana –CVG– y CAF, que ahora ya nos conocía.

La expedición se inició el 5 de septiembre, cuando el grupo de Venezuela recibió a los brasileños en Ciudad Guayana, en la Hidro-Central Macagua II. Venían, además –con el grupo de Brasil–, un periodista de París relacionado con la revista *National Geographic* y el Dr. Alain Laraque, un ilustre hidrólogo francés.

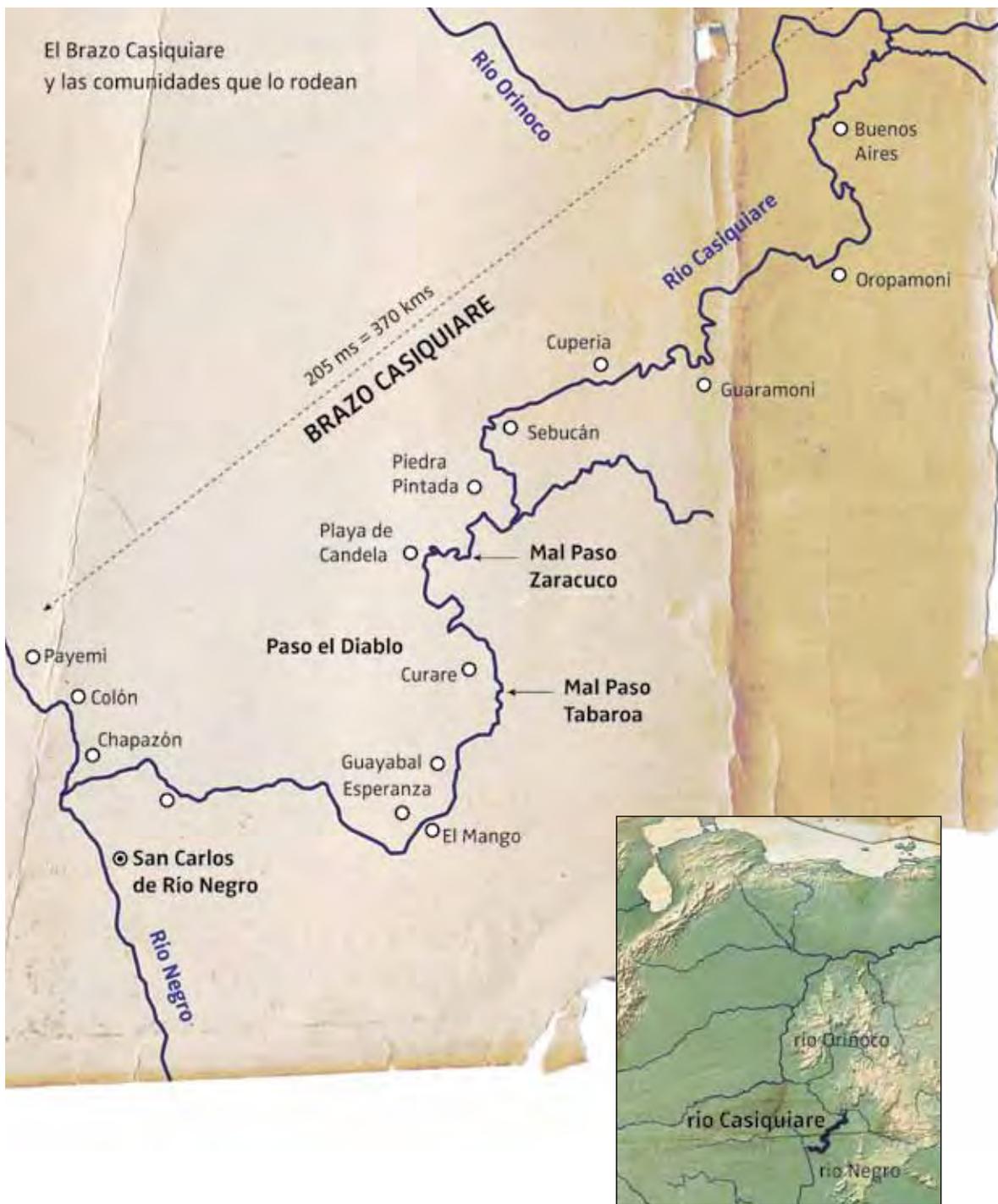
La primera noche la pasamos en unas casas de la CVG, lo que fue una ocasión para conocernos mejor, y una buena oportunidad para trabajar para los equipos cinematográficos.

Al día siguiente, después de una rueda de prensa, todos subimos al Buque de transporte T12, que nos transportó hasta Ciudad Bolívar, a unos 85 km de nuestro punto de partida. Allí, en Ciudad Bolívar, tomamos un autocar. Nos paramos en la Mina de Bauxita de Los Pijiguaos, vimos sus instalaciones y llegamos en la noche a Puerto Ayacucho.

En Puerto Ayacucho visitamos el Mercado Indio y el Museo Indigenista de la obra muy buena de los curas.

La segunda parte del día fue “libre”, de manera que cada uno de los participantes pudo ocuparse de lo que le interesaba.

El 10 de septiembre nos embarcamos en un helicóptero Puma, que nos llevó hasta la pequeña localidad La Esmeralda, lugar



«Las aguas de este río recorren alrededor de 355 km, por una penillanura, y fluye hacia Brasil»



por donde pasaron Humboldt y Bonpland al llegar del recorrido de subida del Casiquiare, desde San Carlos de Río Negro.

El mismo día, con las lanchas rápidas de la Guardia Nacional, recorrimos el desvío en la parte inicial del Casiquiare, partiendo desde el río Alto Orinoco.

El colega Dr. Alain Laraque tomó pruebas de agua e hicimos unas mediciones sobre el río, que luego serían analizadas.





El logo de la aventura binacional

Terminados estos trabajos en la “fuente” del Casiquiare. Luego regresamos, comimos y dormimos en La Esmeralda.

Al siguiente día, abordamos el vehículo aéreo nuevamente y volamos sobre las aguas del Casiquiare hasta San Carlos de Río Negro.

Las autoridades locales y la Marina nos recibieron muy bien. Se hizo una visita al pueblo y al Monasterio de Monjas. También disfrutamos de un brindis de despedida en la taberna. Una foto con el grupo frente al helicóptero testimonia el fin de esa primera etapa de la expedición.

La expedición de grupo había terminado. Pero en San Carlos de Río Negro nos habíamos quedado Alain Laraque y yo, para continuar y terminar las mediciones del Casiquiare que habíamos iniciado.

El río Casiquiare

En el Casiquiare se produce un fenómeno hidrológico similar al denominado “captura fluvial”, consistente en la conexión del sistema del río Orinoco con el del río Negro. Este río vene-

zolano fue descubierto para la ciencia mundial por el Barón Alexander von Humboldt y Aimé Bonpland, en el año 1800.

Las aguas de este río recorren alrededor de 355 km, por una penillanura, y fluye hacia Brasil. Este río se junta con el río Guainía y da nacimiento al Río Negro, afluente del Río de las Amazonas. Como ya se apuntó, el río Casiquiare liga de manera natural el río Orinoco con el río Amazonas.

Como decía el geógrafo Buache: “Es una monstruosidad geográfica”.

Las coordenadas de la “fuente” son: 3° 09’ 25” Lat. Norte y 65° 50’ 18” Long. Oeste; la descarga se encuentra a 2° 00’ 14” Lat. Norte y 67° 07’ 00” Long. Oeste.

Y, repetimos nosotros, para evitar confusiones sus aguas corren siempre hacia Brasil. Con los aparatos que, con muchas dificultades, el Dr. Alain Laraque llevó consigo en esta expedición, medimos:

A) La “fuente líquida del Casiquiare” –en el río Alto Orinoco–, a 3 km del poblado de Tama-Tama:

- **Antes del desvío**, medimos en el Alto Orinoco un caudal de 2.324 m³/s, con un canal ancho de 380 m y una profundidad de 5,20 m, con una velocidad promedio de 1,28 m/s.

- **Aguas abajo del desvío**, el caudal medido fue de 1.343 m³/s, con un canal ancho de 270 m, una profundidad de 5,80 m y una velocidad promedio de 1,11 m/s.

- **El canal del Casiquiare tiene una extensión de 88 m**, una profundidad mayor que las anteriores –de 7,30 m–, el caudal

es de $720 \text{ m}^3/\text{s}$ y su velocidad de $1,38 \text{ m/s}$. Se observa un error de casi $8,87\%$ en la ley de la conservación de la masa, pero el tiempo no nos permitió repetir las mediciones hechas.

B) El trabajo realizado en la unión del río Casiquiare con el río Guainía, en el punto de Las Tres Vías, donde se inicia el Río Negro, fue el siguiente:

- En la confluencia con el río Guainía, para el Casiquiare hemos medido un caudal de $5.439 \text{ m}^3/\text{s}$, una extensión de 320 m , una profundidad de $14,10 \text{ m}$ y una velocidad promedio de $1,39 \text{ m/s}$.
- El río Guainía resulta ser netamente inferior desde el punto de vista hidráulico, con una profundidad de $11,30 \text{ m}$, el caudal de $2.573 \text{ m}^3/\text{s}$ y la velocidad promedio de $0,83 \text{ m/s}$; solamente su extensión es mayor, al ser de 380 km .
- En lo que al Río Negro se refiere, su amplitud es de 600 m , la velocidad promedio de $1,19 \text{ m/s}$ y el caudal medido ha fue de $8.034 \text{ m}^3/\text{s}$. La verificación de la ley de la conservación de la masa resulta en casi 100 por 100 , esto, sin dudas, debido a que la atmósfera de trabajo fue mejor.

C) En el “desvío”, inicialmente, las aguas recibidas del Casiquiare eran “*white waters*” (café con leche claro), pero a medida que avanzamos hacia su desembocadura, las aguas se vuelven más ácidas, es decir más negras (“*black river*”).

- A su desembocadura, el agua del Casiquiare tiene un $\text{pH}=4,2$. En el sobrevuelo del río, la modificación del color del agua se observó como desde la mitad del río.
- El río Guainía es el más ácido con un $\text{pH}=3,73$.



- Mientras que el Río Negro tiene un $\text{pH}=3,90$.

Las altas raíces del bosque sumergible

Las cifras que se han presentado muestran que el aporte de los afluentes del Casiquiare tienen un $\text{pH}=3,43$, es decir, más ácidos que el mismo río Guainía. La acidez es el contenido de hidrógeno en el agua. Mientras más acidez, más oscura es.

Así pues, de manera asombrosa, a 200 años del descubrimiento del río Casiquiare, hemos logrado realizar, en 24 horas, estas mediciones de fundamental interés.

Finalmente, el Dr. Alain Laraque se fue en una lancha rápida de la Marina para reunirse de nuevo con la expedición brasileña.

En este tiempo, yo esperé el regreso del helicóptero Puma, desde Brasil.

El aparato llegó en el tiempo previsto y, después de volar otra vez por encima de las aguas del Casiquiare, se dirigió a su base en Maracay, de donde llegamos a Caracas con unos taxis.

Inmediatamente, se hizo el debido informe al IAEAL.

Contentos con los resultados de la expedición, la fundación ORIAMPLA realizó un CD, que incluyó un artículo nuestro para Terramar: “Casiquiare... Río entre Ríos – Expedición Humboldt 2000”.

En marzo del año 2008, la Société de Géographie de París publicó el artículo “*Le Cassiquiare: un fleuve qui relie deux fleuves*” (hors-série de *La Géographie*, marzo, 2008, no 1.529) de Constantino y Paul Georgescu C.P. y Alain Laraque.

Me ha dado un gran placer el Premio Charles Grad, porque esto me ha confirmado que no será eficiente ninguna integración hasta que no se abra a la navegación el río Casiquiare.

Esta era también la opinión de don Fernando Belaúnde Terry. Sin embargo, asimismo el mensaje que nos viene de París me da un aire fresco.



Expedición

Bolivariana

Este proyecto se propuso encontrar un camino hacia el océano desde los ríos bolivianos, un acceso fluvial hacia la costa peruana, tal como antes lo soñó el legendario Fitzcarraldo

Con la ocasión de la Expedición Amistad e Integración Suramericana, en 1981 acudimos ambos hermanos a Lima y el Presidente de Perú se entrevistó con nosotros.

Entre otras cosas, don Fernando Belaúnde Terry nos habló sobre la mediterraneidad de Bolivia, e insistió sobre la gran necesidad de ayudar a este país para que pueda desarrollar un sistema de navegación fluvial, con el fin de evitar la destrucción de grandes extensiones de selva y ecosistemas únicos de esta tierra hermana.

«Se decidió que el Capitán de esta expedición sería el propio Constantino Georgescu»

Como no deseábamos que se repitiera el proceso de destrucción provocado por la construcción de las carreteras transamazónicas, el Capitán expresó que también para nosotros era una obligación buscar una vía para intercomunicar estas zonas de Bolivia y del Perú. Dijo también que los ríos fueron una vía a menudo utilizada por el cauchero Carlos Fermín Fitzcarraldo y que esta misma vía, después de su muerte repentina, fue totalmente olvidada y abandonada. Pero que sin embargo todavía existe la posibilidad de hacer algo. Creemos que se debe intentar primero la interconexión de los ríos Urubamba y Manaos en el Perú; luego, continuar a través del río Madre de Dios, estas zonas de Bolivia y del Perú. De esta manera, se puede poner a funcionar la interconexión, y se puede empezar la navegación, con pocos gastos.

En Caracas, teníamos muchas otras cosas que hacer, después de la tan larga Expedición de Amistad e Integración Suramericana, así que lo hablado con Don Fernando Belaúnde Terry había pasado a un segundo plano. No obstante, nuestro respetado don Miguel Ángel Burelli-Rivas nos invitó a una reunión –era por enero del año 1982–, para hablar sobre este problema.



De una manera casi directa, él empezó preguntándonos la opinión que expresó el Presidente del Perú sobre el problema del aislamiento de Bolivia.

Algunos de los que seguimos al fantasma de Fitzcarraldo

Al oír nuestras informaciones, nos preguntó de inmediato qué pensábamos nosotros y si estaríamos de acuerdo en organizar una nueva expedición –digamos de “reconocimiento”–, con el fin de encontrar el camino descubierto por Carlos Fermín Fitzcarraldo. Era seguro que la vía estaba cubierta por la densa vegetación de la selva, pero el trayecto seguía teniendo mucha importancia para los dos países hermanos.

Para gran sorpresa nuestra, la presidencia de la Fundación Bicentenario de Simón Bolívar y el magnífico Rector de la USB manifestaron decidirse pronto sobre el asunto.

De igual modo, de inmediato respondieron afirmativamente las autoridades de las Universidades Federico Villareal de Lima y de la Mayor de San Andrés, de La Paz, a las cuales nosotros le habíamos comunicado la opinión del Presidente peruano.

Habían pensado y hasta actuado, y dijeron sí. Y fue un sí firme. En cuanto a eventuales participantes –profesores y estudiantes de estas casas de estudio–, para el honor de ellos, también respondieron positivamente, mostrando de esta manera el gran interés que tenían por nuestra región andina.

La expedición fue denominada “Expedición Bolivariana” por tratarse de Bolivia, único país creado por el Libertador Simón Bolívar, y por tener como centro sus comunicaciones con otro país, también andino.

La Universidad Simón Bolívar de Caracas fue la que llevó a cabo la organización de la Expedición Bolivariana o de “reconocimiento”.

Se decidió que el Capitán de esta expedición sería el propio Constantino Georgescu C. P., auxiliado por mí, por ser ésta una expedición que se haría en el verano. De la USB iría también el profesor Ricardo Jabardo, especializado en cámaras Súper 8 con ojo de pez, quien sería el director y fotógrafo oficial de la expedición, y también participaría un estudiante-deportista de la comunidad nuestra, el bachiller Ángel Pérez Estévez.

El caucho, riqueza y peligro

La Universidad Mayor de San Andrés (Bolivia) encomendó al profesor Reynaldo Santibáñez, el cual –por las circunstancias por las cuales pasaba Bolivia–, participaría exclusivamente en la exploración del territorio boliviano, lo cual, de paso, fue más que útil.





De la Universidad Federico Villareal de Lima participarían el profesor Hipólito Cuadras y el bachiller Enrique Estrada Vega.

Para informarnos sobre detalles de suma importancia, el presidente de Perú encargó al ingeniero Juan Mendoza como Comisionado para la Amazonia; fue una decisión de amigo, porque el ingeniero Mendoza nos ayudó mucho en todo lo que necesitamos.

De parte de él, supimos que Carlos Fermín Fitzcarraldo –hijo de un marino establecido en el Perú en el siglo XIX–, durante la espeluznante época del caucho, había sido el más activo cauchero del país, dueño de unos enormes territorios con árboles de caucho y jefe reconocido de unas casi “fuerzas armadas” de miles de indios, nada mansos. Como gran parte de sus árboles de caucho se hallaban en Bolivia, Carlos Fermín Fitzcarraldo sacaba su caucho hacia Manaos, el más importante centro cauchero del mundo. Las canoas y barcos del empresario peruano debían pasar por las tremendas 22 cachoeiras del río Madeira, pero con unas pérdidas que llegaban a un promedio de hasta un 50%.

Para reducir las pérdidas, Fitzcarraldo buscó otro camino. Se orientó hacia el valle de los ríos Urubamba y Ucayali, por donde, de una manera más fácil, se podía llegar a Iquitos, otro centro para la venta del caucho.

Así, en el año 1891, él y sus baquianos descubrieron que un afluente del río Urubamba, el río Mishagua, tenía sus fuentes muy cerca del río Caspajali, afluente del río Manu, que pertenece a la cuenca del río Madeira. Desde la fuente del río Mishagua a la fuente del río Caspajali se podía llegar a pie, atravesando un “istmo”, es decir una pequeña cumbre de tierra –de algunas decenas de metros de altura–, que separaba los cursos de estos ríos. También, Fitzcarraldo sabía que desde el puerto Bufo Pozo –sobre el río Urubamba, hasta donde podían llegar los barcos de transporte utilitario–, y el varadero del Mishagua, en línea recta eran solamente 145 km. Fitzcarraldo contrató a un ingeniero argentino llamado Balbastro para que le hiciera un proyecto, que incluía la construcción de una línea de ferrocarril de trocha angosta entre estos dos puntos.

Y, mientras tanto, con su “ejército” de indios, él realizó el traslado de un barco bastante grande por el varadero de Mishagua. Llevó el barco hasta el río Madre de Dios, donde lo vendió al cauchero boliviano Nicolás Suárez.

Fitzcarraldo era muy activo, así que organizó una gran Compañía Cauchera Sureña con los caucheros de Bolivia. Pero, desgraciadamente, el barco donde él viajaba por el río Urubamba, en el año 1897, naufragó y él perdió la vida; contradictoriamente, este hombre de río no sabía nadar (de manera muy romántica, una compañía cinematográfica alemana, hizo una película sobre la vida de este hombre).



El colega ingeniero Juan Mendoza nos dijo dónde podríamos conseguir los mapas de la región por donde se haría la exploración, dónde encontrar algunas fotos aéreas de la zona y dónde y cómo alquilar una avioneta con la cual hacer vuelos de reconocimientos.

Discutiendo con un geógrafo del puerto Atalaya y con varios indígenas de la región –y especialmente con Juan Mendoza–, el Capitán llegó a la conclusión de que aguas arriba de la confluencia del río Urubamba con el río Mishagua existía otro río, el río Camisea, que forma también un “istmo-varadero”, pero más corto que el del río Mishagua, y que este “istmo-varadero” conducía también hacia la parte alta del río Manaos.

Votamos y, de común acuerdo, decidimos pasar este segundo “istmo” de Fitzcarraldo, porque Carlos Fermín lo conocía y lo había utilizado.

En la confluencia del río Camisea con el río Urubamba, existe un pueblo de indígenas Machiguengas, gente completamente adaptada a la vida del Perú moderno, y Juan Mendoza logró



que 18 jóvenes de este pueblo vinieran con nosotros hasta la confluencia del río Manu con el río Madre de Dios como guías y portadores del equipo. Por supuesto, este fue un contrato que recibió su pago.

Tenemos que agregar que, después de empezar la expedición, el Presidente del Perú dio las disposiciones para la publicación de su Resolución Suprema Nro. 097-82-TC. Esta resolución exhortaba a todas las autoridades del país sobre los propósitos y el recorrido de nuestra expedición y en ellas

se establecía que debían prestarnos todas las facilidades que tuvieran a su alcance.

Una última precisión: hemos expresado que por estar en verano, se dio la posibilidad de que yo participara en esta expedición. Pero mi participación fue solamente al inicio y al final de la misma, porque a mediados de septiembre debía participar en un simposio en Washington sobre la Integración Fluvial Suramericana. Era un simposio donde participaba también el Presidente del Consejo de Ministros del Perú, así que debía estar ahí también para presentar un trabajo del Capitán y mío.

Con esto, ya hemos hecho un recuento general de lo que se pretendía con esta expedición.

Por supuesto, vamos a ver cómo se obtuvieron los resultados.

La expedición se inició el 16 de agosto de 1982 en el puerto Pucallpa, situado sobre el río Ucayali y finalizó el día 6 de octubre de 1982 en La Paz, capital de Bolivia.

El capitán, junto con el profesor Ricardo Jabardo, salió de Caracas, transportando una buena parte de los equipos y de los aparatos de la expedición. Debían llegar a Pucallpa, donde comprarían la comida y lo que todavía faltaba y esperarían allá al resto de los compañeros.

Ellos salieron a principios del mes de agosto de 1982 con un avión de Air France. En Perú viajaron en tren.

Luego, en el camino por los Andes, para llegar a Pucallpa, alquilaron un carro. Pero, durante la noche, por culpa de la poca visibilidad, chocaron con un camión.



En un hospital de la zona, se constató que Constantino tenía varias costillas fracturadas y que él –en opinión de los médicos–, no iba a poder continuar más como jefe de una expedición por la selva y los ríos de la Amazonia. Oponiéndose “de frente” a todos los avisos médicos, Constantino continuó su viaje rumbo a Pucallpa. Y llegó, y se ocupó de completar lo necesario para la expedición.

Pequeñas embarcaciones para ríos en verano, con poco agua

Incluso, para que no hubiese “camino de regreso”, el Capitán firmó un contrato de alquiler de la lancha *Ribera del Ucayali*, de 22 toneladas, para que nos llevara aguas arriba hasta el Puerto Atalaya, cerca de la confluencia del Ucayali con el Urubamba.

Al surcar el río Ucayali, después de casi 450 km de navegación, aguas arriba del puerto de Pucallpa, la Expedición de

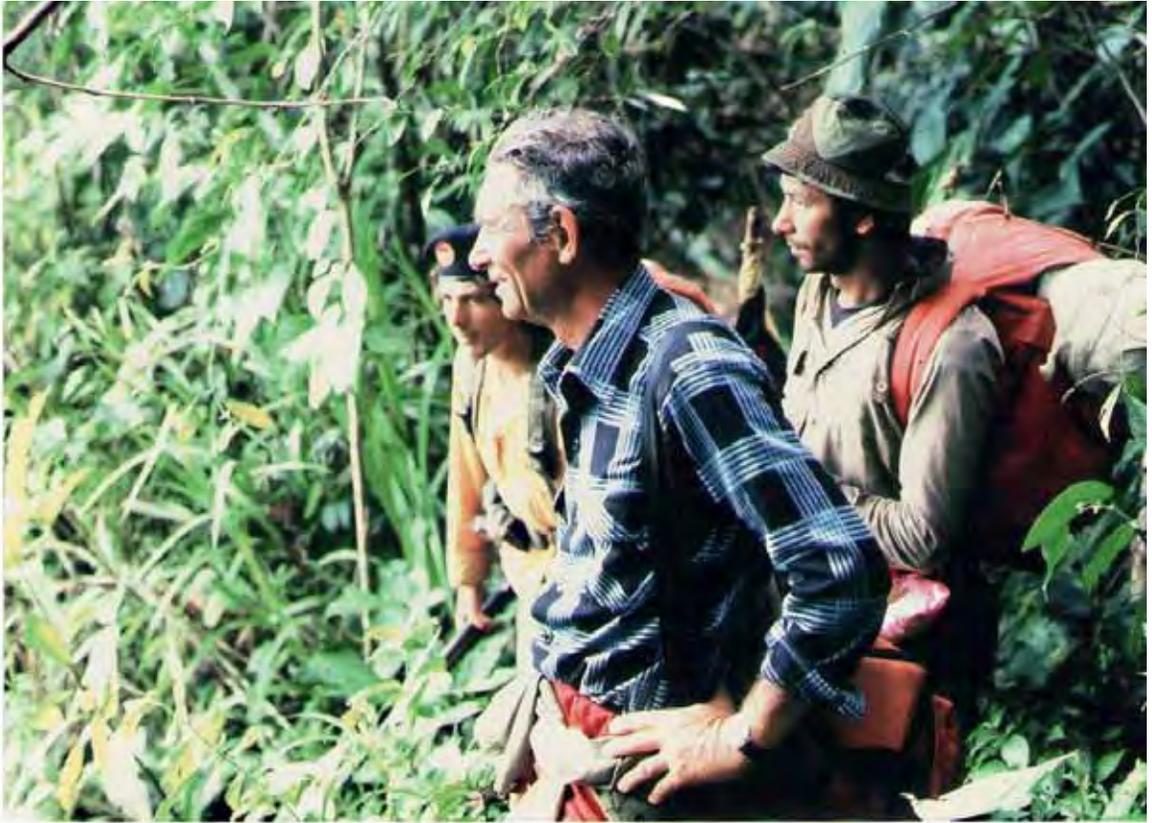


Navegando con los indígenas y según sus métodos

Reconocimiento llegó el día de 22 de agosto de 1982 al puerto Atalaya, ubicado cerca de la confluencia del río Ucayali con el río Urubamba y el río Tambo.

Debíamos seguir por el Urubamba, pero la navegación por este río era casi inexistente.

El capitán que, de paso, seguía muy mal con sus costillas, se fue a un campo de la compañía Shell que estaba en un punto llamado Shepahua, y era al mismo tiempo la sede de los misioneros franciscanos, quienes tenían allá una pequeña aldea, adonde llegaban indios de todas las tribus de la región para cuidados médicos.



Con algunas costillas fracturadas, el capitán Constantino Georgescu se las arregló para no dejar la expedición

Los franciscanos tenían una magnífica biblioteca y también una tipografía. Y todo lo necesario para vivir en la selva amazónica, por lo cual se ve cómo la tierra está “santificada” por el ser humano.

El Capitán habló con un señor llamado Ramón que hacía transportes por ríos con unos pequeños barcos con motores fuera de borda. Entonces, alquiló algunos de sus barcos para continuar la navegación sobre el Urubamba.

El señor Ramón había oído del río Camisea pero no sabía nada sobre él. Como todos los demás, nos aconsejó estar muy atentos, en las selvas del río Alto Manaos, con las tribus Amahuacas, que todavía eran muy salvajes y atacaban y mataban todo lo que encontraban.

Esta advertencia acerca de estos indígenas la habíamos recibido también de parte del Presidente y muchos otros, así que, prudentes, habíamos comprado dos fusiles de caza y cartuchos que la tripulación gastaba con entusiasmo.

¿Quién sabe? Si no son indígenas, pueden ser guerrilleros de Sendero Luminoso, nos decíamos.

Ramón era un hombre simpático que había buscado toda su vida tesoros enterrados. Él nos alquiló unas pequeñas embarcaciones y, así, con sus barcos cargados hasta arriba, nuestra expedición zarpó hacia el río Camisea, a unos 120 km aguas arriba por el Urubamba.

La gente de Ramón sabía algo sobre Fitzcarraldo. Por eso, en señal de homenaje, pararon el convoy algunos minutos cerca de la cachuela (o cachoeira) donde el cauchero había muerto.

La expedición llegó al pequeño pueblo de Camisea, que lleva el mismo nombre del río, y donde los 18 indios, que de verdad eran jóvenes, nos esperaban. Juntos, dos días más tarde, salimos con unos barquitos para navegar los 90 km que nos separaban del “istmo-varadero” de Camisea.

Fue un viaje muy duro, porque no había mucha agua en el río. Por eso, a veces chapoteábamos al lado de los barquitos, incluso muy cargados, para ayudarlos a flotar. Pero al istmo se llegó.



Las mujeres indígenas
nunca dejan de trabajar

Aquí, una parte de los jóvenes Machiguengas regresó con las embarcaciones, mientras que la otra parte continuó con nosotros.

Este istmo-varadero mide 2 km. Del otro lado se encuentra el río Chico Manaos. A pie, cubrimos esta distancia, en pendiente, como en dos horas.

Al final del istmo, los jóvenes Machiguengas construyeron, con troncos de árboles, tres balsas con las cuales navegamos hacia la parte baja del río Manu.

Habíamos logrado el propósito de nuestra expedición, pero todavía no la habíamos concluido.

Unos días más tarde llegamos al río Manu, donde había un caudal adecuado como para construir una balsa más grande para todo el grupo. La hicimos y le instalamos un motor que llevábamos desde Pucallpa, junto con su combustible.

Pero, algunas horas más tarde, la advertencia que nos fue hecha, y que todos temíamos, se transformó en realidad. En una curva muy cerrada del río, de repente, fuimos atacados por una nube de flechas lanzadas por individuos ocultos.

Lamentablemente, a nuestro amigo Ángel Pérez Estévez lo alcanzó una de estas y resultó herido en la región del hígado. Por desgracia, nuestro arsenal (dos fusiles de caza) estaba prácticamente sin municiones (nos quedaban sólo unos cartuchos), por el sin número de tiros enviados en metas imaginarias, pero, de todos modos, disparamos al aire.

Sin reconocerlo, los esperábamos, así que, aunque con un herido, logramos salir de esta muy grave situación. Nos salvó

*«Fuimos
atacados
por una nube
de flechas
lanzadas
por individuos
ocultos»*



Ángel, convalciente de un flechazo

la calma que pudimos mantener nosotros y transmitirla a nuestros amigos.

Lo malo era que, así como lo mostraba claramente uno de los mapas aéreos, los indígenas Humahuacas (Omaguacas), de naturaleza violenta, –ahora sí lo podíamos constatar–, nos esperarían en un desfiladero situado aguas abajo, lugar por donde teníamos que pasar.

Pero el Capitán tranquilizó los ánimos cuando nos dijo que pasaríamos por allí de noche, cuando los indígenas estuvieran dormidos. Y así lo hicimos. Tal como en las películas: en silencio, con los remos envueltos en trapos y con el motor apagado.

Ya casi habíamos pasado cuando un indígena, que probablemente bebía agua, nos vio o se dio cuenta de algo anormal y empezó a gritar, alertando así a los demás que dormían.

Pero nosotros que estábamos muy despiertos y preparados –amén de que sabíamos que luchábamos por nuestras vidas–, disparamos al aire cuatro o cinco de los últimos cartuchos, empezamos a gritar, pusimos el motor en marcha y el profesor Jabardo y el amigo del Perú, que eran beisbolistas, lanzaron varios “cocteles molotov” que habían preparado especialmente para ello.

Los Humahuacas, tomados así por sorpresa, nos dejaron escapar ¡A Dios gracias!

Después del primer duro y absolutamente gratuito ataque de los salvajes, y luego de esta –nuestra última “escapada”–, llegamos al gran Parque Nacional Manu, pero nos dolía el corazón con ver a nuestro buen amigo Ángel herido.

El viajero de la selva
siempre puede descansar
en pozos como este
(siguiente página)



Era 22 de septiembre de 1982 cuando llegamos al Parque Manu, declarado por la UNESCO Patrimonio Natural de la Humanidad y Reserva de Biosfera. Si bien después de tantos problemas, y con Ángel herido, todas estas bellezas las vimos casi con indiferencia al pasar por sus aguas.

Así, finalmente llegamos a Puerto Maldonado, donde tuvimos que despedirnos de nuestros valientes compañeros, los jóvenes indígenas Machiguengas. Les dimos dinero de sobra, les pagamos tickets de avión y les regalamos el motor que utilizamos sólo una vez, y quedamos muy agradecidos –entonces y ahora, después de tanto tiempo–, porque sin ellos la Expedición de Reconocimiento hubiera pasado a la historia triste de los fracasos, con todos desaparecidos.

Al llegar aquí, pudimos finalmente darle cuidados médicos serios a Ángel en el Centro Administrativo del Departamento Madre de Dios, enviándolo luego por avión a Lima y de allí a Caracas. Al llegar a Caracas se supo que la flecha que lo hirió estaba impregnada con el veneno curare pero, por suerte, el veneno estaba vencido.

Hoy, Ángel Pérez Estévez es un ingeniero perfectamente sano y con una bella familia.

En total, navegamos por la parte peruana del río Madre de Dios 325 km hasta Puerto Heath, la frontera con Bolivia, adonde llegamos el día 26 de septiembre de 1982.

Luego surcamos otros 485 km por la parte boliviana del Madre de Dios y arribamos a la confluencia con el río Beni, en el puerto Riberalta.

El 6 de octubre de ese mismo año llegamos a La Paz y, al sacar

la cuenta, el resultado reportaba un recorrido de alrededor de 1.300 km desde el río de Pucallpa a Riberalta; a ello había que sumarle los bárbaros indios Humahuacas.

Para gran satisfacción nuestra, y de los respetados señores Presidentes del Perú y de Bolivia, con este recorrido demostramos que la unión de Perú y Bolivia es posible a través de estos ríos por los cuales navegamos.

Asimismo, para júbilo de todos, logramos llegar a La Paz el mismo día que el presidente, el Dr. Hernán Siles Suazo, iniciaba un período de democracia en este país realmente único en el mundo.¹

Por haber organizado y realizado con éxito esta expedición de alto interés para todos los socios andinos, el magnífico Rector Dr. Hugo Mansilla y el Consejo Superior de la Universidad Mayor de San Andrés de la Paz, nos otorgó –a ambos hermanos–, el muy honroso título de Profesores Honorarios.

Recibieron la misma distinción los Presidentes Belisario Betancourt de Colombia y Fernando Belaúnde Terry de Perú, por el gran apoyo otorgado al hermano país andino, Bolivia.

Casi de igual manera procedieron las autoridades de la Universidad Federico Villarreal de Lima, y (hagamos un chiste) sin que “se colearan” unos Presidentes.

No por eso dejaré de decir que con cualquier otro Capitán no se hubiera hablado de esta expedición, porque la misma habría fracasado. Entre otras razones, porque no son muchas las personas que hubieran conducido una expedición en la Amazonia salvaje con férreos dolores producidos por las costillas rotas consecuencia del accidente de automóvil. Lo digo

por experiencia propia pues sufrí lo mismo. Varios médicos que vieron a mi hermano en Caracas, al regresar, dijeron que lo que hizo el Capitán fue algo único. Y eso, sin mencionar a los Humahuacas.

Pero es así, sólo así, que pueden encontrarse las nuevas vías, en cualquier ámbito de nuestra actividad humana: con muchos, muchos sacrificios.

Los profesores de las tres universidades que hemos participado en la expedición, realizamos un informe que fue entregado al IAEAL y a los demás Rectorados.

Elaboramos también un informe para la creación de un Proyecto de Factibilidad de la “Integración Fluvial Ucayali-Madre de Dios”.

Por su parte, el profesor Ricardo Jabardo realizó una película con nuestras aventuras, filme que más tarde sería premiado.

CAF, como un Proyecto de Colaboración Técnica, publicó el libro escrito por nosotros: *Sobre las huellas de Fitzcarraldo*, impreso por Editura Venezolana Impresos, en Caracas, en 1995. En 1997, fue traducido en Francia por Editorial Actes Sud: *Sur les traces de Fitzcarraldo*.

Fue por todos los aportes geográficos de estos libros que la Société de Géographie de París nos otorgó el Premio Internacional Charles Grad, en el año 2008.



Postfacio

Escribo ahora como un hermano, el verdadero hermano del Capitán.

La vida del Capitán no ha sido fácil.

Habiéndose graduado de abogado, el ministro de Justicia de Rumania le retira el derecho a ejercer su carrera, de tal forma que, para vivir, tuvo que desempeñarse como obrero.

Luego, fue injustamente acusado por las autoridades de Rumania de objetar contra las atrocidades del régimen que se estaba instaurando, y tuvo que trabajar, “de forma manual”, durante cuatro años en las excavaciones del Canal Danubio-Mar Negro.

Salió de Rumania en 1969 y encontró por fin un nuevo y gran país: Venezuela.

Por su afán de querer ser útil en el nuevo terruño se entrega a resolver los problemas de transporte. De esa manera, la Integración Fluvial la considera una buena solución, así como lo habían demostrado ya otros países.

Es la persona que más ha navegado en los ríos, y eso con menos ventajas.

¡Mi Capitán, reciba mi respetuoso saludo!

Y, me dirijo a usted como jefe de rioanos, no como hermano.

Este libro se terminó de imprimir en mayo de 2013 en Caracas, Venezuela.

La presente edición cuenta con 1.000 ejemplares.

