

COMENTARIO

PROYECTO VIA ALTERNA BOGOTA-LETICIA DEL CAPITAN DE FRAGATA (R) GUILLERMO FLOREZ

Camilo Domínguez

Preámbulo

En junio de 1987 el ingeniero naval Guillermo Flórez presentó ante el Centro Nacional de Estudios por Colombia y ante la prensa hablada y escrita, un proyecto para construir y adecuar una vía múltiple a través de la Orinoquia y de la Amazonia. Partiendo de Bogotá, debería pasar por Villavicencio, Granada, San José del Guaviare, Calamar, Apaporis, Yarí, Caquetá, Putumayo y, finalmente, llegar a Leticia sobre el río Amazonas. Serían 1.835 Kms., parte de los cuales ya se encuentran construídos. Se utilizaría la navegación parcial de los ríos Vaupés, Yaviyá, Mesaf, Yarí, Caquetá, Cotuhé y Amaca-Yacú, para lo cual se deberían construir dos canales: uno entre el Cotuhé y el Amacá-Yacú y otro entre el Apaporis y el Yarí. Además un ferrocarril entre el Caquetá y el Amazonas o entre el Caquetá y Putumayo. A lo largo de la vía se podrían asentar 120.000 familias que se dedicarían básicamente a la explotación silvícola, con lo que se pagarían los costos de la obra. A cada familia se le darían 30 hectáreas para su explotación y manejo.

Consideraciones de orden geográfico-político

Un proyecto para la construcción de una vía mixta de 1.835 Kms. pasando, en su mayor parte, por territorios selváticos es sobremanera llamativo. Tiene los visos románticos de una epopeya.

Sin embargo, hay que aprender de la historia; y la historia, especialmente del Brasil, nos demuestra que esas epopeyas suelen convertirse en tragedias cuando se planean con el corazón y no con la cabeza. El caso menos dramático, mencionado por el autor del proyecto, es el de la carretera Belém-Brasilia, que no se construyó en región selvática puesto que es marginal a la Amazonia como se puede ver en el Mapa de Bosques de Sur América de Hüek. Detrás de los datos

absolutos, citados por el capitán Flórez, se refleja la realidad: la carretera llevó a la aparición de 120 ciudades en diez años y una población de dos millones de habitantes; mientras tanto el campo se pobló de ganados (5 millones de cabezas) mientras la agricultura nunca se desarrolló. Por lo tanto, esto nos está diciendo que la tierra se concentró en inmensos latifundios ganaderos y los frustrados colonos se concentraron en 120 ciudades-tugurios a vivir del sector terciario y como mano de obra barata para las haciendas. Pruebas de este proceso se encuentran en las investigaciones de Hebette y Acevedo (1979); Aragón (1981); Wood y Schminh (1978). Es muy dudoso que un desarrollo de ese tipo sea un ejemplo para colonizar la Amazonia colombiana.

Más ilustrativo aún son los casos de la Transamazónica y de la Perimetral Norte del Brasil, puesto que son verdaderas carreteras en selva y con suelos parecidos a los que atravesaría la proyectada carretera del capitán Flórez. En ambas obras se llegó al paroxismo del despilfarro y se enterraron cerca de 7 mil millones de dólares (que hoy paga el pueblo brasileño) para obtener resultados pírricos. Para finales de 1980 se esperaba tener cerca de un millón de familias nordestinas pobres asentadas en la Transamazónica; sin embargo, para 1979 habían 6.000 ó 7.000 familias (Martine, 1979) y las tierras se habían concentrado en grandes haciendas. Además, la mayor parte de la carretera está inservible hoy. Peor aún, la Perimetral está actualmente prácticamente retomada por la selva (exceptuando el tramo viejo de Manaos a Itacoatiara) y la colonización no se produjo.

¿Tienen derecho los gobiernos de los países pobres a embarcar a sus pueblos en aventuras de ese tipo? Con absoluta seguridad que no. Hay que tratar de optimizar los pocos recursos que se poseen y, en el caso de la construcción de carreteras en la Amazonia colombiana es ne-

cesario acompañar el poblamiento con obras de infraestructura y no hacer infraestructura para que se produzca el poblamiento. ¿Por qué pensar en canales y ferrocarriles si con terminar y mejorar las carreteras ya comenzadas se pueden lograr la mayor parte de los objetivos propuestos? Tal es el caso de la carretera desde Granada (Meta) hasta Calamar, en el río Vaupés, pasando por San José del Guaviare (Com. de Guaviare); allí hay cerca de 200.000 colonos que necesitan angustiosamente esa vía. Igualmente, la carretera Tarapacá-Leticia, comenzada hace muchos años, le daría razón de ser al Trapecio Amazónico, por el que tuvimos un conflicto con el Perú con el fin de defender nuestra llegada autónoma al Amazonas. Es una vergüenza nacional que esta vía no exista, pues son sólo 160 Kilómetros programados hace 53 años.

Es claro que el capitán Flórez le da una gran importancia estratégica a esta carretera porque sería relativamente paralela a la línea de frontera. Sin embargo, desde Clausewitz quedó sentado que las fronteras son líneas de presión nacionales cuya ubicación depende de la fuerza económica que se pueda ejercer sobre un gran espacio. La frontera amazónica debe sostenerse sobre el espacio más desarrollado de la región y, desde este espacio, establecer corredores económicos que sirvan de pilares fuertes hasta los extremos del andamiaje regional. Es necesario, además, tener muy claro que la Orinoquia, especialmente el Meta, forman una unidad con la Amazonia.

De Villavicencio parten tres grandes pilares estratégicos: la Marginal de La Selva; la carretera a San José del Guaviare, que luego se bifurca hacia el río Vaupés y hacia el río Guaviare arriba y abajo, y la carretera a Santa Rita - Pto. Infrida (navegación) - Río Guainía - San Felipe (navegación). Estas tres vías se encuentran construídas en su mayor parte y con navegación establecida. Sólo falta terminirlas y fortalecerlas con estímulos apropiados.

De Florencia parte una carretera que llega precariamente a las Sabanas del Yarí y, por lo tanto a la parte alta de los ríos Caguán, Yarí y Apaporis. Igualmente, hay otra carretera que llega al río Caquetá, en el sitio de Curillo, desde donde se puede navegar el Caquetá, hasta la frontera con Brasil, haciendo transbordo en Araracuara y en los chorros de Córdoba.

Así mismo, existe en construcción la vía más importante hacia la Amazonia colombiana: la vía Pitalito-Mocoa-Puerto Asís. Esta debe continuarse como navegación establecida hasta Tarapacá para de allí unirse por carretera o por navegación en territorio brasileño, con Leticia. Desde Puerto Asís se puede entonces alcanzar las fronteras de Ecuador (San Miguel), Perú (Pto. Alegría - río Napo) y Brasil. Si se construyen los tramos de Leticia a Tarapacá y de Mocoa a Pitalito se podrá, en forma autónoma, pasar desde el Caribe, el Pacífico y el interior del país hasta el río Amazonas.

Consideraciones de Orden Técnico

La vía propuesta por el capitán de Fragata Guillermo Flórez tiene algunos problemas de orden técnico que es necesario analizar:

A- Un canal entre los ríos Amaca-Yacú y Cotuhé tiene el problema de unir dos ríos con regímenes hidrográficos opuestos y de cambios muy rápidos. Generalmente cuando los tributarios directos del Amazonas en el Trapecio (como el Amaca-Yacú) están subiendo, los tributarios del Putumayo (como el Cotuhé) están bajando. Y, al contrario cuando los segundos suben los primeros bajan. Esto se debe a que los ríos principales pertenecen a hemisferios climáticos opuestos (Domínguez, 1975). Si a esto unimos la caracte-

rística que tienen de fluctuar cuatro o más metros en una sola noche nos queda un gran interrogante sobre la conveniencia de hacer un canal tan incierto.

B- Sobre el canal Yarí-Mesaf-Yayá-Apaporis hay dos consideraciones: la primera, es su enorme costo, puesto que es necesario romper rocas cristalinas del basamento por más de 30 Km (Proradam, 1979, Tomo II); la segunda, es el gran desnivel de aguas entre el Apaporis y el Mesaf durante el verano, pues este último río queda convertido en un hilo de agua mientras el Apaporis Medio conserva varios metros de profundidad (Domínguez, 1975 a).

Consideraciones sobre manejo Ambiental.

Las 120.000 familias que se pretende asentar en el proyecto sólo tendrían tierra disponible en el trayecto entre Calamar (río Vaupés) y Leticia, puesto que el resto del trayecto ya se encuentra poblado y no habría tierra disponible para adjudicar 3,6 millones de hectáreas.

Sin embargo, el Trapecio es en su mayor parte un parque natural manejado por Inderena, y el resto no es tierra vacía pues hay varias comunidades indígenas viviendo allí. Por lo tanto, hay que descartar el Trapecio como tierra adjudicable. Nos queda entonces el trayecto entre el Vaupés y el Putumayo.

La parte cruzada por el proyecto entre el Vaupés-Apaporis-Caquetá pertenece a los suelos arenosos que cubren la península Guayanesa. Son suelos muy pobres cubiertos de un bosque bajito y ralo de catingas, cuya explotación es antieconómica para aserrío y se desconocen otros usos. Si se pretende reforestar sería necesario usar abonos y los costos de estos serían estrambóticos. Por lo tanto,

no se puede pensar que de allí salgan maderas para cubrir los costos de semejante vía.

Finalmente, quedarían como áreas de posible explotación las vegas del Caquetá, entre el Yarí y la Pedrera, y el tramo entre el Caquetá y el Putumayo, de la Pedrera a Tarapacá. Lógicamente habría que respetar los territorios pertenecientes a las comunidades indígenas Andoke y Miraña, lo cual nos deja un área de posible poblamiento y explotación muy pequeña.

Bibliografía

ARAGON, LUIS E. "Despovoamiento rural da Amazonia Brasileira". Universidade Federal do Pará, NAEA-Belém, 1981.

DOMINGUEZ, CAMILO. "El Clima amazónico y su influencia sobre el régimen hidrográfico y la utilización de los suelos", *Revista Colombiana de Antropología*, Vol. 19, Bogotá, 1975, pp. 33-47.

_____. "El río Apaporis: visión antropogeográfica", *Revista Colombiana de Antropología*, Vol. 18, Bogotá, 1975 a, pp. 127-182.

HEBETTE, JEAN y ROSA ACEVEDO. "Colonización para quem?". Belém, Universidade Federal do Pará/NAEA, 1979.

PRORADAM. Proyecto Radargramétrico de la Amazonia Colombiana. *La Amazonia Colombiana y sus Recursos*. 6 Vols., Bogotá, IGAC, 1979.

MARTINE, GEORGE. "Recent Colonization Experiences in Brazil: Expectations versus Reality" in: *Land, People and Planning in Contemporary Amazonia*. Cambridge, 1979.

WOOD, CHARLES y MARIANNE SCHMINK. Blaming the victim: small farmer production in an Amazon colonization project. *Studies in Third World Societies*, 7, 1978.