

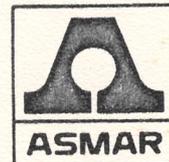
**VII CONGRESO PANAMERICANO  
DE INGENIERIA NAVAL,  
TRANSPORTE MARITIMO E  
INGENIERIA PORTUARIA**

Viña del Mar (Chile), 19-24 de Octubre, 1981.

Convoca:



Organiza:



PROYECTO DE INTERCONEXION DE LAS  
CUENCAS HIDROGRAFICAS DE AMERICA DEL SUR

SINTESIS DE LA CONFERENCIA DEL  
SR. HORACIO SALDUNA

## A N T E C E D E N T E S

Este proyecto no es nuevo, sino que por el contrario presenta lejanos antecedentes.

Ya en 1800, en vísperas del fin de la etapa colonial y los albores de la independencia sudamericana, el científico y naturalista alemán Von Humbolt, con la colaboración de Bonpland, comprobó la existencia de ingentes riquezas naturales en el interior del continente y expuso las posibilidades de aprovechamiento de los grandes ríos.

Para orgullo de los argentinos, una de las voces más prestigiosas que lanzaron tempranamente el desafío de interconexión fluvial fue Domingo Faustino Sarmiento, quien en 1865 siendo presidente de la República y cuando aún no había concluido la guerra del Paraguay decía en un informe:

".... cualquiera que el éxito de esta guerra sea y ya parece no ser dudoso, el Paraguay quedará abierto al comercio y civilización del mundo y ricos dones de la zona tórrida descenderán por aquellos ríos majestuosos a unirse en las bocas del Plata, con lo que traen otros ríos de climas templados; y aun quizá se realice la idea de canalizar el terreno que divide el Paraguay, afluente del Plata, con el Madera, afluente del Amazonas, que está por la naturaleza ligado al Orinoco, presentando así al mundo atónito el último de los mundos en reserva para el desarrollo de la humanidad, con una navegación fluvial de mil doscientos ríos tributarios, atravesando el valle del Amazonas, que es por sí sólo un mundo y descargando sus aguas en el mar Caribe del Norte, o en el Río de la Plata al sur, o en el Amazonas al este". (1)

El proyecto tuvo incluso también sus mártires. En 1900 el General colombiano Rafael Reyes, quien luego fue presidente de la República, acompañado por dos hermanos, emprendió un largo y penoso viaje por los ríos amazónicos a bordo de una pequeña embarcación con el fin de comprobar la exactitud de la teoría de Humbolt. En este viaje murieron sus dos hermanos, uno en manos de los indios del oriente boliviano y otro devorado por las pirañas.

Reyes expuso las experiencias de su expedición fluvial en la Conferencia Panamericana realizada en Méjico en 1901, la cual aprobó emocionada una recomendación para que los países miembros continúen los estudios tendientes a demostrar la viabilidad de este proyecto.

Se realizaron luego numerosos estudios científicos que enriquecieron el conocimiento de las cuencas hidrográficas interiores de

Sudamérica entre los cuales merece destacarse el realizado por el geólogo uruguayo Bollo (2), quien llamó a la vía fluvial que va desde la desembocadura del Orinoco en el Caribe hasta la del Río de la Plata pasando por el Amazonas "la futura gran ruta comercial de Sud América".

Posteriormente la Conferencia Regional de los países del Plata reunida en Montevideo en 1941 aprobó también una recomendación propuesta por la delegación Argentina, para que "los Estados representados continúen y coordinen mediante comisiones técnicas mixtas los estudios ya existentes sobre la posible conexión de los tres grandes sistemas hidrográficos de la América del Sud: el Plata, el Amazonas y el Orinoco".(3)

El Congreso Argentino de Ingeniería reunido en Córdoba en 1942 recomendó a su vez apoyar y promover lo resuelto en la Conferencia de Países del Plata de Montevideo y presentó un estudio completo - del Ing. Ernesto Baldassarri sobre las posibilidades técnicas y las conveniencias geoeconómicas de la interconexión del río Amazonas y el Río de la Plata.(4)

Pocos años después, en 1948, el entonces diputado nacional argentino Ing. Gabriel del Mazo, presentó en la Cámara de Diputados un informe amplio y documentado del proyecto de interconexión de las tres grandes cuencas hidrográficas Sudamericanas proponiendo se aconseje a los países que lo estaban estudiando ampliar el ámbito de dichos trabajos, así como favorecer las tareas de las comisiones técnicas en forma coordinada.(5) Del Mazo volcó luego en un libro - su entusiasmo y sus conocimientos sobre este tema. (6)

La Comisión Nacional del Bermejo que funcionó en la Argentina entre 1956 y 1967 presidida por el Almirante Gregorio Portillo dejó también un valioso aporte al estudio de la interconexión de los ríos sudamericanos a través de varias publicaciones técnicas.(7)

Se han ocupado del tema además Herman Khan, el Hudson Institute y el cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.

No podemos dejar de mencionar también, dentro de la amplia lista de estudiosos de este tema, los valiosos y permanentes trabajos del Ing. Fernando Paz Castillos, del Instituto Nacional de Canalizaciones de Venezuela y del Ing. Alfonso Furtado Portugal, considerado un verdadero apóstol de la navegación interior del Brasil.

Varios congresos y reuniones internacionales han incluido recientemente el tema de la interconexión fluvial sudamericana en sus agendas y resoluciones.

Vemos así que el 5° Congreso Panamericano de Construcción Naval Transporte Marítimo e Ingeniería Portuaria realizado por el IPIM - (Instituto Panamericano de Ingeniería Naval) en Caracas en setiembre de 1977 aprobó una ponencia recomendando a los gobiernos, organismo

internacionales y asociaciones de ingeniería que continúan e incrementan los estudios para llevar adelante el aprovechamiento de los ríos navegables del continente y su interconexión.

Por su parte, la IX Reunión de la Comisión Asesora de Transporte de la ALALC, realizada en Montevideo en abril de 1980, incluyó el tratamiento de este proyecto en su agenda y el Dr. Curiel Rodríguez presidente de la Asociación Civil Orinoquia de Venezuela fue el principal expositor invitado.(8)

En octubre del mismo año, la X Conferencia de Jefes de las Marinas de Guerra Americanas, celebrada en Ecuador, aprobó el proyecto de unión de los siete ríos principales de la zona, Orinoco, Negro, Amazonas, Madeira, Paraguay, Paraná y de la Plata.(9)

Del mismo modo la Asamblea anual del Club de Roma reunida en Caracas en junio de 1981 trató también el proyecto de interconexión de las cuencas hidrográficas sudamericanas (10)

El proyecto de interconexión de las cuencas hidrográficas sudamericanas es actualmente estudiado y promovido vastamente merced a la acción entusiasta de la Asociación Civil ORINOQUIA, de Venezuela, que preside el Dr. José Curiel Rodríguez, ex Ministro de Transporte y actualmente diputado nacional de su país.

Por último debemos destacar que con la firma y puesta en marcha del Pacto Amazónico y el apoyo solicitado a la OEA este proyecto ha adquirido un fuerte impulso encaminándose hacia su concreción definitiva. Durante la visita al Perú del Presidente Figueiredo de Brasil se ratificó esta decisión en términos tan precisos y rotundos que al decir del Canciller peruano Javier Arias Stella constituyó la puesta en marcha del proyecto de interconexión fluvial continental.

Como se ve no estamos ya frente a sueños utópicos, sino a una indiscutible realidad de fundamental trascendencia para el destino de todos los países sudamericanos.

#### REFERENCIAS

- (1) Ricardo Rojas "El Profeta de la Pampa"- Pág.683
- (2) Luis Cincinato Bollo: "South America Past and Present" New York. 1919
- (3) Conferencia Regional de los Países del Plata.Acta Final.(Montevideo, Enero 27-Febrero 6/1941)
- (4) Revista "La Ingeniería" órgano del Centro Argentino de Ingenieros. (Mayo y Julio 1942)
- (5) Diario de Sesiones-Cámara de Diputados de la Nación Argentina N° 3834 del 22 y 23 de Septiembre de 1948.
- (6) Gabriel Del Mayo "El Canal Sudamericano" - Edit.Raigal (1962)
- (7) Comisión del Bermejo, publicaciones N° 100 y 114, (actualmente en poder de la Comisión Argentina de la Cuenca del Plata) y 104
- (8) ALALC/CAT/IX/di:5 (23 de Junio de 1980)
- (9) "La Prensa"- Buenos Aires, 5 de Octubre de 1980
- (10) Conferencia Club de Roma-Documento CCR 81/T.11.1 (junio 1981)

## DESCRIPCION DEL PROYECTO

El proyecto de interconexión de las tres grandes cuencas hidrográficas, Orinoco, Amazonas y del Plata, tiende a permitir la navegación fluvial; desde la desembocadura del Orinoco en el Caribe, la mada Boca Grande y situada en territorio venezolano, hasta la desembocadura del río Paraná en el estuario del Plata que a su vez desemboca en el Atlántico Sur, atravesando el Amazonas y sus afluentes.

El itinerario básico del proyecto sería uniendo los ríos Orinoco, Negro, Amazonas, Madeira, Mamoré, Guaporé, Alegre, Aguapeí, Juruá, Paraná y de la Plata, con una extensión de 10.490 Km., de los cuales sólo un 7% (742 Km.) no son actualmente navegables y requieren muy pocas obras artificiales que apenas superan los 300 km. en su conjunto.

Para facilitar un análisis más detallado conviene dividir el proyecto total en dos tramos Orinoco-Amazonas y Amazonas-de la P

### TRAMO ORINOCO-AMAZONAS (Cuadro 1)

Desde su desembocadura en el Caribe hasta ciudad Guayana el Orinoco permite la navegación de buques de ultramar (hasta 12 metros de calado).

De ciudad Guayana hasta Puerto Ayacucho (811 Km.) pasando por ciudad Bolívar el río es navegable por embarcaciones fluviales de hasta 6 metros de calado variando sus posibilidades según la época del año.

Entre Puerto Ayacucho y Samariapo (56 Km) aparecen los principales obstáculos determinados por los saltos de Atures y Maipures. Este tramo es actualmente salvado por una carretera marginal de 65 Km. Es factible la construcción de una represa con aprovechamiento eléctrico y esclusa para navegación.

Luego de Samariapo el trayecto se continúa hasta la bifurcación del Orinoco en un punto cercano a la población de Tama-Tama donde une al canal Casiquiare que lo vincula en forma natural con el río Negro, afluente del Amazonas.

El canal Casiquiare; de unos 400 km. de longitud, aunque puede considerarse navegable presenta algunas dificultades por fondos y estrechamientos que podrían dragarse, aunque también se prevé la construcción de un canal artificial que iría desde el punto cercano de San Antonio y antes de la bifurcación Orinoco-Casiquiare hasta Cabarúa punto situado en el mismo Casiquiare. (Fig.1)

La unión del canal Casiquiare y el río Guainia, cerca de la población de San Carlos, da nacimiento al Río Negro que desemboca en el Amazonas en un punto muy cercano a Manaus y que en la mayor parte de su recorrido, a partir de Cocuy, pertenece a Brasil.

Este tramo del proyecto de interconexión (Río Negro) es apto para la navegación, menos la zona de los saltos de San Gabriel, al sur de Cocuy que pueden salvarse con una represa hidroeléctrica - en esclusa de navegación.

#### TRAMO AMAZONAS-DE LA PLATA (Cuadro 2)

El río Amazonas, el más grande del mundo, cuyo caudal excede al de los ocho que le siguen en importancia, es navegable para buques de ultramar en la mayor parte de su recorrido, sobre todo desde su desembocadura en el Atlántico hasta Manaus donde permite el tránsito de buques de 10 metros de calado (30') y aun más.

El trayecto previsto en el proyecto de interconexión de las tres cuencas tiene a partir de Manaus dos posibilidades. Una es navegando el Amazonas hacia su desembocadura hasta llegar al río Madeira (160 km.) y por éste al Paraguay pasando por los ríos Mamoré y Guaporé y otra es siguiendo un poco más por el Amazonas hacia el Este, y entrando hacia el sur por el río Tapajoz para llegar al río Paraguay pasando por el Diamantino.

A partir del río Paraguay, ambas soluciones coinciden en seguir por el Paraná para salir al Atlántico por el río de la Plata.

De las dos alternativas descritas la primera es considerablemente más larga pero mucho más accesible a la navegación y por otro lado cumple una mejor función integradora y de vinculación ya que permite la incorporación de Perú y Bolivia al proyecto, por todo lo cual es la que en general se prefiere.

Una vez que desde el Amazonas avanzamos hacia el sur por el Madeira, se encuentran buenas condiciones de navegación hasta Porto Velho, ya sobre el Mamoré. Allí aparece la segunda dificultad seria debido a unos 23 saltos que en una extensión de 360 kms. hacen casi imposible la navegación entre Porto Velho y Guajará-Mirim. Dich zona está actualmente superada por una carretera marginal de 366km y por el llamado "ferrocarril del diablo", ya en desuso.

También aquí se prevé la construcción de una presa hidroeléctrica con esclusa de navegación o de un canal lateral de navegación esclusado para superar los 72 mts. de desnivel existentes.

Luego de Guajará-Mirim la navegación sigue siendo posible a través de 1.430 kms. por el río Mamoré (250 kms.) y el Guaporé (1.180 kms.), hasta llegar al puente sobre el río a la altura de la

localidad de Mato Grosso que vincula a ésta con Guyabá. A partir de aquí se encuentran tal vez los mayores obstáculos, ya que la interconexión se haría por el río Alegre (afluente del Guaporé) y los ríos Aguapeí y Jaurú (afluentes del Paraguay). Allí se produciría por lo tanto la unión de la cuenca amazónica con la del Plata.

Esta es la zona llamada "Pantanal" y que preocupa mucho a Brasil por ser muy anegadiza en la época de estiaje del río Paraguay lo cual impide el aprovechamiento agrícola de una muy considerable extensión de terreno fértil.

Por tal motivo Brasil tiene ya estudios muy avanzados para resolver este problema. Cuando lo consiga el estiaje del río Paraguay coincidirá con el del Paraná Superior lo cual obligará a la Argentina a realizar las obras necesarias para evitar graves inundaciones sobre el tramo del Paraná medio, tales como las previstas en laguna Iberá (Corrientes) que permitirán desviar los excesos de agua hacia el río Uruguay.

Hay dos soluciones factibles para la interconexión de los ríos Alegre y Aguapeí. Una es crear un gran lago de vinculación y otra es construir una serie de esclusas, seis entre el Guaporé y el Alegre (174 metros de desnivel) y cuatro entre el Aguapeí y el Paraguay (100 metros de desnivel).

Brasil ha resuelto la vinculación entre Mato Grosso y Cáceres por medio de una carretera de 320 kms.

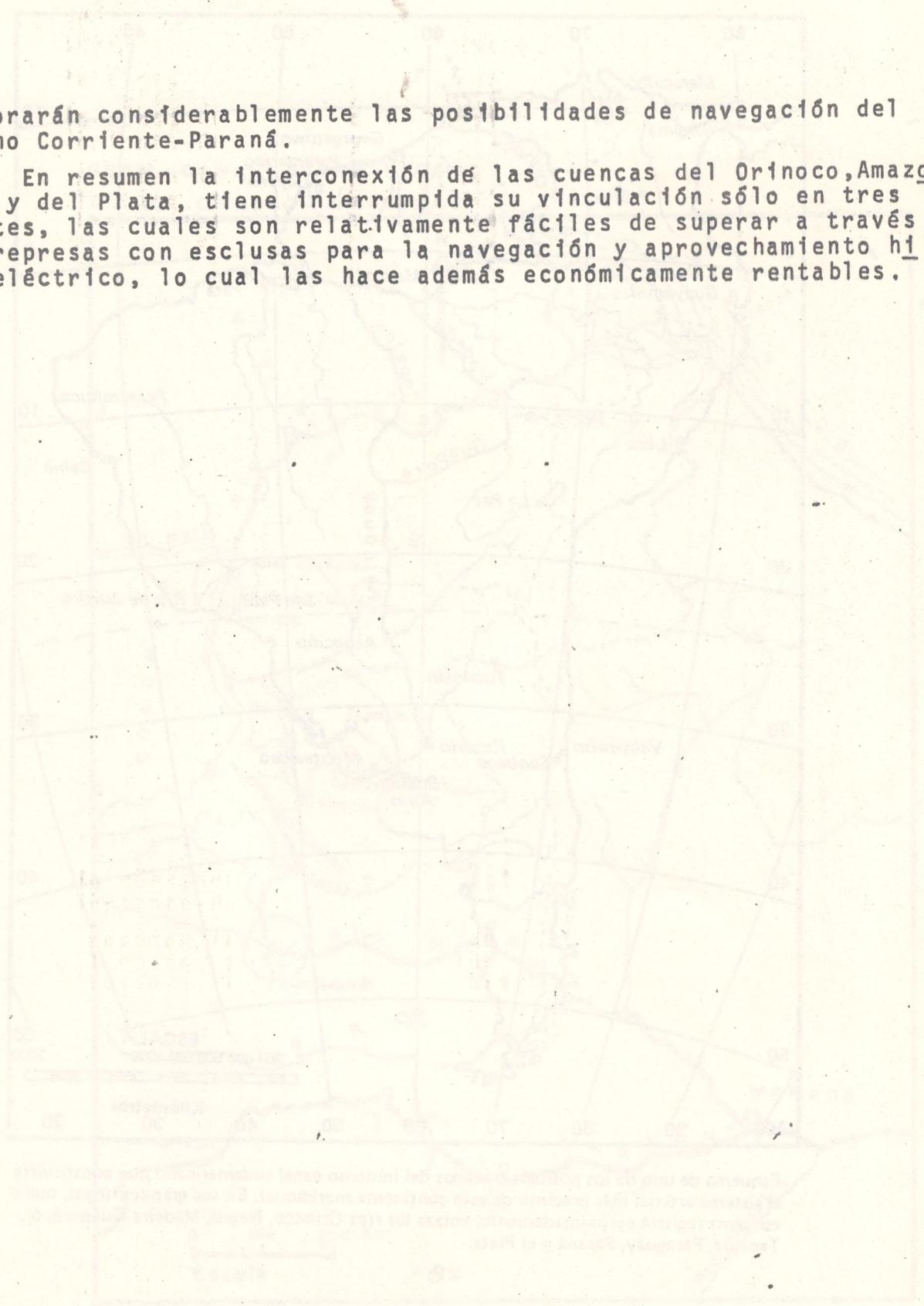
El proyecto de interconexión de las tres grandes cuencas sudamericanas continúa luego de Cáceres por el río Paraguay pasando por Corumbá (por donde pasa el ferrocarril San Pablo-Santa Cruz de la Sierra), tramo en que la navegación para embarcaciones de 1 metro de calado no presenta dificultades. Desde Corumbá hasta la desembocadura del río Apa, en el límite con Paraguay, la navegación es apta para buques de 3 metros de calado.

En el tramo en el cual el río Paraguay corre exclusivamente por territorio Paraguayo, entre el río Apa y Asunción la navegación es para buques de hasta 2 metros de calado. Lo mismo ocurre en el tramo de soberanía compartido entre Paraguay y la Argentina (Asunción-Corrientes) donde existen dos pasos que ofrecen dificultades: Montañel (Paraguay) y Abajo Bermejo (Argentina). A partir de Corrientes el río Paraná no ofrece dificultades para buques de hasta 4 a 5 metros de calado y desde Rosario admite buques de ultramar de hasta 7 a 8 metros de calado.

La vinculación entre río Paraná y el río de la Plata si bien no ofrece inconvenientes para la navegación fluvio-oceánica, sobre todo desde la puesta en servicio del canal Mitre (Buenos Aires-Paraná de las Palmas), presenta algunas dificultades por la existencia de curvas muy cerradas y malas condiciones del dragado y balizamiento. Las obras hidroeléctricas del Paraná Medio ya resueltas

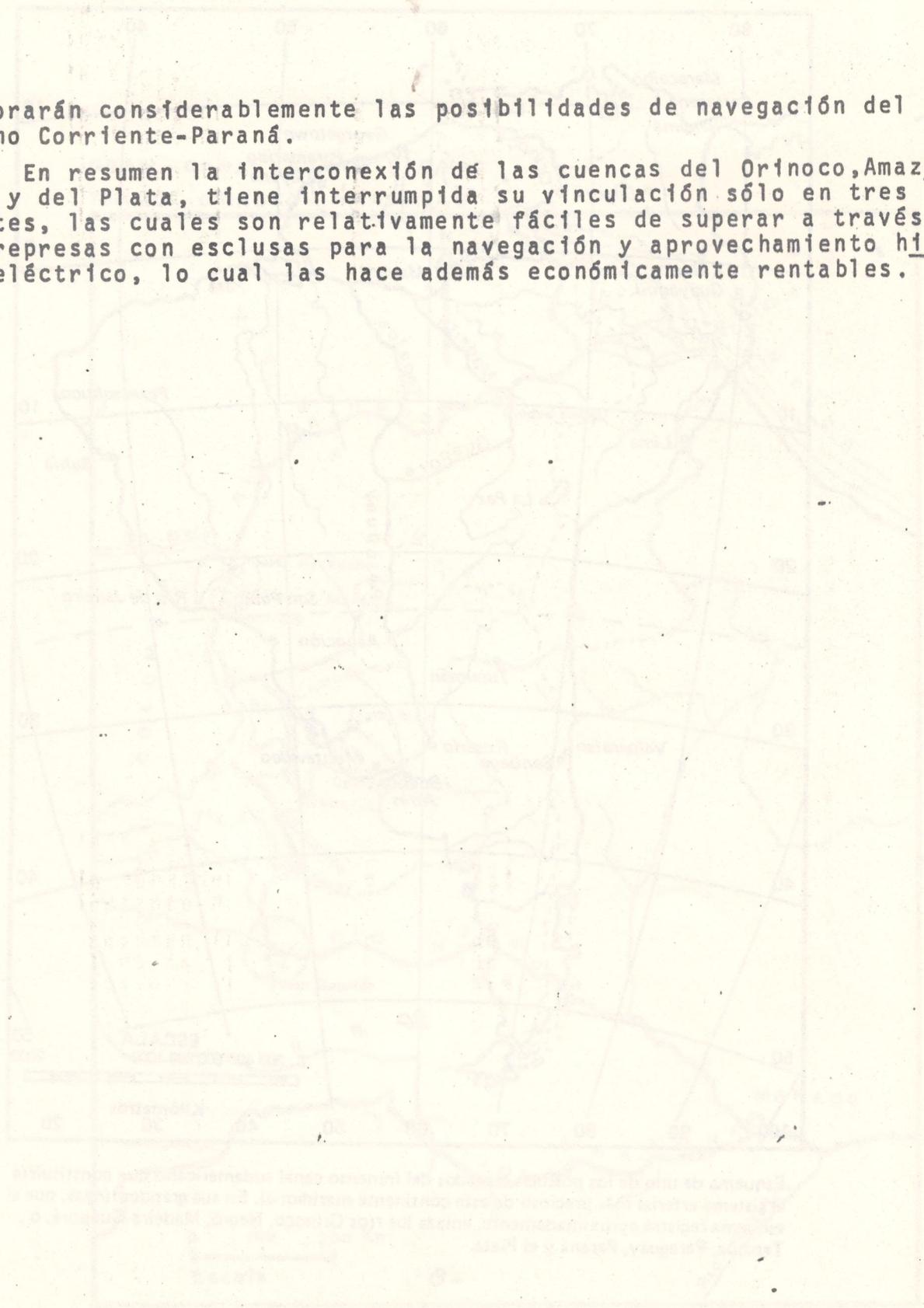
mejorarán considerablemente las posibilidades de navegación del tramo Corriente-Paraná.

En resumen la interconexión de las cuencas del Orinoco, Amazonas y del Plata, tiene interrumpida su vinculación sólo en tres partes, las cuales son relativamente fáciles de superar a través de represas con esclusas para la navegación y aprovechamiento hidroeléctrico, lo cual las hace además económicamente rentables.



mejorarán considerablemente las posibilidades de navegación del tramo Corriente-Paraná.

En resumen la interconexión de las cuencas del Orinoco, Amazonas y del Plata, tiene interrumpida su vinculación sólo en tres partes, las cuales son relativamente fáciles de superar a través de represas con esclusas para la navegación y aprovechamiento hidroeléctrico, lo cual las hace además económicamente rentables.

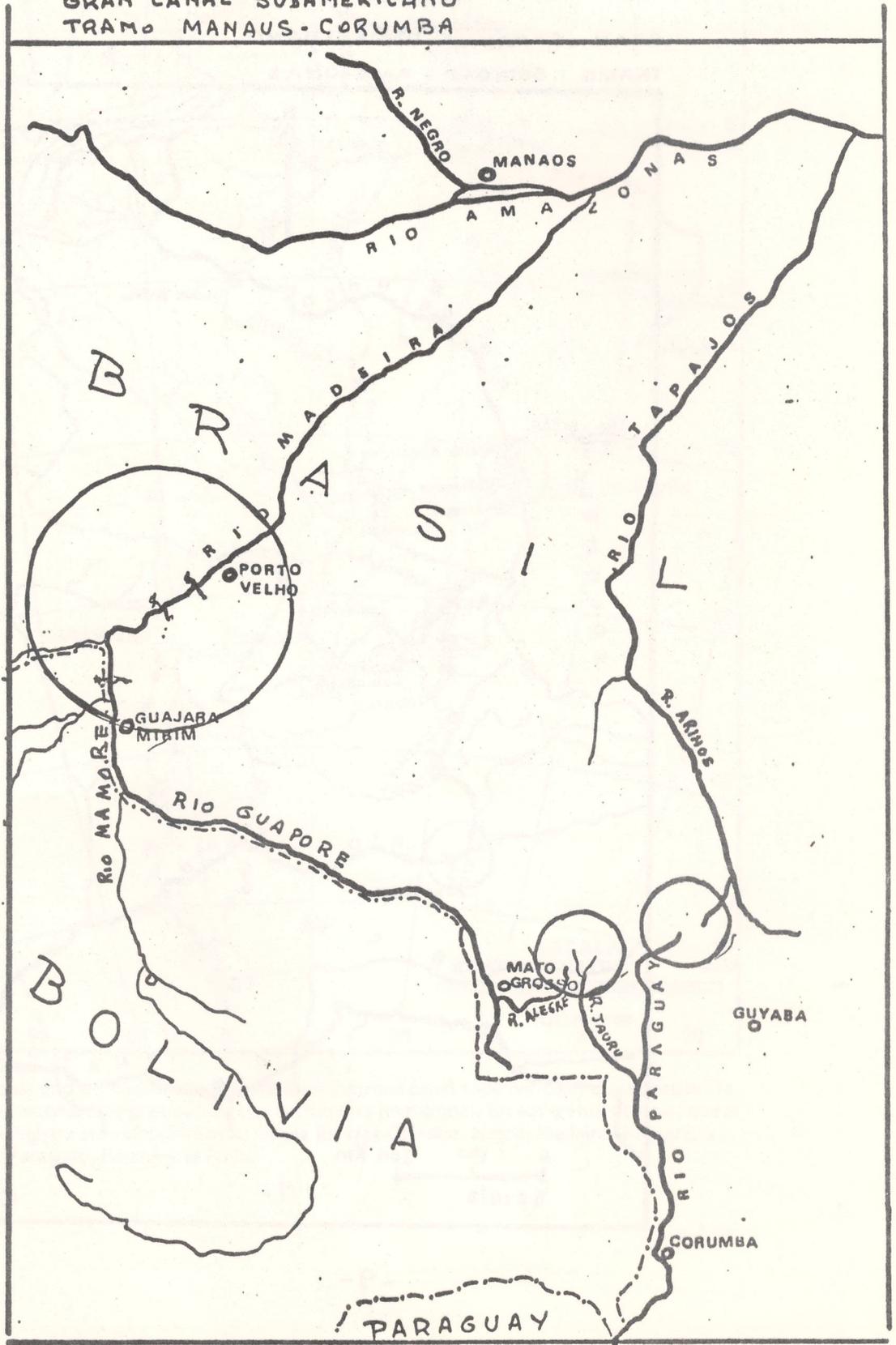




Esquema de uno de los posibles trazados del inmenso canal sudamericano que constituiría el sistema arterial más precioso de este continente meridional. En sus grandes líneas, que el esquema registra aproximadamente, enlaza los ríos Orinoco, Negro, Madeira-Guaporé, o Tapajoz, Paraguay, Paraná y el Plata.



GRAN CANAL SUDAMERICANO  
TRAMO MANAUS-CORUMBA



SUBTRAMOS	NAVEGACION		DISTANCIA ( Kms. )		OBSERVACIONES	PAIS
	Tipo	Profund. (metros)	Parcial	Acumulada		
MANAOS - DESENVOCADURA MADEIRA	0	12	160		A través río Amazonas	Brasil
DES. MADEIRA - PORTO VELHO	F	3/6	1.150	1.310	A través río Madeira	Brasil
P. VELHO - ABUNA ( desemb. Mamoré )	23 Saltos		140	1.450	Necesidad construcción represas hidroeléctrica con esclusa navegación	
ABUNA - GUAJARA MIRIM			220	1.670		
GUAJARA MIRIM - DES. GUAPORE	F	1	250	1.920	A través río Mamoré.	Brasil y Bolivia
DES. GUAPORE - PUENTE NATO GROSSO/GUYABA	FR	1	1.180	3.100	A través río Guaporé	
PUENTE NATO GROSSO - DES. JAURU ( sobre río Paraguay )	INTERRUPCION		260	3.360	Nec. inter. Alegre (af. Guaporé) c/Aguapei (af. Jauru) q'a su vez lo es del Paraguay.	Brasil
DES. JAURU - CORUMBA	F	1	550	3.910		
CORUMBA - FORTE COIMBRA (límite c/Parag.)	F	3	782	4.692		
F. COIMBRA - DES. APA	F	3	450	5.142	A través río Paraguay	Brasil y Paraguay
DES. APA - ASUNCION	F	1.80	553	5.695		Paraguay
ASUNCION - CORRIENTES	F	2	375	6.070		Paraguay y Argent.
CORRIENTES - ROSARIO	F	4/8	650	6.720		Argentina
ROSARIO - BUENOS AIRES	0	9	300	7.020	A través río Paraná	

TRAMO ORINOCO - AMAZONAS

CUADRO 1

SUBTRAMOS	NAVEGACION		DISTANCIA (Kms.)		OBSERVACIONES	PAIS
	Tipo	Profund. (metros)	Parcial	Acumulada		
BOCA GRANDE - CIUDAD GUYANA	0	12	340	----	Por río Orinoco	Venezuela
CIUDAD GUYANA - CIUDAD BOLIVAR	F	6.5	83	423		
CIUDAD BOLIVAR - PUERTO AYACUCHO	F	3.5	728	1.151		
PUERTO AYACUCHO - SAVARIAPO	Saltos de Atures y Maipures		56	1.207	Necesidad de represas Hidroeléctricas c/escl	Venezuela y Colombia
SAVARIAPO - TAVA TAVA	F	3.5	467	1.674		
TAVA TAVA - C. SAN CARLOS	FR	2	352	2.026	Por Casiquiare	Venezuela
C. SAN CARLOS - COCUI	FR	2	101	2.127	Por Río Negro	
COCUI - SALTO SAN GABRIEL	F	4	250	2.377		
SALTO SAN GABRIEL - MANAOS	F	5	1.093	3.470		Brasil

0 = oceánica

F = fluvial

FR = fluvial restringida

## BENEFICIOS DEL PROYECTO

El proyecto de interconexión de las tres grandes cuencas hidrográficas de América del Sur, Orinoco, Amazonas y del Plata, tiene como objetivos básicos:

- 1) Revertir la actual concentración en las costas de la población del continente, a fin de aliviar los crecientes problemas de hacinamiento urbano, que se observan y facilitar la ocupación permanente y efectiva de los grandes espacios vacíos interiores.
- 2) Coadyuvar al proceso de integración regional a través de la integración física que constituye el proyecto y tras la cual surgirán sin duda grandes avances de integración económica y política.
- 3) Facilitar la explotación de los ingentes recursos naturales del interior del continente mediante el aprovechamiento de las vías fluviales de comunicación y transporte y que en su mayor parte ya están ofrecidas por la naturaleza.

Basta observar el mapa de América del Sur para comprobar que su población se encuentra concentrada en una zona costera perimetral que en muy pocos casos supera los 100 kms.

En el corazón verde, vacío e inexplorado de América del Sur, con más de 10 millones de Km<sup>2</sup>, (56% del territorio continental) sólo habitan unos 20 millones de personas (10% del total del continente) y la mayor parte de ellos en condiciones de vida casi salvaje.

No se repitió en América del Sur el mismo proceso que se advierte en la mayoría de las grandes civilizaciones de la historia de nuestro mundo, desarrolladas a la vera de los grandes ríos e irradiándose hacia afuera a partir de ellos. Tales son los casos del Nilo, Tigris, Eufrates, Indo, Hoang-Ho y aun el de las viejas civilizaciones europeas.

No obstante en América del Sur existe la más vasta red fluvial del mundo, con 50.000 Kms. de extensión que genera cerca del 30% del agua dulce mundial disponible, gran parte de la cual la derrama incensantemente en los océanos.

Las razones de esta situación son de origen geográfico e histórico.

En efecto, la selva inhóspita, las montañas inaccesibles y las enormes distancias conspiraron contra una mayor penetración del continente por parte de sus habitantes. Pero más que las características geográficas, ya que había otras de claro estímulo a la int-

comunicación como los ríos, fue el signo impreso por las corrientes colonizadoras el que determinó la formación de centros urbanos costeros.

España y Portugal buscaban el usufructo de las riquezas de América más que su colonización, saquear más que civilizar. Ello explica la creación de centros urbanos sobre la costa, aptos para el despacho de productos a las metrópolis, sin mayores vinculaciones entre sí y mucho menos con el interior.

Por eso el proceso de la independencia se realizó en cada centro urbano por separado, produciendo un verdadero desmembramiento territorial que luego dió origen a rivalidades no exentas de violencia entre dichas ciudades.

En este aspecto la independencia produjo sólo un cambio de dependencia de metrópolis políticas por metrópolis comerciales, manteniendo el sistema de concentración periférica, de influencia centrífuga y no integrado o interrelacionado.

El posterior proceso de industrialización cambió a su vez el tipo de mercaderías comercializadas pero acentuó aun más la concentración urbana.

Como resultado de todo ello existen en nuestra América poblaciones viviendo en condiciones miserables, con carencia de viviendas dignas y suficientes, desocupación y serias deficiencias sanitarias y educativas.

Se advierte incluso desde hace algunos años un serio incremento de la contaminación ambiental urbana y de las aguas costeras.

No obstante lo dicho, el proyecto de interconexión de las cuencas hidrográficas carecería de suficiente justificación sin una posibilidad cierta de aprovechamiento de las vías fluviales para un movimiento de cargas y personas adecuado al costo de las inversiones necesarias. Ello está hoy también satisfecho con la firma del Pacto Amazónico por parte de los ocho países tributarios de esta cuenca y en base al cual se ha puesto en marcha un activo y entusiasta proceso de desarrollo del extenso corazón verde de América del Sur.

Ambas iniciativas son pues inseparables y complementarias ya que sin la activación del aprovechamiento de las riquezas y recursos naturales de la cuenca amazónica, no se justificaría suficientemente llevar adelante el proyecto de interconexión fluvial continental y a su vez con este último, se optimizarían las posibilidades del desarrollo amazónico.-

## SIGNIFICADO DEL PROYECTO

El desarrollo del corazón amazónico, la interconexión de las tres grandes cuencas hidrográficas y la realización de las grandes obras previstas en la cuenca del Plata, colocan a la América del Sur frente a uno de los más fascinantes y trascendentales desafíos de su historia.

Desde las heroicas luchas emancipadoras no ha existido para sus pueblos una posibilidad igual de llevar adelante una verdadera epopeya común que, como decía Sarmiento, "dejará atónito al mundo entero".

No hay duda de que si logramos iniciar un franco proceso de desarrollo continental con la explotación racional de las ingentes riquezas minerales y forestales, y el aprovechamiento de las posibilidades agrarias, energéticas y de agua dulce, crecerá considerablemente nuestra gravitación en el mundo y por ende las posibilidades de defensa de nuestros intereses regionales y de obtención de nuestros objetivos nacionales básicos.

Por eso hay quienes han dado a este proceso el significado de un verdadero "redescubrimiento americano".

Debemos también tener en cuenta que el mundo se encuentra enfrentado a grandes crisis, ya manifestadas, como el déficit energético, alimenticio, de materias primas y de agua potable en medio de un explosivo crecimiento demográfico. Ello conducirá a los más necesitados, y de hecho ya ha comenzado, a la búsqueda y penetración en cualquiera de las regiones vírgenes del globo que ofrezcan mejores soluciones a sus problemas.

América del Sur cometería así un verdadero suicidio histórico si mantuviese inexplorados y sin ocupar los extensos espacios de su territorio donde la naturaleza ha sido pródiga en riquezas de todo tipo.

Pero además la ocupación y explotación del corazón verde americano aseguraría un aprovechamiento racional y conservacionista de los recursos naturales, que incluyen la preservación del más grande pulmón de oxigenación forestal del mundo, todo lo cual seguramente no se lograría si dicha explotación se llevase a cabo por intereses externos y extraños a la región.

Por último debemos considerar que con un dinámico desarrollo integral del interior amazónico del continente, sumado al que ya se ha puesto en marcha en la cuenca del Plata y la interconexión de las tres grandes cuencas, América del Sur revertirá la situación actual de concentración urbana costera, de influencia centrífuga y disociadora, cambiándola por una creciente integración re-

gional, centrífeta, sólidamente vertebrada sobre sus grandes cuencas hidrográficas.

Ello contribuirá sin duda a que las naciones hermanas del - continente se liberen de las frecuentes rencillas y estériles enfrentamientos que sólo benefician a otros, para dedicarse con entusiasmo al logro del estupendo futuro común que estos grandes proyectos les ofrecen.-