

El desarrollo del transporte fluvial es todavía incipiente en la mayoría de los países de América del Sur. Los más adelantados en este campo son Brasil, Argentina y Venezuela que han implementado hidrovías navegables de gran envergadura.

No existe todavía una vertebración de los diferentes sistemas navegables de los países de América del Sur. Es por ello que la CAF -en su libro *Los ríos nos unen*- propone la integración fluvial suramericana sobre la base de la creación del Eje Norte-Sur que interconecte, con un esquema multimodal, las cuencas del Orinoco y del Amazonas y ésta última a su vez con la Cuenca de La Plata, integrando así 50.000 Km de vías navegables que están en la región, pero que funcionan como sistemas aislados.

Principales corredores de transporte fluvial

Cuenca del Río Orinoco:

- En Venezuela, la hidrovía del Orinoco se extiende por 1.191 Km desde Boca de los Navíos hasta Puerto Ayacucho.

Se complementa con el Río Apure que es navegable hasta por 660 Km y el Río Portuguesa que se puede navegar hasta por 250 Km.

- En Colombia, como parte de la Cuenca del Orinoco son navegables los Ríos Meta, Guaviare, Inírida y Vaupés.

Cuenca del Río Amazonas:

- La Hidrovía Amazonas-Solimoes es navegable por grandes embarcaciones en casi 3.800 Km desde el pueblo de Nauta (Perú) hasta el Atlántico.

Afluentes por el norte del Río

Amazonas-Solimoes:

- El Río Negro: navegable desde su confluencia con el Amazonas hasta la frontera con Venezuela, por casi 1.260 Km.

- El Río Branco: navegable por 440 Km desde su confluencia con el Río Negro hasta Caracará.

Hacia el Este:

- El Río Trombetas: navegable por 260 Km.

- El Río Jari: navegable por 150 Km.

Hacia el Oeste:

- El Río Japurá-Caquetá: navegable en la parte brasilera, por 750 Km.

- El Río Putumayo-Iça: navegable en la casi totalidad de sus 1.850 Km de longitud.

Los Ríos Tigre, Pastaza, Morona y Santiago que discurren de Ecuador hacia Perú pueden ser navegados por cortos tramos, en sus cursos inferiores.

Afluentes por el Sur del Río

Amazonas-Solimoes:

- El Río Juruá: navegable por casi 2.500 Km.

- El Río Purús: tiene 3.300 Km, en gran medida navegables. Su afluente, el Río Acre, se puede navegar por más de 620 Km hasta Brasiléia.

- El Río Madeira: navegable hasta Porto Velho, por 1.100 Km. Tiene también 1.600 Km navegables por los afluentes del Madeira: el Río Mamoré y el Río Guaporé-Itenez.

- El Río Tapajos: navegable por 345 Km hasta Sao Luis de Tapajos y en un futuro cercano su navegación se va a extender hasta 1.043 Km.

- El Río Xingú: navegable por 420 Km.

Son también navegables los Ríos Maraón (hasta Saramiriza) y Ucayali hasta el sur de Pucallpa en el Perú.

Cuenca del Río Tocantíns:

- El Río Tocantíns: navegable hasta la represa de Tucuruí, por 250 Km, y puede ser navegable por

casi 1.000 Km. aguas arriba de esta represa con calados menores.

- El Río Araguaia: afluente del Tocantíns, va a ser navegable por una extensión de casi 1.525 Km.

Cuenca del Río San Francisco:

- Es navegable por tramos por un total de casi 1.700 Km, siendo el último de 208 Km entre Piranhas y el Atlántico.

Hidrovia Paraguay-Paraná:

- Esta hidrovia es navegable por trenes de barcas por casi 3.442 Km de longitud y constituye el eje más importante de unión fluvial entre Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay.

La Hidrovia Tieté-Paraná:

- Esta hidrovia constituye un nexo importante Este-Oeste en el Brasil y con la construcción de esclusas está garantizando una longitud navegable de 2.400 Km.

Proyectos de hidroviás y puertos fluviales

- En Venezuela: la hidrovia del Orinoco se está complementando con la navegación del Río Apure y el Río Portuguesa hasta el Puerto de El Baúl. Además, se está estudiando la interconexión del Río Casiquiare con el Río Negro y la solución de los malos pasos de Atures y Maipures para poder desarrollar el transporte desde el Río Orinoco hasta el Amazonas.

- En Brasil: se dio un gran impulso a la navegación fluvial con el programa Brasil en Acción, en el cual se va a impulsar y mejorar la navegación fluvial de los ríos Madeira, Tocantíns, Araguaia y San Francisco, así como la Hidrovia Tieté-Paraná. Todo este programa va a continuar con el nuevo plan: Avanza Brasil.

- La implementación del tráfico fluvial en estas hidroviás está creando una nueva generación de puertos fluviales a lo largo de las mismas en Brasil, Argentina y Uruguay y pronto se producirá lo mismo en Bolivia y Paraguay.

Retos para el próximo decenio

Creación del Eje Fluvial Norte-Sur:

- Este será el eje fundamental de navegación para integrar -con un esquema multimodal- las diferentes cuencas de América del Sur.

- El eje está constituido por los ríos Orinoco, Casiquiare, Negro, Amazonas, Madeira, Mamoré, Itenez-Guaporé, Paraguai, Paraná y de La Plata, con un recorrido de cerca de 10.000 Km.

Superación de las grandes interrupciones naturales:

- En la Cuenca del Orinoco, los grandes raudales de Atures y Maipures.

- En Brasil, la parte alta del Río Madeira, entre Porto Velho y Guayaramerín. Avanza Brasil prevé ejecutar estas obras.

- En el Mato Grosso (Brasil) la navegación de los Ríos Guaporé y Paraguai.

Actividades complementarias de fomento a la navegación fluvial

- Establecimiento de un sistema permanente de mediciones hidráulicas y morfológicas.

- Estudios permanentes de impacto ambiental, de acuerdo a patrones internacionales.

- Desarrollo de una legislación aduanera apropiada para el sistema de integración fluvial.

- Implementación de un sistema de gestión de control aduanero, con tendencia a la creación de aduanas sin papeles.

- Creación de la póliza de navegación y establecimiento de los reglamentos de navegación fluvial y de puertos.

- Creación de mecanismos subregionales de participación de los usuarios, prestadores de servicios y transportistas fluviales.

- Establecimiento de un sistema de capacitación del personal de la navegación fluvial.

- Creación de sistemas de transporte multimodal.





LEYENDA

Carretera ———

Interconexões fluviais ●

CAJ

PROYECTO DE INTEGRACION FLUVIAL ENTRE LOS PAISES ANDINOS Y BRASIL