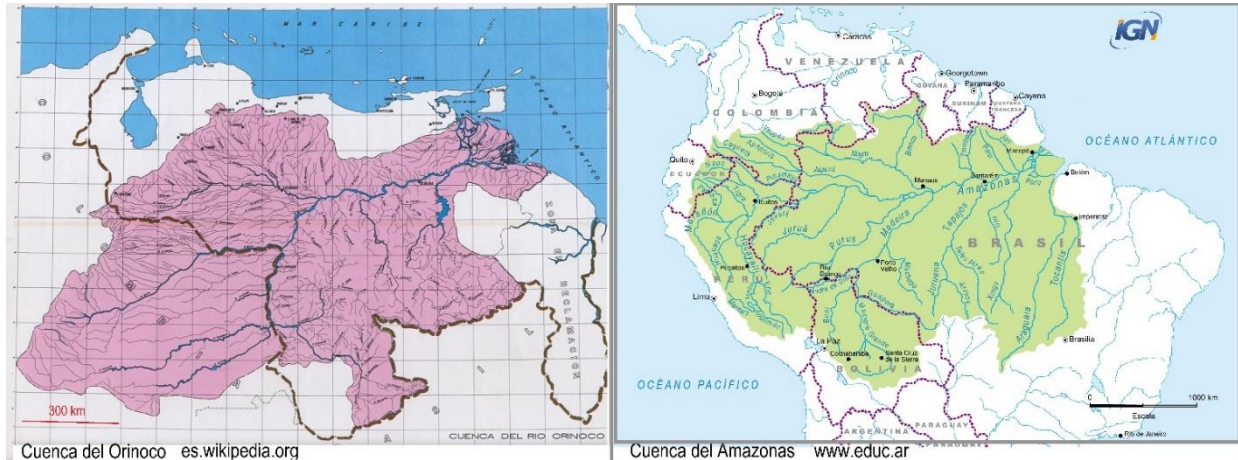


Desde los Andes al Orinoco y al Amazonas



Por Gonzalo Duque-Escobar

Mientras el 80 % de la producción agrícola de EE UU se transporta por el Mississippi, y en Europa de 26 mil kilómetros de rutas fluviales, el 38% son artificiales, la Orinoquia y la Amazonia pese a una red hídrica natural asociada a tan considerable región que comprende el 46,7 % de la superficie sudamericana, esperan ver consolidados dos proyectos vitales para su identidad y desarrollo, y para la integración de América del Sur: primero, la hidrovía Orinoco-Meta que parte del Delta de Amacuro sobre el Atlántico venezolano, pasa por Puerto Carreño y llega a Puerto López en el Meta, para buscar conexión por tierra con el Pacífico en Buenaventura; y segundo, la hidrovía del Amazonas que parte de Belem do Pará en el Atlántico brasilero y cierra en los Andes, alcanzando a Puerto Asís por el río Putumayo, u otras alternativas aguas arriba de Leticia, como Puerto Francisco de Orellana denominado El Coca (Ecuador) siguiendo el Amazonas – Napo, o Pucallpa (Perú) si se opta por el Amazonas - Ucayali.

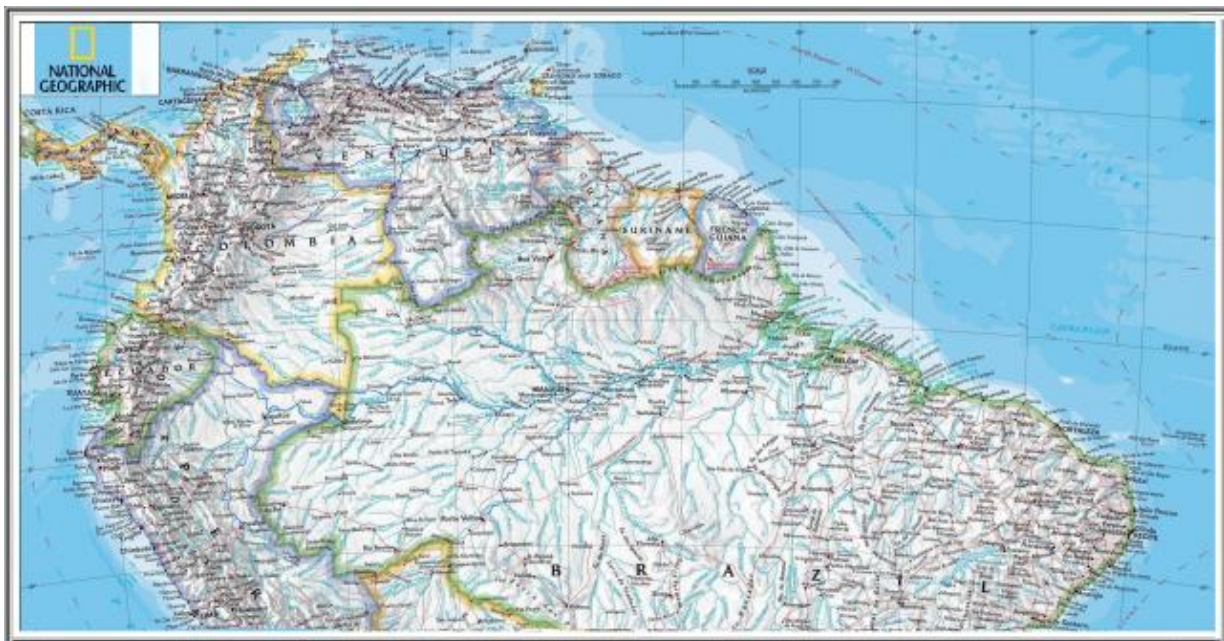
Como ciudades del Orinoco, sobresalen Arauca y San Fernando de Apure. La primera con una población de 102 mil habitantes y la venezolana con 165 mil almas, tienen posibilidad de navegación confiable en embarcaciones de hasta 60 pasajeros, o 25 ton de carga equivalentes a un contenedor de 20 pies, integrándose así por el modo fluvial Venezuela y Colombia. Antes del boom petrolero tras el descubrimiento del pozo de Caño Limón, la población de Arauca llegaba a 14 mil habitantes.

Contrariamente, sobre la región central y occidental de la cuenca del Amazonas, en medio de la inmensa jungla los referentes urbanos que han brillado a lo largo de la corta historia de América, son Iquitos con 2 millones de habitantes y Manaus con 430 mil, ambos protagonistas de la Fiebre del Caucho (1880-1914), importante fenómeno histórico, económico y social del extenso territorio amazónico cuyas huellas se advierten, tanto en la arquitectura europeizada de los tesoros patrimoniales de Iquitos, como en las construcciones de Manaus, ciudad considerada a finales del siglo XX la “París de los trópicos” por sus lujosas e imponentes construcciones. Veamos estas hidrovías de importancia para Colombia, fundamentales para la conectividad interna de los 38 millones de habitantes propios, cuya concepción parte de los corredores bioceánicos del IIRSA (Brasilia 2000).

1- La Hidrovía Orinoco-Meta, con su conexión por tierra a la Región Andina, permitiría estructurar un corredor logístico, al integrar el Pacífico Colombiano con el Atlántico en el delta de Amacuro, mediante un eje de transporte combinado, fundamental para la dinámica integradora colombo-venezolana, extendiendo sus brazos al Arauca, Apure, Vichada, Portuguesa, Guaviare y Vaupés. En efecto, el modo fluvial se empalmaría, en primera instancia con la carretera que va por La Línea a Buenaventura de 830 km, y a futuro con un medio férreo de 950 km que reduce fletes hasta la tercera parte respecto al modo carretero, utilizando el tren para ascender al Altiplano (130 km), bajar a La Dorada, continuar al Km 41 mediante el Ferrocarril Cafetero y salir a Buenaventura.

2- Respecto a la Hidrovía Amazonas, complementada con su red hídrica navegable, incorpora a su cadena de valor los puertos brasileros de Manaus, Coari, Tefé e Iquitos en un trayecto de 1221 km, ofreciendo su mayor proyección por Ecuador al articular a Quito a una ruta comercial entre Manta en el Pacífico y Belem sobre el Atlántico, que se recorre en 15 a 20 días. Adicionalmente, la vasta hidrovía se bifurca por el poniente, en la desembocadura del Putumayo en San Antonio do Içá, donde las embarcaciones menores pueden acceder a Puerto Leguízamo y Puerto Asís en Colombia, y luego al remontar el Amazonas aguas arriba de Leticia hasta la desembocadura del río Napo, donde aparece Puerto Coca o Francisco de Orellana. Coca ubicado a 3440 km del Atlántico, es el punto de conexión de la hidrovía con la ruta que viene de Quito y Manta, y también paso obligado para llegar por el mismo río a Iquitos, localizado a mitad de distancia entre Leticia y la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali, dos grandes cauces peruanos que dan origen al gran Amazonas cuyas aguas son navegables con embarcaciones de 15 pies de calado hasta Iquitos, y de 9 pies en toda su extensión.

* Profesor Universidad Nacional e Colombia <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref.: La Patria. Manizales, 2015-07-6] Imagen: Cuencas del Orinoco en es.wikipedia.org y del Amazonas en edu.ar



Hidrovías del Amazonas y Orinoco. Fuente, National Geographic (Adaptado)

Relacionados:

Caldas en la biorregión cafetería, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/45356/>

Caldas se inserta en los Corredores Logísticos, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/48775/>

Calentamiento global en Colombia, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3673/>

Centenario “canalero”: en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/39422/>

Ciudad, puerto y río en tierra de pasillos, bundes y guabinas, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/12623/>

Colombia mira a la Cuenca del Pacífico, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/4102/>

Colombia y sus mares frente a los desafíos del desarrollo, en: <https://godues.wordpress.com/2015/06/22/>

Desarrollo energético y clima salvaje, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/46530/>

Desarrollo minero-energético de Caldas, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/46067/>

Eje Cafetero: elementos para una visión prospectiva, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/10948/>

El Corredor Bimodal Cafetero sobre las rutas del desarrollo de Caldas <https://godues.wordpress.com/2015/08/19/el-corredor-bimodal-cafetero-sobre-las-rutas-del-desarrollo-de-caldas/>

El Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/45950/>

El Norte de Tolima y el Magdalena Centro, sobre la ruta del progreso de Caldas, en: <https://godues.wordpress.com/2015/07/03/>

Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/11520/>

Ferrocarriles e hidrovía, claves para la multimodalidad, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/47753/>

Ferrocarril Verde e Hidrovía del Atrato. Duque Escobar, Gonzalo <https://godues.wordpress.com/2015/03/28/>

Gobernanza forestal para la ecorregión andina, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/46363/>

Honda, frente a los devenires del desarrollo, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/47260/>

Manual de Geología para Ingenieros, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1572/>

Rutas para la Alianza Pacífico: ferrocarriles e hidrovías clave para Colombia, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/11857/>

Sistema Bimodal Cafetero: ferrocarril y carretera para integrar la Región Andina, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/39715/>

Sistema ferroviario para la Región Andina de Colombia, en: <https://godues.wordpress.com/2015/06/13/>

Sistema multimodal en la Región Andina: Propuestas para PND 2014 – 2018. Duque Escobar, Gonzalo (2015) Alma Mater. UTP <http://www.bdigital.unal.edu.co/47476/>

Un tren andino para la hidrovía del Magdalena, en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/48024/>