

Navegação do Sistema Solimões – Amazonas, Aspectos Ambientais e Sociais das Bacias dos rios Amazônicos

- A bacia hidrográfica do rio Amazonas é a maior do mundo, com 7 milhões de km², dos quais cerca de 4 milhões de km² estão em território brasileiro.
- O rio Amazonas nasce no Peru com o nome de Vilcanota, recebendo também as denominações de Ucaiali, Urubamba e Marañon.
- Entra no Brasil com o nome de Solimões até o encontro com o rio Negro, em Manaus (1.620 km) e daí até sua foz (1.488 km) torna-se rio Amazonas.
- O percurso total é de 6,4 mil km.
- A Bacia Amazônica se localiza em região de planície, com aproximadamente 23 mil km de rios navegáveis que possibilitam o desenvolvimento do transporte hidroviário.
- O sistema Amazonas-Solimões possui uma calha navegável com profundidade garantida de 10 metros, favorável para navios do tipo Panamax de 60 a 70 mil TPB.
- A posição geográfica estratégica do delta do Amazonas, mais próximo do hemisfério norte, propicia o escoamento da produção do centro-oeste e do norte do Brasil para os grandes mercados consumidores a preços competitivos.
- Quando se encontra com o mar, o rio Amazonas apresenta problemas na Barra Norte pois no período de águas altas ocorre pressão do oceano, causando sedimentação no leito do rio e, conseqüentemente, restrição de calado sem, entretanto, interromper o tráfego regional.

O Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT) prevê investimentos da ordem de R\$ 115 milhões (2012-2015) para melhorar a navegabilidade do sistema fluvial Solimões/Amazonas.

NAVEGACIÓN DEL RÍO PUTUMAYO

Objetivo: Propiciar mayor integración de la red de infraestructura de transporte de Colombia con Ecuador y Perú. Promover el desarrollo económico y social de sur del país y el norte de Ecuador y Perú. Mejorar el comercio entre los países de América del Sur.

Solución: Adelantar las obras que sean necesarias para mejorar las condiciones de navegación del río Putumayo

Situación: El río Putumayo es la principal vía de comunicación de la región amazónica. En sus 1580 Km. de recorrido entre Puerto Asís y Tarapacá, frontera con Brasil, es prácticamente la única vía de comunicación para sus pobladores. El río presenta problemas de navegabilidad en aguas bajas, entre Puerto Asís y Puerto Ospina, lugar donde desemboca el río San Miguel, agravándose en los últimos años, debido a la deforestación de la cuenca alta del río. Este

proyecto quedó incluido en el Plan Nacional de Desarrollo como parte del corredor Amazonas - Putumayo - Pacífico, y se constituye en una importante vía de comunicación que propicia una mayor integración con Ecuador, Perú y Brasil. Es necesario adelantar los estudios técnicos (Posible cooperación técnica)

NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVIA RIO HUALLAGA, TRAMO ENTRE YURIMAGUAS HASTA LA CONFLUENCIA CON EL RIO MARAÑÓN

Objetivo: Optimizar el transporte fluvial a través del río Huallaga, tanto para el tráfico doméstico como para el tráfico internacional, accediendo en mejores condiciones de navegación al los ríos Marañón y Amazonas, en el marco de un Sistema de Transporte Multimodal en el área amazónica.

Solución: Las intervenciones principales que podrían estar dándose para mejorar la circulación en la hidrovía son: a) Dragado en zonas de malos pasos, b) Señalización y balizaje, c) Obras de encauzamiento.

Situación: Actualmente se culminado y aprobado el Estudio de Navegabilidad en el Río Huallaga (Yurimaguas - Confluencia con el Río Marañón). Igualmente, en el mes de febrero del 2008 se ha concluido el Estudio de Navegabilidad en los ríos Marañón y Amazonas (Saramiriza - Santa Rosa en la frontera con Brasil).

En el mes de abril está programado convocar a concurso la elaboración del Estudio de Factibilidad de Mejoramiento y Mantenimiento de la Navegabilidad en los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas.

Actualmente el calado de las naves que normalmente circulan por la hidrovía (183 Km) es hasta de 4 pies en época de estío y 8 pies en creciente.

NAVEGABILIDAD DE LA HIDROVIA RIO MARAÑÓN, TRAMO ENTRE SARAMIRIZA Y CONFLUENCIA CON EL RIO UCAYALI

Objetivo: Optimizar el transporte fluvial a través del río Marañón, tanto para el tráfico doméstico como para el tráfico internacional, accediendo al río Amazonas, en el marco de un Sistema de Transporte Multimodal en el área amazónica.

Solución: Las intervenciones principales que podrían estar dándose para mejorar la circulación en la hidrovía son: a) Dragado en zonas de malos pasos, b) Señalización y balizaje y c) Obras de encauzamiento

Situación: En el mes de febrero del 2008 se ha culminado el Estudio de Navegabilidad en los ríos Marañón y Amazonas, en el tramo Saramirisa - Santa Rosa (frontera con Brasil).

En abril del presente año está programado convocar a concurso la elaboración del Estudio de Factibilidad de Mejoramiento y Mantenimiento de la Navegabilidad en los ríos Ucayali, Huallaga, Marañón y Amazonas.

Actualmente el calado de las naves que normalmente circulan por la hidrovía es : a) Sector Saramirisa - Confluencia con río Huallaga (267 Km) hasta de 3 pies en época de estío y 6 pies en creciente; b) Sector Confluencia río Huallaga - Nauta (354 Km) hasta de 8 pies en época de estío y 12 pies en creciente

NAVEGABILIDAD DEL RÍO NAPO

Objetivo: Posibilitar la navegación fluvial durante todo el año en condiciones de eficiencia, seguridad y adecuada protección del medio ambiente; propiciando la integración comercial de Brasil, Colombia, Ecuador y el Perú.

Solución: El proyecto consiste en un diagnóstico que permitirá conocer las características de navegabilidad de la vía, sus potencialidades, ubicación de las restricciones y obstáculos a la navegación, características socio económicas, entre otros; cuyo resultado permitirá formular un Plan de Inversiones, a partir del cual se generará uno o más proyectos, para el mejoramiento y mantenimiento de la vía fluvial.

Comentario: Este proyecto está ligado al centro logístico y puerto de transferencia de Francisco de Orellana EC15. Apoyará al G1, mientras subsista la inhabilitación del río Putumayo por razones que son de conocimiento público.

Navegabilidad de la Hidrovía Río Ucayali, tramo entre Pucallpa hasta la confluencia con el Río Marañón

Objetivo: El proyecto busca optimizar el transporte fluvial a través del río Huallaga, tanto para el tráfico doméstico como para el tráfico internacional, en el marco de un Sistema de Transporte Multimodal en el área amazónica. Actualmente el calado de las naves que normalmente circulan

por la hidrovía (890 Km) es hasta de 4 pies en época de estío y 8 pies en creciente. Actualmente existen limitaciones producto de los malos pasos en el curso de los ríos, a los que hay que agregar el factor estacionalidad, haciendo difícil navegar en épocas de vaciante. La navegación continua, eficiente y segura del Ucayali facilitará el flujo comercial sin interrupciones a lo largo del Eje Amazonas Ramal Centro.

Solución: Las intervenciones principales que podrían estar dándose para mejorar la circulación en la hidrovía son: a) Dragado en zonas de malos pasos, b) Señalización y balizaje, c) Obras de encauzamiento.

Comentario: En el proceso del Concurso Público Nacional No. 001-2002-MTC/13: “Estudio de navegabilidad del río Ucayali en el tramo comprendido entre Pucallpa y su confluencia con el río Marañón” (1,175 Km. de recorrido, costo aproximado US\$ 640,000, duración 8 meses, finalización prevista en julio 2004) se impugnó el otorgamiento de la Buena Pro (por resolver en Asesoría Legal del MTC). Este estudio preliminar indicará el rango de magnitud de las intervenciones a realizar en este proyecto. Actualmente la Dirección General de Transporte Acuático del MTC está realizando el diagnóstico sobre la navegabilidad en el río Ucayali, el cual determinará el Plan de Inversiones y los proyectos a ejecutar.

CENTRO LOGÍSTICO DE IQUITOS

Objetivo: Facilitar el flujo comercial en el puerto de Iquitos, que tiene como origen y destino el nor oriente peruano, especialmente el flujo multimodal a través de los Ejes Paita - Yurimaguas - Iquitos, Callao - Pucallpa - Iquitos e Iquitos – Manaus

Solución: El proyecto consiste en construir un moderno centro de almacenaje, acorde a las nuevas tendencias tecnológicas del comercio internacional, un centro de comunicaciones y unidades móviles para una adecuada recepción y distribución de la carga. Así mismo debe contar con vías de acceso y desplazamiento apropiadas a la magnitud del flujo comercial que debe operar el puerto

Situación: Se ha programado entregar en concesión el Terminal Portuario de Iquitos. PROINVERSION ha iniciado el proceso de promoción respectivo. La construcción del Centro Logístico de Iquitos debe complementarse con el proceso de modernización del TP de Iquitos.