



CARTA DEL ORINOCO

AÑO 17 Nº 1/2ª ETAPA **MARNR** • ORGANO DIVULGATIVO DEL PROGRAMA ORINOCO-APURE • **PROA** CARACAS, SEPTIEMBRE 1992



PUERTO DE SAN FERNANDO DE APURE



Presentación

Nuestro reto

El proceso acelerado de urbanización vinculado a la localización de las actividades económicas, es uno de los factores que en nuestro país determina la configuración del espacio nacional.

Inducir un patrón poblacional en armonía con los recursos naturales es uno de los grandes retos que debemos enfrentar para mejorar nuestras condiciones ambientales y transformar el estilo de desarrollo del país.

Esta premisa, en el actual contexto económico, supone un serio esfuerzo de compatibilización de los grandes lineamientos macroeconómicos, con los planes de inversión y con la ordenación del territorio para garantizar una eficiente gestión ambiental.

Es así como el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables, a través de la Política de Ordenación del Territorio lleva adelante una de las estrategias centrales



para alcanzar el denominado desarrollo sustentable.

En este orden de ideas, el Programa Orinoco-Apure recoge el espíritu de esa política, planteando para el mediano y largo plazo la estructuración de un nuevo eje geoeconómico en la franja media y sur del país, en la búsqueda de un desarrollo regional más armonioso, basado en el aprovechamiento racional de sus recursos naturales.

Un componente fundamental de este planteamiento lo constituye el impulso a la navegación fluvial, rescatando un modo de transporte que permitió en el pasado el desa-

rollo del comercio interno y con el exterior y un franco proceso del poblamiento de las zonas aledañas a este eje fluvial.

La instrumentación de acciones para ordenar el espacio en el marco de este importante Programa es uno de los hechos de importancia en nuestro proceso de planificación a futuro, facilitando a través de proyectos y obras, la ocupación del territorio en la dirección deseada.

Es por esto, que siendo uno de los impulsores de las ideas y esfuerzos pioneros de este Programa, me siento plenamente identificado con el reto que supone alcanzar metas tempranas, demostrando que con fe, fuerza y tenacidad es posible construir el futuro.

Informar sobre estas posibilidades es una tarea de gran responsabilidad, razón por la cual me complace presentarles la nueva imagen de la Carta del Orinoco, órgano divulgativo para la difusión de las ideas, proyectos y avances de este programa.

Enrique Colmenares Finol



Ing. Enrique Colmenares Finol
Ministro

Ing. Adalberto Gabaldón
Viceministro

PROA
PROGRAMA ORINOCO-APURE

DIRECTORIO

Arq. Carmen M. Delgado Z.
Directora General

Lic. Adelina Andressen
Directora de Planes
y Gestión de Proyectos

Ing. Jesús Silva A.
Director de Ingeniería

Ing. Amílcar Valdivieso C.
Director de Promoción
y Cooperación Interinstitucional

Lic. Elide Reyes de Sanchez
Jefe de la Oficina
de Servicios Administrativos

CARTA DEL ORINOCO

ORGANO DIVULGATIVO
DEL PROGRAMA ORINOCO-APURE

Caracas, Septiembre 1992
Segunda Etapa año I / Nº 1

Directora:
Arq. Carmen M. Delgado Z.

Coordinador:
Ing. Amílcar Valdivieso C.

Redacción:
Lic. Gilberto Carreño

Fotografía:
Giorgio Lombardi
y personal técnico de Proa

Edición Gráfica:
Orlando Luna

Impresión
IMAGO Centro Gráfico S. A.

Centro Simón Bolívar C.S.B.
Torre Sur. Piso 8. El Silencio.
Caracas 1010, Venezuela
Telf. 408.16.13 - 408.15.86
483.47.30 - 483.66.95
Fax: 483.74.15

CONTENIDO

- 2 Presentación
- 3 Editorial
- 4 El Eje de desarrollo Orinoco-Apure hacia el desarrollo sustentable
- 5 PROA adelanta resultados
- 6 Hacia la integración
- 7 El Eje Orinoco-Apure recibe un nuevo impulso
- 8 Este es el proceso real de la integración
- 8 Tenemos ventajas comparativas
- 9 Encrucijada vital

- 10 El sector privado ha aceptado el desafío /Algodoneros presentes
- 11 La navegación en el Eje
- 12 Al año 79 se remontan los primeros acuerdos
- 13 Corporaciones regionales formalizan su cooperación
- 14 Potencial del Eje: abundancia de recursos y ventajas comparativas
- 15 1647: se inicia la navegación en el río Apure



Editorial

El Puerto de San Fernando: una respuesta

Cuando los barcos de chapa-leta todavía transitaban por "los caminos que andan", Venezuela despertaba, tras el anuncio de su inminente bonanza petrolera.

Le aguardaban muchos cambios en el campo político y económico, que incidieron definitivamente en la distribución de la población y actividades productivas sobre el territorio.

El rasgo dominante del país contemporáneo: el centralismo, se acentuaba cada vez más, desdibujándose el grueso de su geografía para atender las exigencias del centro y particularmente de la pujante Región Capital, que pasó de 242 mil habitantes en 1920 a más de 4 millones en 1990.

En materia de comunicaciones, el gomecismo propiciaba "su política de carreteras y el más escondido villorio se hacía la ilusión de estar pronto unido a la capital con una cinta de cemento", tal como lo señala Mariano Picón Salas en su "Comprensión de Venezuela".

Si bien es cierto, que podemos ver con satisfacción muchos logros en la Venezuela de hoy, es necesario encontrar el equilibrio de las fuerzas económicas, políticas, sociales y territoriales que den soporte al Proyecto Nacional que reclama su presente y su futuro.

Una estrategia general basada en el aprovechamiento sustentable del enorme potencial de la franja media y sur del país, plantea esa inquietud, promoviendo el desarrollo de su interior, que es donde están los recursos naturales, alimentado por una extensa red navegable de unos 5.000 km.

Las ideas centrales del Programa Orinoco-Apure (PROA), insisten en este planteamiento, precedido por la voluntad nacional que permitió iniciar en la Guayana, el aprovechamiento de la inmensa riqueza minera al sur del Orinoco.

El desarrollo de estos ejes fluviales nos acercan a una historia que se movió ayer, alentada por la fiebre del oro, del caucho, del balatá, de las plumas de garzas y emerge en épocas más recientes asociadas al hierro, a la bauxita, al carbón, a la energía hidroeléctrica y a la navegación. Prevalece en estas ideas un denominador común, la vinculación con el agua, a veces utilizada como vía navegable, otras para irrigar tierras o para generar energía eléctrica.

Cualquiera que sea la relación establecida, se pone de relieve la importancia del desarrollo integrado de las cuencas fluviales, que en el caso del Tennessee Valley Authority, creada en 1933, encuentra uno de los ejemplos más acertados para ordenar un territorio, afectado por una fuerte crisis.

El uso de los ríos como vías de comunicación es una de las vertientes fundamentales del Programa Orinoco-Apure, además de su contenido geopolítico, y factor esencial para la ordenación del territorio y fortalecimiento fronterizo.

Integrar los Andes, los Llanos, La Guayana y la Amazonía con el resto del país a través del Sistema Orinoco-Apure dará la cohesión y autonomía que requiere el desarrollo nacional, supliendo las demandas de productos entre regiones.

Incorporar la navegación fluvial al movimiento de cargas existentes, significa además modernizar los esquemas actuales, complementando la red con un modo más eficiente para cargas voluminosas y de bajo valor unitario, dando lugar a un sistema

intermodal con importantes ventajas comparativas. Destaca la posibilidad de una mayor eficiencia en el consumo energético, actualmente de 33,45 BEP/automóvil (barriles equivalentes de petróleo), lo cual nos coloca como uno de los países del mundo con mayor consumo de energía por automóvil, casi el doble en relación a los Estados Unidos.

El desarrollo de la navegación fluvial compromete al sector público que adelanta las obras de infraestructura fluvial requeridas, al sector privado que ha encontrado nuevas posibilidades de inversión y a la población, cuya promoción social y económica es el aspecto más importante que subyace en los objetivos del Programa Orinoco-Apure.

El paso dado recientemente por el MARNR-PROA para poner en servicio el puerto fluvial de San Fernando de Apure, es una respuesta a este compromiso y a la esperanza por una mejor historia para el estado Apure y para la región, rescatando después de medio siglo, rutas fluviales que han quedado en la memoria de unos pocos y que hoy renacen para unir a la Guayana, con los Llanos, con el centro del país y con Colombia, reactivando el comercio.

No por simple casualidad, el trashumante indígena apureño, llamó a esas tierras: Apure, que significa "la tierra de más lejos que más nunca".

Cobra fuerza la noción de "desenclave", en la medida en que logremos para la franja media y sur, un rol más importante en el sistema de relaciones nacionales, rompiendo el aislamiento de estas estancadas regiones y propiciando que crezcan y se integren.

Carmen M. Delgado Z.



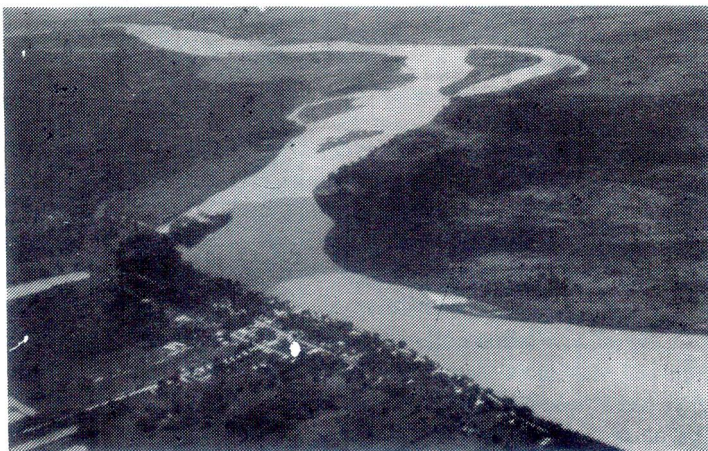
El Eje Orinoco-Apure hacia el desarrollo sustentable

El Programa Orinoco-Apure constituye en estos momentos la concreción de un proyecto que se planteó en el país desde hace muchos años, destinado a la consolidación de un eje geoeconómico en la región media y sur del país.

Su desarrollo es la respuesta del Estado, insertada dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, frente a los grandes problemas de los desequilibrios regionales determinados por la anárquica ocupación del territorio venezolano.

Con carácter de Dirección General del Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables, el Programa Orinoco-Apure-PROA-, se orienta a la promoción del aprovechamiento sustentable del enorme potencial de la región, representada en su riqueza minera, agrícola, faunística, forestal y turística, y el desarrollo de la navegación fluvial como factor vinculante de ese desarrollo.

La estrategia propuesta por los planificadores del programa es considerada actualmente como la más coherente para la ocupación del territorio en el mediano y largo plazo, para lo cual se trabaja en estos momentos en la estructuración de su espacio interior, conectado a través de un sistema de transporte confiable y de bajo costo.



Estrategia de Ocupación

El proceso de ocupación territorial previsto para el área de influencia del Programa Orinoco-Apure, que abarca una superficie aproximada de 300.000 kilómetros (30% del territorio nacional), estará enmarcado en los siguientes lineamientos básicos de desarrollo:

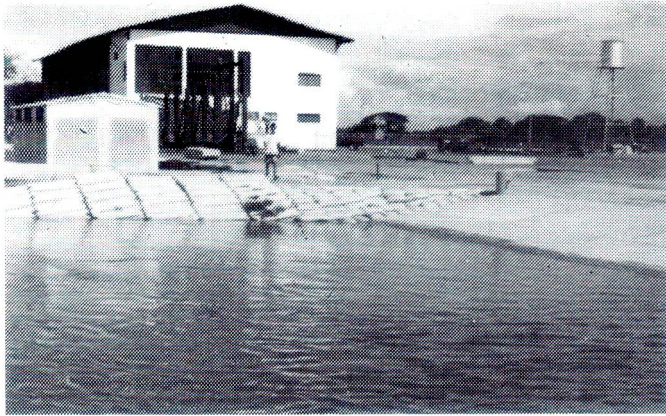
- * Utilización de los ríos Orinoco y Apure como eje de convergencia de diversos proyectos y actividades, haciendo uso del transporte fluvial para el traslado de productos e insumos, y estimulando las complementariedades interregionales.
- * Promoción del desarrollo de actividades productivas agrícolas e industriales, que contribuyan a impulsar un crecimiento poblacional sostenido.
- * Incentivación de mecanismos que faciliten la integración de las diferentes economías de los espacios geográficos que conforman el área de influencia.
- * Promoción del desarrollo de los sectores urbanos intermedios: Guasdualito, El Amparo, El Nula, La Victoria, Mantecal, Elorza, Bruzual, Puerto de Nutrias, San Fernando, Puerto Páez, El Baúl, Caicara, Cabruta, Mapire, Barrancas, como apoyo a las actividades agrícolas, agroindustriales, de servicios y de navegación.
- * Articulación espacial de estos centros poblados mediante el apoyo a programas productivos propiciando así: la ocupación de espacios libres o poco poblados, la conformación de niveles jerárquicos y el desarrollo de nuestras fronteras.
- * Priorización de los esfuerzos en una primera fase, a los desarrollos ribereños.
- * Localización en el mediano plazo de industrias de apoyo a la actividad agrícola en los espacios intermedios.
- * Integración al proceso productivo, de la fase industrial asociada a la explotación de los recursos naturales existentes, lo cual conlleva a la consolidación y nueva localización de industrias diversas.
- * Asignación de recursos financieros y técnicos en áreas fronterizas particularmente en las zonas de mayor dinamismo.
- * Creación de un sistema intermodal que permita satisfacer las necesidades de transporte, logrando economía y eficiencia con la articulación del eje fluvial a la red existente.
- * Capacitación y organización de la población para el logro de una mayor participación de la misma en el aprovechamiento de los recursos locales.

El programa abarca al área conformada por parte de los estados Táchira, Apure, Barinas, Cojedes, Guárico, Anzoátegui, Monagas, Bolívar, Delta Amacuro y Amazonas, y se inserta en la Cuenca del Orinoco, cuya salida al Atlántico posibilita el comercio directo de esta región del país con el exterior.

De acuerdo con los estudios realizados y con la entrada en funcionamiento de varios convenios entre PROA e instituciones como la Corporación Venezolana de Guayana - CVG- que ya está transportando minerales a través del eje Orinoco-Apure, se ha demostrado que esta red fluvial tiene una gran capacidad para el transporte comercial de cargas y comprende unos 5.000 kilómetros, de los cuales 500 desarrollados para la navegación oceánica, 1.500 kilómetros, para la navegación con sistema de gabarra-empujador y el resto para la navegación menor.

Esta red fluvial se conecta a la red carretera y ferroviaria existentes y proyectadas, conformando un sistema intermodal de transporte, integrando áreas económicamente complementarias y aprovechando las ventajas comparativas de la navegación.

Los ríos Orinoco, Apure y sus principales tributarios, como el Portuguesa, constituyen los ejes básicos de esta red fluvial, que conectan al país en sentido este-oeste, estimulando la ocupación armónica del territorio, la conservación de los recursos, la consolidación de las poblaciones del área y el fortalecimiento de la seguridad y defensa nacional.



Proa adelanta resultados

Han sido muchos los logros alcanzados en función de convertir en realidad aquel proyecto surgido de la necesidad de estructurar un eje de desarrollo en el área de influencia inmediata de los dos ríos que le dan su nombre.

En este ámbito de acción participan numerosos entes e instituciones que tienen competencia en el desarrollo de este territorio. PROA ha avanzado en las actividades relacionadas con el ordenamiento del área, con la promoción y gestión de actividades productivas, y el desarrollo de la navegación fluvial, con el conocimiento de sus recursos naturales, particularmente de sus recursos hidráulicos.

En este orden de ideas se destacan resultados tangibles entre los que identificamos los siguientes:

- Promoción y gestión del desarrollo de proyectos agrícolas, pecuarios, pesqueros, forestales e industriales con la finalidad de orientar inversiones y generar empleos en el Eje de desarrollo Orinoco-Apure. Para ello ha sido necesario la elaboración previa de planes sectoriales e integrales de desarrollo.

- Gestión para mejorar la infraestructura social y de servicios de los centros poblados ribereños al Eje Fluvial.

- Impulso a la red fluvial principal del Eje asociada a los ríos Orinoco, Apure y Portuguesa, destacándose acciones en materia de infraestructura fluvial, tales como mejoras a los canales de navegación a través de obras de regulación, estabilización de cauces y balizamiento de algunos tramos, realizán-

dose un proyecto para montar un sistema de ayudas a la navegación en los ríos Apure y Portuguesa conformado por señales fijas en tierra y flotantes. Complementada con boletines, cartas de navegación, patrullaje hidrográfico y radioayudas.

Para la definición de obras de mejoramiento de la navegación en el Eje Fluvial se ha contado con la experiencia del U.S. Army Corps of Engineers.

Asimismo, PROA ha hecho un gran esfuerzo para satisfacer parte del déficit

existente en cuanto a sitios de atraque, particularmente en los ríos Apure y Portuguesa, construyendo el puerto fluvial de San Fernando de Apure puesto en operación recientemente y adelantando la construcción de puerto de Nutrias en el estado Barinas y el puerto "José Laurencio Silva" en el estado Cojedes, sobre el río Portuguesa, los cuales entrarán en operación en los próximos meses. Asimismo, se prevé la construcción de atracaderos en poblaciones ribereñas al Apure, Portuguesa y en otros tributarios.

- Se ha generado un movimiento de cargas en estos canales habilitados que permiten movilizar productos siderúrgicos, combustible, madera, carbón, fosforita y productos agrícolas; poniendo operativos, tramos como el río Apure que tenía una navegación incipiente y en el presente se abren grandes posibilidades transportando cargas para el centro del país, los Andes y Colombia. Se prevé para los próximos meses un movimiento importante de cargas a través del río Portuguesa.

En el tramo correspondiente al río Orinoco, se mueven unas 25 millones de toneladas entre hierro, productos siderúrgicos, aluminio, bauxita y otras cargas generadas fundamentalmente por las industrias básicas de la Corporación Venezolana de Guayana (CVG).

Igualmente se ha profundizado en el conocimiento de los recursos hidráulicos presentes en la zona asociado a los ríos Orinoco, Apure y Portuguesa. Se vienen

(pasa a la página siguiente)

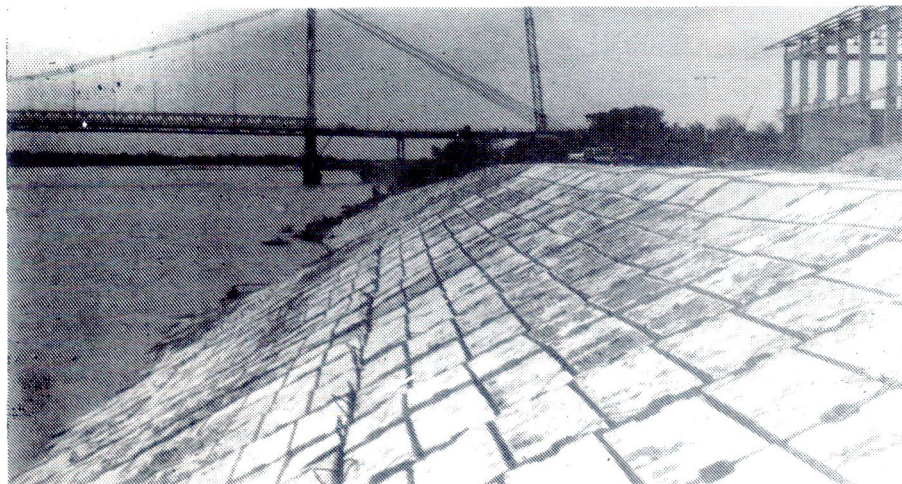
Desarrollo del área de influencia

Beneficios

- Genera un patrón de ocupación del territorio más racional disminuyendo en 2 millones de habitantes la población que va a seguir concentrándose en el área Centro Norte Costera.
- Dinamiza en el mediano plazo la economía nacional generando más de 1.200 millones de bolívares anuales.
- Genera en el mediano plazo 500 mil empleos directos en la actividad agroforestal y 160 mil en el desarrollo de 15 ramas industriales.
- Fortalece la pesca continental beneficiando a 12 mil pescadores artesanales.
- Produce ahorros de 600 mil BED/día derivado del aprovechamiento del potencial hidroeléctrico.
- Estimula el ecoturismo.
- Contribuye al fortalecimiento del 84% de la frontera terrestre venezolana.



Proa adelanta...



(viene de la página anterior)

realizando campañas de mediciones vinculadas a las distintas fases del ciclo hidrológico para obtener parámetros como caudales, sedimentos, niveles, batimetría que permitan un manejo adecuado de estos ríos y un soporte técnico para las obras de infraestructura previstas. Estas campañas de mediciones han contado con el apoyo técnico del U. S. Geological Survey y de la Dirección de Hidrología del MARNR.

Desde 1980 hasta el presente, PROA ha venido concretando una serie de convenios y acuerdos de cooperación que están permitiendo alcanzar los objetivos trazados. Dentro de esta línea de acción, se han optimizado recursos, coordinado con organismos nacionales e internacionales la ejecución de tareas en proyectos tales como la Faja Petrolífera del Orinoco realizado con la industria petrolera, el Proyecto de los Pijiguaos realizado con Bauxiven y el Proyecto Ecológico del Orinoco (PECOR)

realizado conjuntamente con la Universidad de Colorado y con la Universidad Simón Bolívar. Se han concretado convenios con el INC para el levantamiento de información en el Río Apure y con organismos regionales.

Asimismo muestra PROA entre los resultados de su gestión, haber logrado elevar al nivel de la alta dirigencia del país, la importancia de llevar adelante un esfuerzo como éste que redundará en la reordenación del espacio nacional.

Particularmente realiza además, la identificación, inventario y sistematización de un conjunto de proyectos que incidirán en la reactivación económica de la región media y sur del país y en el ahorro de divisas; y la estimulación del desarrollo de un modo de transporte que había quedado rezagado, como la navegación fluvial, con sus importantes ventajas comparativas en términos de costos.

HACIA la integración

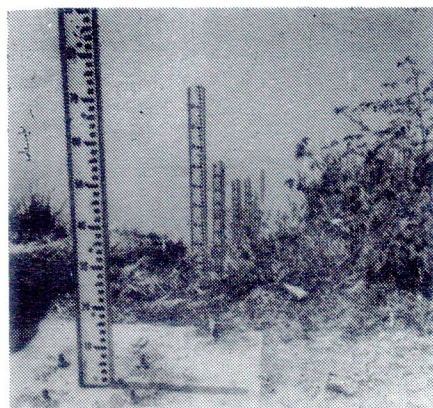
Con el propósito de integrar esfuerzos por lograr el aprovechamiento de la extensa red fluvial de la región, se realizó el I Encuentro Suramericano sobre Navegación Interior, se cuenta hoy con un importante documento surgido de esa reunión: La Declaración de Ciudad Guayana.

En ella se señala la conveniencia de constituir una Asociación Civil de carácter técnico, científico y promocional, sin fines de lucro para propiciar y contribuir con el desarrollo y utilización de las vías de navegación interior en América del Sur, la cual se denomina Asociación Suramericana de Navegación Interior (ASUNI), con domicilio en Caracas y para cuya creación se acordó trabajar colectiva e individualmente.

La idea surgió de una propuesta de la delegación venezolana a la citada reunión, donde participaron por Venezuela directivos del Programa Orinoco-Apure: Carmen Delgado, Adalberto Núñez, Elide Martínez y Amilcar Valdivieso, entre otros.

Entre los aspectos más relevantes del Encuentro figura también el planteamiento de alternativas a la integración física suramericana, como aporte a los procesos de integración y complementación que adelantan nuestros países.

"Una salida la ofrece la conexión fluvial Orinoco-Amazonas - de la Plata, que vincularía a Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina, lo que complementaría los esfuerzos orientados a establecer vínculos multilaterales entre estos países", señala el documento donde se presenta el balance del encuentro y que recoge los diversos planteamientos que permitirán sistematizar criterios en materia de equipamiento portuario, de mejoramiento de canales de navegación y de aprovechamiento múltiple, que garanticen la racional utilización de este modo de transporte y en consecuencia de los recursos hidráulicos asociados a ellas.

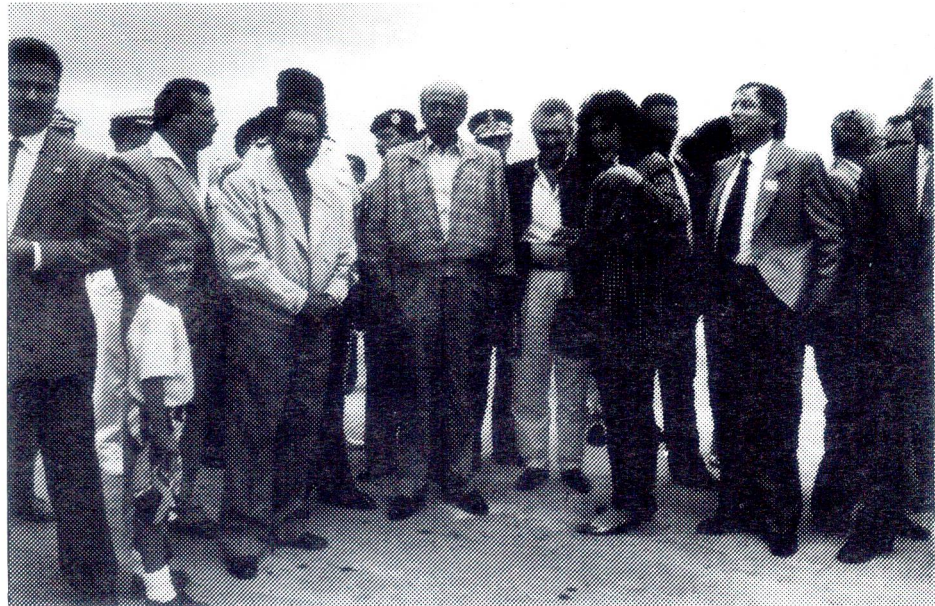


Con la puesta en operación del Puerto de San Fernando

El Eje Orinoco-Apure recibe nuevo impulso

Ante una nutrida concurrencia, que incluyó al Gobernador y a los sectores representativos del estado Apure, el presidente Carlos Andrés Pérez puso en servicio el puerto de San Fernando de Apure, ubicado en la margen derecha del río Apure, 10 kilómetros aguas abajo del aeropuerto, en el sitio denominado El Negro.

Bajo pleno sol del mediodía llanero y en compañía del ministro del Ambiente, Enrique Colmenares Finol, así como del gobernador José Gregorio Montilla; del presidente de la CVG, Leopoldo Sucre Figarella, y de personalidades de la industria y el comercio de Apure, el presidente Pérez accionó la sirena que anunció a San Fernando su incorporación al comercio regional y extraregional a través del Eje Orinoco-Apure.



Carmen M. Delgado, Directora general del Programa Orinoco-Apure del Ministerio del Ambiente explicó al presidente de la República y a sus acompañantes las características de la obra que viene a constituirse en otro puerto de importancia en el Apure.

CARACTERISTICAS

La obra ha sido concebida para ser desarrollada en dos etapas, al final de las cuales estará en capacidad para movilizar una carga de un millón de toneladas métricas al año. En la primera se ejecutan trabajos de infraestructura que permitirán movilizar cargas de unas 500 mil toneladas al año.

En el sitio, el río presenta las siguientes características:

ancho máximo:	360 metros
ancho mínimo:	170 metros
profundidad máx:	13 metros
profundidad mín:	4 metros
nivel máx:	44,58 m.s.n.m.
nivel mín:	35,53 m.s.n.m.

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Capacidad de carga	I Etapa en desarrollo (corto y mediano plazo) 500.000 ton/año		II Etapa (largoplazo) 1 millón ton/año	
	OBRAS	I ETAPA en desarrollo	Inversiones (MMBs) I ETAPA	II ETAPA
	Patios de almacenaje	4.090 m ²	3,00	8.180 m ²
	Almac. cubierto, áreas de oficinas y servicios de apoyo	672 m ²	8,20	1.344 m ²
	Protección de márgenes	120 m	6,30	300 m
	Serv. de aguas blancas, negras y sistema contra incendio	1.429 m ²	3,84	2.858 m ²
	Electrificación	410 m	2,85	820 m
	Vialidad	10.470 m ²	8,00	20.940 m ²
	Drenajes y obras exteriores	536 m	1,25	1.072 m
	Suministro de combustible	40.000 l	0,80	80.000 l
	Reforestación y paisajismo	8.800 m ²	1,00	14.000 m ²
	Rampa de servicios, bote e izaje de embarcaciones	610 m ²	17,00	610 m ²
	Muelle auxiliar (carga de diseño: 1,5 ton/m ²)	50 m ²	3,50	50 m ²
	Muelle flotante (carga de diseño: 1,5 ton/m ²)	900 m ²	80,26	2.700 m ²
	Longitud del muelle	60 m		180 m
	Perímetro de atraque	110 m		240 m
	Calado máximo del muelle	2,45 m		2,45 m
	Calado mínimo del Muelle	1,00 m		1,00 m
	Puente de acceso al muelle			
	Sección fija	90 m ²		270 m ²
	Sección articulada	175 m ²		525 m ²
	TOTAL I Etapa		136,00	



Dijo el Presidente: Este es el proceso real

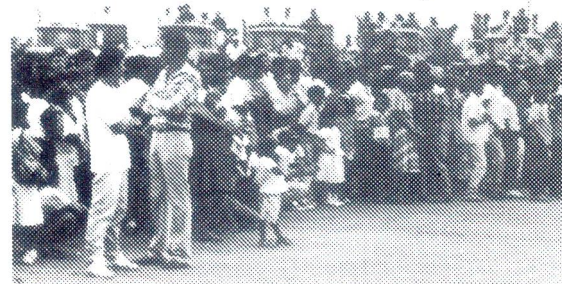
Este es el proceso real de la integración, ya que es la garantía de que hemos emprendido el desarrollo definitivo de nuestras regiones; porque vamos a tener la capacidad de extraer todo el potencial de nuestras riquezas y de nuestros recursos naturales para ponerlos al servicio del bienestar de nuestros pueblos.

Así lo expresó el presidente de la República, Carlos Andrés Pérez, luego de poner en servicio el puerto de San Fernando de Apure, en el sitio denominado El Negro, una vez finalizada la intervención de los representantes del sector privado, Alfredo Sandoval Hernández, presidente de la Empresa Fluvial Orinoquia C.A.; y José Martínez, de Almaca, así como del gobernador de Apure, José Gregorio Montilla, quienes pronunciaron palabras alusivas al acto celebrado dentro del gigantesco galpón del puerto, donde se reunieron los invitados especiales, representantes de los diversos sectores de la localidad.

—Esta —dijo el Presidente— es una jornada de extraordinaria significación nacional, que afirma el proceso de modernización que vive Venezuela; en medio del debate político, confuso, a veces irrelevante y en otros que no aprecia la posibilidad de las transformaciones que vive el país.

—La contundencia de los hechos viene a decirnos que el progreso del país no se ha detenido. Que vivimos dificultades, que soportamos problemas en el proceso, pero que Venezuela es hoy uno de los países de América Latina con la mayor dinámica de crecimiento y desarrollo, dentro de una voluntad de hacer y lograr las rectificaciones que requiere con urgencia nuestro país para emprender con seguridad y firmeza el camino hacia su gran destino nacional y latinoamericano.

—Cuando estamos aquí, en San Fernando de Apure, poniendo en servicio el puerto, debemos advertir que esta obra está enmarcada dentro de un proceso muy ambicioso y de un éxito indiscutible. Se refiere a la integración andina. Hoy vivimos la realidad de la integración y este puerto tenemos que enmarcarlo en ese proceso de modernización del país, dentro del proceso mayor e históricamente significativo, que es la integración latinoamericana.



Recordó el presidente Pérez que fue en 1976, en La Grita en ocasión de la realización en esa población de un Consejo de Ministros,

cuando fue promulgado el decreto que, expresó, "declara una realidad estratégica nacional y regional: la organización, desarrollo



Gobernador de Apure Tenemos ven

Apure no es sólo punto intermedio de dos polos de desarrollo, como Guayana y el Táchira, que hoy mantienen a través del Eje Fluvial Orinoco Apure un incipiente intercambio comercial; sino más aun, constituye una región de un gran potencial productivo que hoy se ofrece para desarrollar a plenitud la anhelada integración andina y, más allá, la integración latinoamericana.

Estos aspectos fueron destacados por el gobernador de Apure, José Gregorio Montilla, durante su intervención en el acto: — San Fernando —dijo el Gobernador— es la ruta más corta para la comercialización de productos de la Corporación Venezolana de Guayana hacia la región norte del país, y el Apure representa una inmensa posibilidad

de la integración



...y explotación del Eje Fluvial Orinoco Apure”.

—Allí --continuó-- arrancó el proyecto vinculando al futuro de la nación y de la integración

latinoamericana. Han pasado algunos años, pero hoy vemos al eje fluvial convertido en una realidad. Anunció que en los próximos meses será inaugurado el puerto de El Baúl, que por los ríos Portuguesa y Cojedes se enlaza con el Apure para integrarse a este eje fluvial. “En Guasdualito ya está en servicio el puerto Santos Luzardo, y pronto iremos a Barinas a inaugurar el puerto fluvial de Puerto de Nutrias. Y así, con toda esta red de puertos, estaremos ya haciendo realidad un eje fluvial que, partiendo desde Puerto Ordaz, en el estado Bolívar, nos va a llevar también a Colombia, a Brasil y a otras naciones de la región”, agregó.

Asimismo, luego, de insistir sobre el significado de la obra en el proceso real de la integración, aseguró que 1992 marcará un hito en la modernización de Venezuela, porque el rescate de estas vías fluviales son garantía de desarrollo. Igualmente se refirió al significativo hecho de que mediante este puerto puesto en funcionamiento, Apure se convertirá en un gran centro de acopio y de distribución de productos provenientes de Guayana.

ventajas comparativas

para el desarrollo de toda la región, contando con un centro de acopio en San Fernando.

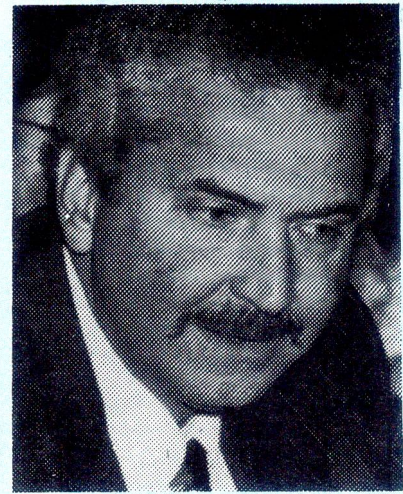
—Estábamos perdiendo las oportunidades de desarrollo que tiene lugar en Ciudad Guayana, de incorporarnos al mercado andino. Pero los apureños siempre hemos sabido esperar el desarrollo. Los hombres que contribuyeron a forjar la independencia de otras naciones salieron del Apure, y la democracia venezolana tiene que irle restituyendo a Apure su aporte al desarrollo económico del país.

El gobernador Montilla se refirió a la variedad de algunos productos tradicionales de la región y agregó que lo único que le faltaba ya lo tiene, como es la recién iniciada explotación de petróleo liviano en el Municipio Páez.

—Este eje --continuó-- contribuirá al desarrollo de Apure y del país. Podremos recibir productos

de Guayana y enviar comida a esa zona y al centro, mediante un intercambio sincronizado.

—Los apureños creemos en las posibilidades de desarrollo del país. Somos gente trabajadora formados con el carácter tropical, aunque eso no significa que no tengamos problemas. Pero lo que sí sabemos es trabajar y distribuir nuestro ingreso, porque nunca hemos tenido muchas facilidades, siempre hemos tenido que trabajar. Y de existir esa crisis, aquí está el Apure, con mucha agua, con mucha tierra sana, mano de obra y seguridad, sin esa violencia que azota a otras partes del país. Estamos abiertos para la inversión, tenemos ventajas comparativas que ofrecer, porque esta es una tierra virgen que reclama inversiones. Apure encontró un camino para el desarrollo y ese desarrollo es el que estamos viviendo hoy aquí.



Enrique Colmenares Finol

Encrucijada vital

El puerto de San Fernando de Apure está llamado a constituirse en encrucijada vital del Eje Fluvial Orinoco-Apure. Y hoy estamos viendo como productos de las empresas básicas de Guayana, se traen a este estado para ser distribuidas aquí y en los estados vecinos, dijo el ministro del Ambiente, Enrique Colmenares Finol, luego de ser puesto en servicio el puerto de San Fernando.

—Este, sin duda, --continuó-- se constituye en punto fundamental para Apure y su capital. Va a traer aquí la posibilidad, este centro de distribución, de contar con agroindustrias asociadas a esta posibilidad. Y va a permitir llevar productos de esta zona para los estados occidentales y los andinos.

—Creo que se abre una nueva etapa en la vida de Apure, y me siento muy contento con la contribución que el Ministerio del Ambiente ha hecho con tan importante obra.

En relación con los siguientes pasos vinculados con el desarrollo del Eje Fluvial, se refirió al desarrollo de facilidades importantísimas en El Baúl y Puerto de Nutrias, donde en los próximos meses serán inaugurados otros dos puertos fluviales.



Alfredo Sandoval

El sector privado ha aceptado el desafío

Entre los representantes del sector privado que intervinieron en el acto, se encontraba Alfredo Sandoval Hernández, de la Empresa Fluvial Orinoquia C.A..

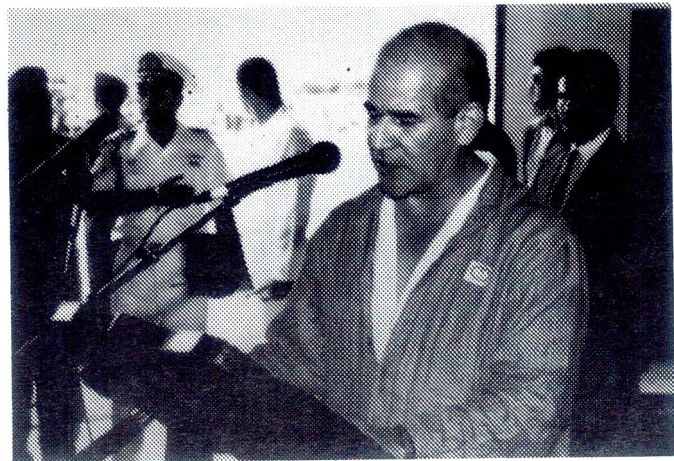
Sandoval Hernández anunció que el grupo empresarial que representa ha iniciado una gesta pionera en el desarrollo de la navegación y el transporte multimodal de carga. "Para tal efecto, hemos aceptado el desafío que implica la apertura comercial de una vía navegable".

—Nuestra empresa ha logrado, establecer un proceso de negociación con Sidor, cuyo resultado es un contrato de carga por dos años, lo que garantiza a corto plazo, un movimiento mensual de 8.500 toneladas.

—Esta negociación ha permitido fusionar varias empresas en un objetivo que trasciende las fronteras nacionales y concreta un conjunto de beneficios para el colectivo común de las regiones del Suroeste, los Llanos Central y Guayana.

—En este sentido esperamos que la actual oferta institucional del sector público, garantice la continuidad de los planes para el mejoramiento de las vías fluviales, la infraestructura portuaria y la vialidad de conexión terrestre para consolidar un sistema de transporte multimodal que permita un mayor nivel de competitividad para la reducción de los costos.

—Al aceptar este compromiso, es necesario diseñar conjun-



General (r) Alfredo Sandoval Hernández

tamente con el Estado venezolano los instrumentos financieros para construir, comprar, reparar, modificar o mantener los equipos fluviales a fin de conformar una flota privada capaz de movilizar toda la carga masiva por el Eje Fluvial Orinoco-Apure.

Finalmente expresó su reconocimiento al Ministerio del Ambiente por la acogida brindada al sector privado para

mancomunar esfuerzos como venezolanos de bien, de cooperar conjuntamente en tan importante tarea, cual es satisfacer las necesidades prioritarias de nuestro noble pueblo, donde este puerto de San Fernando va a satisfacer con otras obras aledañas al referido eje, las exigencias claramente señaladas en el preámbulo de nuestra Carta Magna, cual es facilitar el bienestar integral de la población.

José Martínez

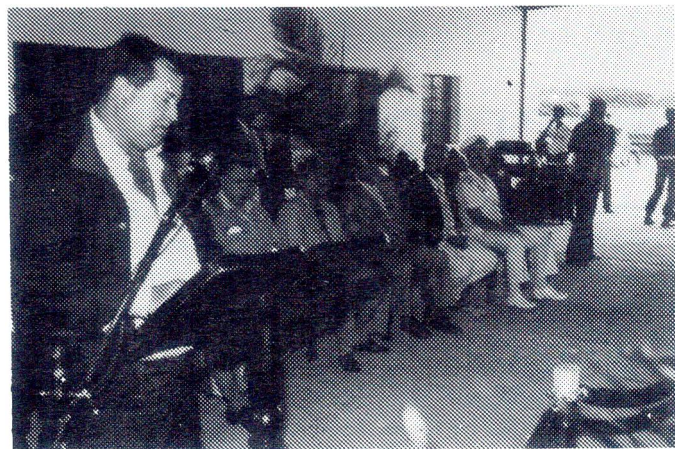
Algodoneros presentes

En nombre de Algodonera Mata C.A., intervino José Martínez, quien luego de referirse a la trascendencia del acto inaugural, expresó:

“Como agricultores tenemos más de veinte años trabajando estas vegas, y Almaca como empresa algodонера tiene 10 años promoviendo, financiando, produciendo, transportando; procesando, industrializando y comercializando el algodón de nuestros ríos. Contamos con una pequeña flota de cinco embarcaciones para transporte fluvial, que trabaja todo el año, con la cual llevamos los insumos necesarios para las áreas de

producción a lo largo de los ríos y traemos a las desmontadoras el algodón, fruto del esfuerzo de nuestros agricultores.

Nuestra intención es participar como empresa de transporte fluvial en la utilización, administración y operación del puerto fluvial de San Fernando. Tenemos la experiencia gerencial y operacional de movimientos fluviales. Ahora tenemos el firme objetivo de consolidar una empresa fluvial para los servicios de transporte y comercialización en el Eje Orinoco-Apure. Esperamos que el Programa Orinoco-Apure -PROA- del Mi-

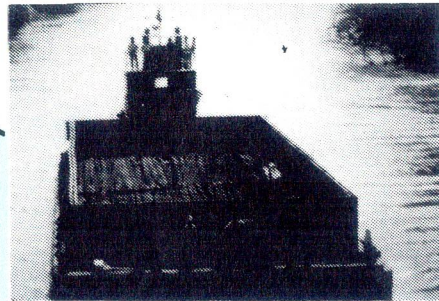
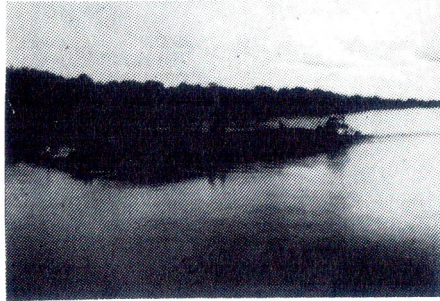


José Martínez

nisterio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables también continúe mejorando las condiciones de navegabilidad del río Apure y sus afluentes, construyendo obras de desarrollo hidráulico, construyendo nuevos puertos y atracaderos fluviales que nos permitan conti-

nuar en nuestras metas propuestas. Almaca, como empresa integrada al sector agrícola, acepta el reto del desarrollo fluvial y diversificará su actividad hacia el transporte fluvial a fin de incrementar las posibilidades de intercambio comercial en la región”.

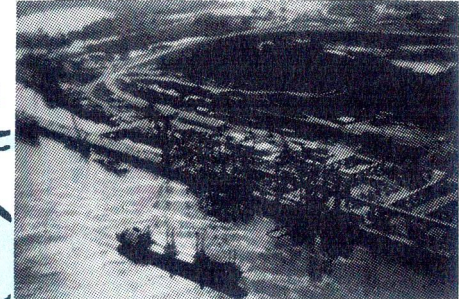
RIO APURE
Tramo Guasualito-Boca del Apure



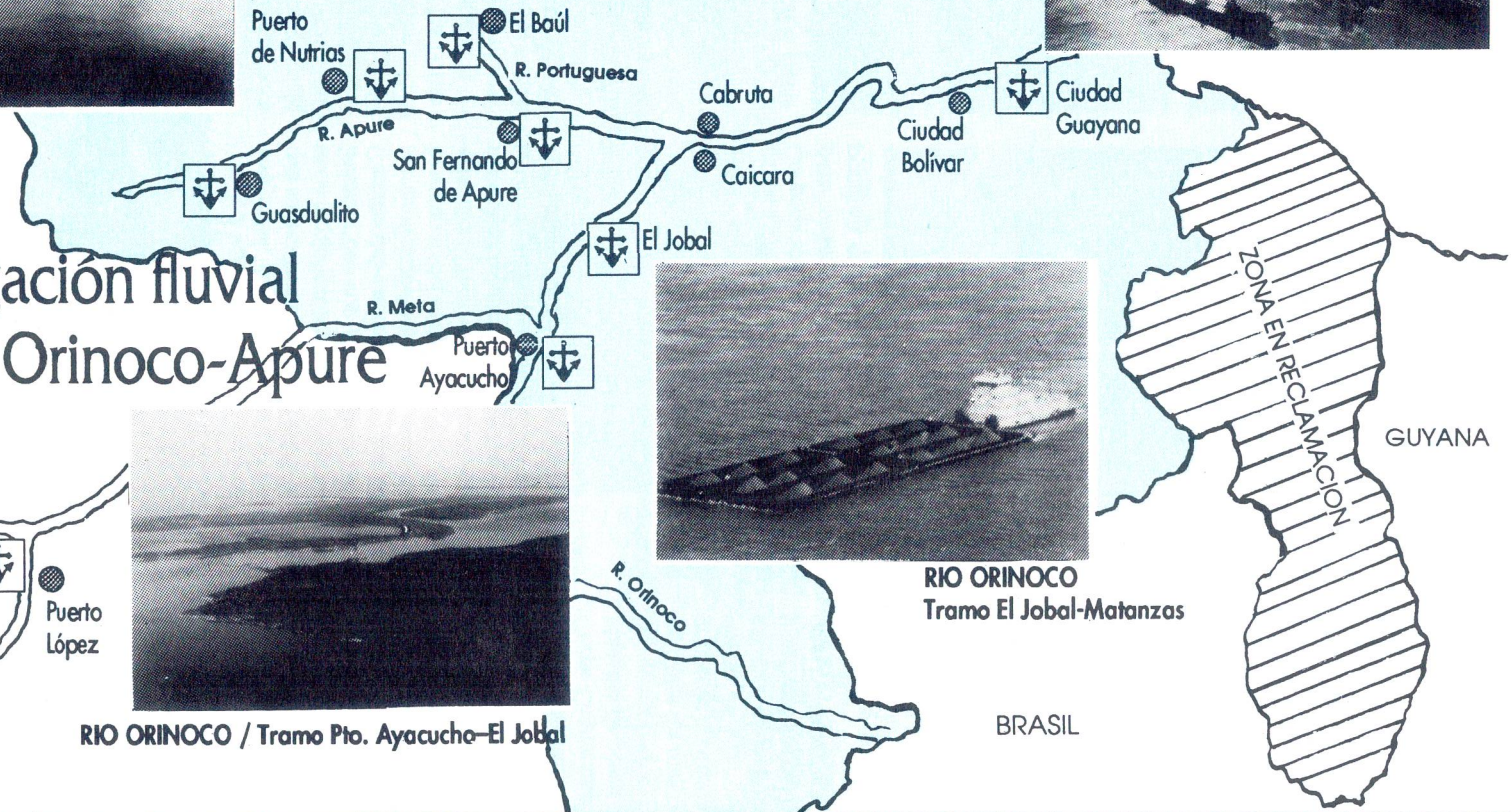
RIO PORTUGUESA
Tramo El Baúl-S. Fernando

MAR CARIBE

RIO ORINOCO
Tramo Matanzas-Boca del Orinoco



La navegación fluvial en el Eje Orinoco-Apure



COLOMBIA



Puerto López

RIO ORINOCO / Tramo Pto. Ayacucho-El Jobal



R. Orinoco

RIO ORINOCO
Tramo El Jobal-Matanzas

BRASIL

GUYANA

Río Orinoco TRAMO: MATANZAS-BOCA ORINOCO	Río Orinoco TRAMO: EL JOBAL-MATANZAS	Río Orinoco TRAMO: PTO. AYACUCHO-EL JOBAL	Río Portuguesa TRAMO: EL BAUL-SN. FERNANDO	Río Apure TRAMO: GUASDUALITO-BOCA DE APURE
Longitud: 380 Kms. Tiempo navegación: 12 meses Embarcaciones: Calado: 12.5 m / Eslora: 210 m. Manga: 30 m. / Cap: 44.000 ton.	Longitud: 650 Kms. Tiempo navegación: 10 meses Embarcaciones: Calado: 3.4 m / Eslora: 87 m. / Manga: 15 m. / Cap: 3.500 ton. / Trenes: 28.000 ton.	Longitud: 163 Kms. Tiempo navegación: 10 meses Embarcaciones: Calado: 1.5 m / Eslora: 60 m. Manga: 14 m. / Cap: 1.000 ton.	Longitud: 250 Kms. Tiempo navegación: 7 meses Embarcaciones: Calado: 1.5 m / Eslora: 60 m. Manga: 14 m. / Cap: 1.000 ton.	Longitud: 630 Kms. Tiempo navegación: 8 meses Embarcaciones: Calado: 1.5 m / Eslora: 60 m. / Manga: 14 m. / Cap: 1.000 ton. / Trenes: 2.000 ton.



Al año 79 se remontan los primeros acuerdos



Año de 1979 se remonta el primer convenio de cooperación técnica firmado entre el Ministerio del Ambiente con otros entes, en relación con el desarrollo del Eje Orinoco-Apure. Fue con la Universidad Simón Bolívar y con la Universidad de Colorado (EEUU), para llevar a cabo el Proyecto Ecológico del Río Orinoco (PE-COR).

Posteriormente, en 1980, con PROA actuando como organismo gerente, se firmó un convenio con PDVSA y estuvo dirigido a elaborar el Esquema de Ordenamiento de la Faja Petrolífera del Orinoco. Tres años después se firmó otro convenio para materializar el esquema, con la ejecución de 28 proyectos en las áreas de Investigación, Protección Ambiental y Ordenación Territorial, cuyos resultados se recogen en unos 60 volúmenes. El mismo culminó exitosamente en 1987.

Posteriormente han seguido otros acuerdos, como el establecimiento de relaciones de cooperación, en 1981, con el U.S. Geological Survey, para la preparación de un Programa de Investigaciones Hidrológicas en los ríos Orinoco y Apure con la asistencia técnica de ese organismo norteamericano, para la mejora de la dotación de equipos de medición, propiciar la transferencia tecnológica en el manejo de equipos, laboratorios, y entrenamiento de personal. Desde entonces se mantiene relación con el U.S.G.S., en apoyo al Programa de Mediciones del PROA. En 1986 se firman dos convenios importantes: el primero con Bauxiven, dirigido a la elaboración de estudios y proyectos en materia

ambiental, a fin de minimizar los efectos que sobre el medio iría a producir el Proyecto de Explotación y Aprovechamiento de la Bauxita de Los Pijiguaos en el Distrito Cedeño del estado Bolívar. Este convenio se mantiene, bajo la coordinación del PROA. El segundo del mismo año, fue firmado con el Instituto Nacional de Canalizaciones, para realizar estudios y proyectos conducentes a la definición de un canal de navegación para el río Apure, así como los estudios cartográficos, hidrográficos y otros proyectos asociados a la navegación.

En 1989, se estableció un acuerdo de trabajo, con Corpoturismo para llevar adelante un Plan de Turismo para el Eje de Desarrollo Orinoco-Apure.

En 1990 fue firmado un convenio con la Corporación Venezolana de Guayana -CVG- para realizar conjuntamente las obras que pondrán en servicio el puerto de El Baúl

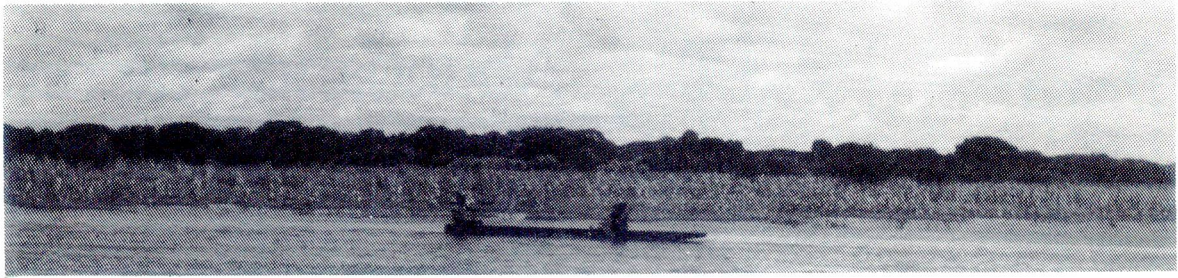
(Cojedes), concebido como futuro centro de distribución de cargas provenientes de las industrias básicas de Guayana.

Acuerdos posteriores permiten vínculos de cooperación técnica con el Gobierno de Quebec, especialmente dirigido a la realización de estudios de navegación específicamente en el río Portuguesa; con el Reino de los Países Bajos y con la Corporación Venezolana del Suroeste, para proyectos y obras de mejoramiento del Eje y con el U.S. Army Corps Engineers, para dar apoyo al Plan Maestro de obras para el desarrollo de la Navegación en el Eje Fluvial Orinoco-Apure. Entre los más recientes destaca un Programa de Preinversión del Banco Interamericano de Desarrollo, para completar los estudios de factibilidad técnico-económico y ambientales del Eje Orinoco-Apure, donde el BID aportará un millón doscientos mil dólares.

Está en negociación un convenio, con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente -PNUMA- con la participación de Colombia, para la realización de un Plan de Manejo Integral de la Cuenca del Orinoco.

En 1991 se firmó un convenio con el Gobierno del Japón para realizar un estudio del mejoramiento integral de la cuenca del río Apure. Con Corpollanos y Corpocentro se firmaron convenios en 1991 y 1992 respectivamente para promover el transporte fluvial utilizando los puertos de San Fernando de Apure y José Laurencio Silva de El Baúl, así como el desarrollo de actividades conexas a ellos. Se prevé hacer extensivo a la Gobernación del estado Apure y a la Universidad Experimental Ezequiel Zamora (UNELLEZ) el primero de los convenios suscritos con Corpollanos.





Corpocentro y Corpollanos

Corporaciones regionales formalizan su cooperación

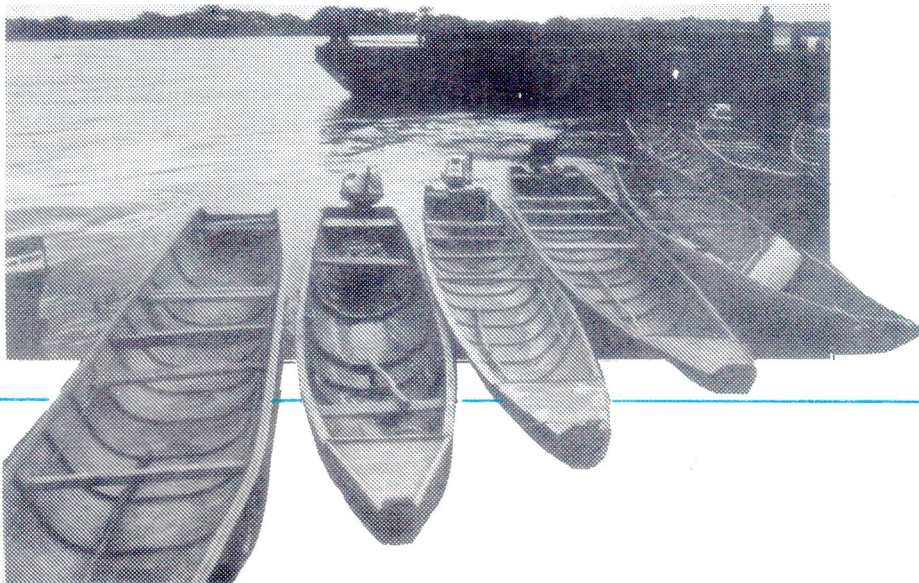
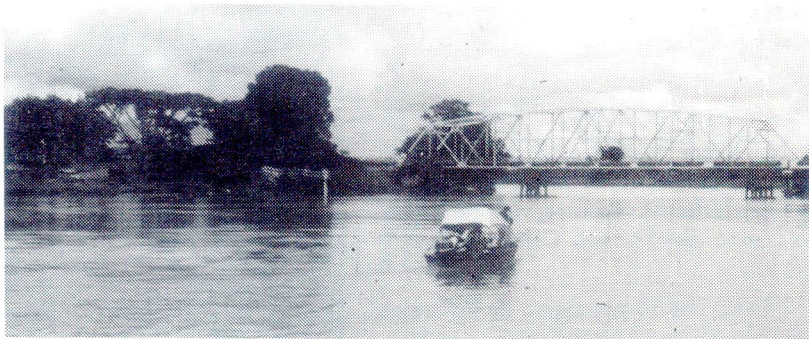
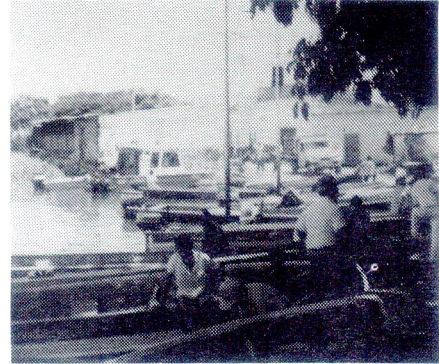
Mediante convenios firmados por separado entre el Ministerio del Ambiente y las corporaciones regionales Corpollanos y Corpocentro, quedó establecido un programa de cooperación interinstitucional destinado a la realización de actividades que contribuyan a impulsar el desarrollo en el área de influencia del Programa Orinoco-Apure, tomando en cuenta las consideraciones ambientales, de ordenamiento del territorio y planes de desarrollo propuestos por ambos organismos.

Por el Ministerio del Ambiente estampó su firma en ambos convenios el titular del Despacho, Enrique Colmenares Finol. Por Corpocentro y Corpollanos lo hicieron sus presidentes Marisela Leidenz de Pacífico y Alirio Oliveros, respectivamente.

Queda establecido, en relación con el convenio con Corpocentro, que se pondrá especial énfasis en la coordinación de la programación de acciones a nivel de los sectores de minería, agricultura, forestería, agroindustria, transporte multimodal, desarrollo portuario fluvial, y en la comercialización de bienes y productos entre la región central, los llanos, suroeste y Guayana, así como en cualquier otra actividad que las partes acuerdan realizar.

Con Corpollanos se pone especial énfasis en la ganadería, agricultura, pesca, turismo, agroindustria y navegación fluvial principalmente.

Para ambos, quedó establecido que el Ministerio elaborará con las corporaciones un plan de trabajo de las actividades que deberán ser ejecutados y celebrar acuerdos se para proyectos específicos, en donde deberán ser desarrollados: en primer lugar los recursos humanos, económicos, equipos e infraestructura que aportarán cada una de las instituciones; en segundo término, tiempo de ejecución y alcance de cada proyecto.





Potencial del Eje

Abundancia de recursos y ventajas comparativas

El potencial de generación de riquezas en el área de influencia del Programa Orinoco-Apure, que ocupa una superficie aproximada de 300.000 kilómetros cuadrados, es realmente inmensa, especialmente por poseer abundantes recursos naturales que hoy permiten la formulación de una serie de proyectos basados en el aprovechamiento de los mismos. Dicho potencial está representado por:

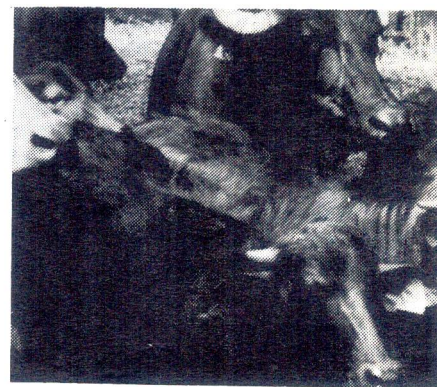
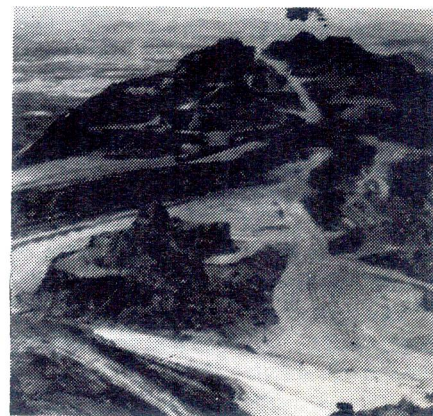
- Capacidad de producción de 200.000 millones de barriles de crudos pesados ubicados en la Faja Petrolífera del Orinoco, constituyéndose en la mayor reserva de crudos pesados del mundo.

- 25 millones de hectáreas de bosque natural con potencial para la producción del 83 por ciento del total maderero nacional.

- El 90 por ciento de los recursos hidráulicos del país y el 95 por ciento de los recursos hidroeléctricos, representados básicamente por los ríos Caroní, Caura y Orinoco.

- Cerca del 50 por ciento de los suelos con vocación pecuaria del país y aproximadamente 1.200.000 hectáreas de suelos con vocación para cultivos anuales mecanizados y plantaciones tropicales, ubicados fundamentalmente en el sector occidental, aguas arriba de San Fernando de Apure.

- Importantes recursos pesqueros: en el tramo fluvial entre Cabruta y Barrancas la comunidad ictica está compuesta de 450 especies, 60 explotadas comercialmente, y un potencial de 40.000 toneladas al año. En el Apure y el Delta este potencial puede



estar sobre las 25.000 toneladas al año.

- Alta concentración de minerales metálicos y no metálicos, entre los que destacan, por una parte, algo más de 500 millones de toneladas de carbón y más de 1.000 millones de toneladas de fosfato en el sector occidental del Eje; y por otra, reservas superiores a los 200.000.000 de toneladas de bauxita con un tenor superior al 50 por ciento de alúmina y unos 2.000 millones de toneladas de hierro, en el sector oriental. Esta distribución espacial permite la vinculación a través de los ríos Orinoco y Apure de zonas geológicas diferentes, así como la integración industrial en el procesamiento de estos recursos.

- En sus extremos, existen importantes ventajas comparativas para el desarrollo industrial: al este, abundancia de agua, energía, minerales metálicos, recursos forestales y facilidades de acceso al Océano Atlántico; al oeste, una estratégica ubicación respecto al mercado de los países signatarios del Pacto Andino, infraestructura industrial y de servicio superiores, grupo empresarial con nivel gerencial y presencia de importantes recursos mineros no metálicos (carbón, fosfato, caolín...)

- El área del Eje conforma además un espacio territorial de importancia geopolítica para el país, por poseer amplias franjas fronterizas, cuantiosos recursos energéticos y la única salida al Océano Atlántico a través del río Orinoco.



“
La posición de
San Fernando
sobre un gran río
navegable, cerca
de la boca de
otro que
atraviesa la
provincia de
Barinas, es harto
ventajoso para el
comercio

”

Alejandro
de Humboldt, 1800



SA DE HNOS BARBARITO Y CA.
IMPORTADORES Y EXPORTADORES
San Fernando De Apure - VENEZUELA

1647 Se inicia la navegación en el río Apure

El descubrimiento y recorrido del río Apure en 1647 por el Capitán Miguel de Ochogavía, da inicio a la historia fluvial del estado Apure.

Las vías fluviales asociadas a los ríos Orinoco, Apure y Arauca jugaron un papel preponderante, durante el proceso independentista (1810-1821).

Desde 1825, rubros tales como: tabaco, añil, café, cueros, cacao, algodón, maderas y plumas de garzas se movilizaron por el río Apure hacia Europa, exportándose hasta 25.000 quintales de tabaco.

El 2 de Mayo de 1849, el Poder Ejecutivo decretó la navegación fluvial a vapor en los ríos Orinoco y Apure, siendo el vapor “Venezuela” el primero que surcó las aguas del Apure. En 1882, el Gobierno Nacional firmó un contrato a 10 años para la navegación a vapor por los ríos Orinoco y Apure

A principios de 1896, existían 15 embarcaciones con una capacidad total de carga de 1663 toneladas, que navegaban, mensualmente los ríos Orinoco y Apure.

Estos hechos fueron decisivos para el establecimiento de casas comerciales, siendo la más destacada, la de los hermanos Barbarito, fundada en 1916 en San Fernando, transformándose hasta la década de los '50 en el centro motriz, alrededor del cual creció el núcleo comercial de la ciudad.

Esta visión se materializa hoy en día, con el desarrollo del nuevo puerto de San Fernando de Apure en una región configurada por la concurrencia de los ríos Apure, Portuguesa y Orinoco, arterias principales para el desarrollo del Eje Fluvial Orinoco-Apure y su área de influencia, declarado “de interés estratégico nacional y regional el estudio organización y explotación integral del

transporte”, según Decreto de fecha 5 de Agosto de 1976.

La reactivación de la navegación comercial para el estado Apure, lo proyecta como un centro regional de acopio para la distribución e intercambio de productos con la Guayana y la Región Central, principalmente. Así como punto de enlace con los Llanos Orientales colombianos, que representan un mercado potencial de 2 millones de personas y posibilidades de acceso al Mercado Común Andino, ampliando sus perspectivas futuras a un universo de 90 millones de personas.

Se abre una oportunidad para nuevas inversiones industriales y comerciales, aprovechando las ventajas comparativas de la navegación fluvial y de la región llanera, con efectos favorables sobre el empleo y sobre la ordenación del territorio.

