

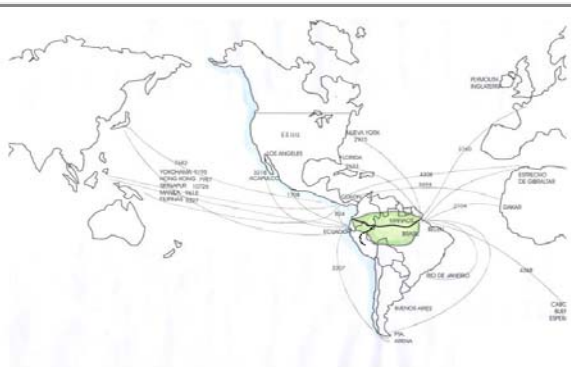
VIA INTEROCEANICA MORONA

JULIO - 2007

JUSTIFICACION PARA IMPULSAR LA VIA INTEROCEANICA MORONA

- ❑ La limitación de la capacidad de la infraestructura del Canal de Panamá frente a la magnitud del comercio mundial.
- ❑ El crecimiento productivo del Asia que obliga a la definición de nuevas rutas que la vinculen a Europa y Africa con menores distancias y en mejores condiciones de competitividad.
- ❑ La necesidad de incluir la producción nacional en el mercado global.
- ❑ La integración de los países sudamericanos como única estrategia para enfrentar con posibilidades de éxito los intereses multinacionales establecidos.

IMPORTANCIA DEL EJE MULTIMODAL AMAZONAS PARA LA NAVEGACIÓN MUNDIAL



ANTECEDENTES: ACUERDOS Y TRATADOS ALCANZADOS CON LA FIRMA DE LA PAZ ENTRE ECUADOR Y PERÚ 26 DE OCTUBRE DE 1998

- ❑ Acta Presidencial de Brasilia.
- ❑ El Tratado de Comercio y Navegación.
- ❑ Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad.
- ❑ El Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza.
- ❑ Definición de Grupo 7: Acceso a la Hidrovía Morona - Marañón - Amazonas (IIRSA - 2004)

ANTECEDENTES: PROCESO DE CONCERTACION POR LA VIA INTEROCEANICA MORONA EJECUTADO HASTA LA FECHA

- 11 de Junio del 2001 en Guayaquil, se conforma la ALIANZA REGIONAL CENTRO SUR, que resuelve impulsar la iniciativa de la Vía Interoceánica Morona.
- 30 de Julio del 2006 en Puerto Morona se conforma la Comisión encargada de promover la construcción de la **Vía Interoceánica Morona** presidida por Prefecto del Azuay, y conformada por representantes de Gobiernos Seccionales, Instituciones y actores sociales de Azuay, Morona Santiago y Guayas.
- 8 de Junio de 2007 en Cuenca se realiza el Encuentro de Autoridades Seccionales Provinciales y Municipales, Representantes Gremiales, Representantes del la Academia, Representantes de Instituciones de desarrollo de las provincias de Guayas, El Oro, Azuay y Morona Santiago.
- 23 de Julio de 2007 en Machala se realiza la Reunión del Directorio de la Comisión.

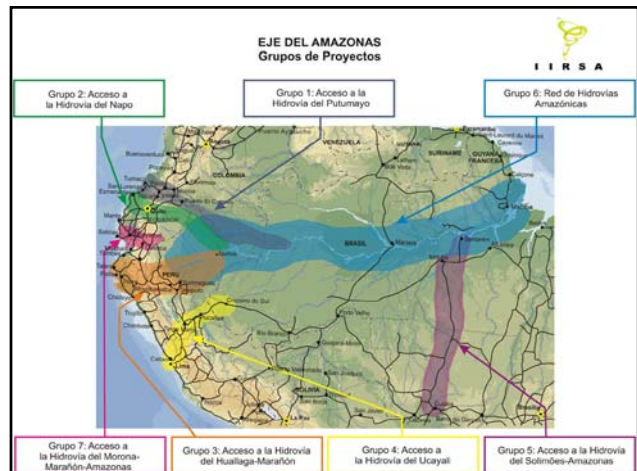
VIA INTEROCEANICA MORONA

Propuesta técnica de sustento

IIRSA - INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA

EJE MULTIMODAL AMAZONAS:

Eje de integración que atraviesa Ecuador, Perú, Brasil, uniendo la Cuenca del Pacífico con la Cuenca del Atlántico a través de los Ríos Marañón y Amazonas.



ALTERNATIVAS INTEROCEANICAS POR TERRITORIO ECUATORIANO EN ANALISIS

Grupo No: 2: Acceso a Hidrovía del Napo

1. Esmeraldas/San Lorenzo - Ibarra - Tulcán - La Bonita - Lumbaquí - Lago Agrio - El Carmen de Putumayo - Río Amazonas.
2. Manta - Quevedo - La Maná - Latacunga - Salcedo - tena - Puerto Francisco de Orellana - Puerto Nuevo Rocafuerte - Río Napo - Río Amazonas.

Grupo No: 7: Acceso a Hidrovía del Morona

3. Guayaquil/Puerto Bolívar/Manta - Cuenca - Azoguez - Paute - Méndez - Yaupi - Puerto Morona - Río Morona - Río Marañón - Río Amazonas.
4. Puerto Bolívar - Loja - Guayzimi (Zamora) - Cordillera del Cóndor (Perú) - Puerto Borja - Río Marañón - Río Amazonas.



OBJETIVO GENERAL

Demostrar que de las cuatro alternativas que atraviesan el territorio ecuatoriano, una opción válida para la integración y el desarrollo multilateral corresponde a la **Vía Interoceánica Morona**, en consideración a su:

- imperativa ejecución del Acuerdo de Paz con el Perú
- área de influencia en el territorio nacional,
- mayor cobertura de provincias y centros poblados,
- cercanía con procesos de índole socio - comercial, industrial, minero, agropecuario, turístico, interétnico,
- preservación de la biodiversidad,
- menor costo de inversión, y,
- menor plazo de implementación.

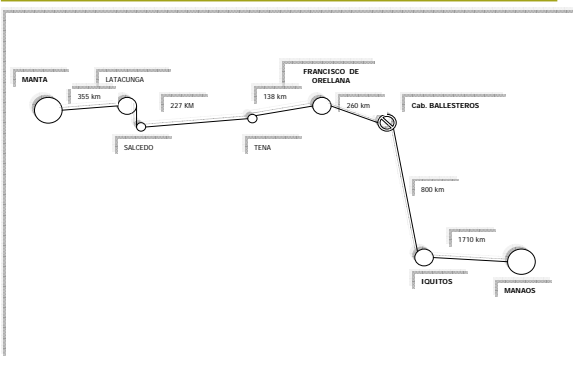
FUENTES DE INFORMACION Y DATOS PARA LA PROPUESTA TECNICA DE SUSTENTO

- ❑ La Vía Interoceánica Centro Sur Ecuador - Perú - Brasil. Una visión geopolítica, Autoría Coronel Roberto Correa, Auspicio Gobierno Provincial del Azuay.
- ❑ Documentos de la Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana - IIRSA, Organismo conformado por todos los Países de América del Sur para impulsar proyectos de integración a través de proyectos de infraestructura.
- ❑ Red Vial Estatal Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador.

ANALISIS DE ALTERNATIVAS GRUPO 2: ACCESO A HIDROVIA DEL NAPO

Alt.	Distancia	Condición vía	Área influencia	Rentabilidad	Otros factores
1	1.200 Kms.	Regular estado. Inconclusa.	25 % del territorio nacional.	Minima	Desarrollo en frontera conflictiva. Rio Putumayo desemboca en Amazonas y excluye Iquitos. Narcotráfico y guerrilla complican navegación y comercio.
2	890 Kms: 670 Kms hasta Francisco de Orellana (Terrestre) 220 Kms desde Francisco de Orellana hasta Nuevo Rocafuerte (Fluvial)	Inconclusa. Importante tramo a ser construido.	40 % del territorio nacional.	Movimiento de carga 28 %. Producción Exportable 30 %	Alta migración colombiana. Vía con influencia en zona intangible del Yasuni. Rio Napo hasta Nuevo Rocafuerte con problemas de navegación. El Rio Napo desemboca pasando Iquitos en el Amazonas.

HIDROVIA DEL NAPO: MANTA - PUERTO FRANCISCO DE ORELLANA - MANAOS



HIDROVIA DEL NAPO: DISTANCIA Y TIEMPO MANTA - PUERTO FRANCISCO DE ORELLANA

Manta - Pto F. de Orellana: 720 kms 12 horas (CO)
 Puerto Francisco de Orellana -
 Puerto Nuevo Rocafuerte (Fluvial): 220 kms
 Puerto Nuevo Rocafuerte -
 Puerto Cabo Ballesteros (Fluvial) : 40 kms

Total Manta – Manaos: 3.490 kms 15 a 18 días

HIDROVIA DEL NAPO: FACTIBILIDAD DE NAVEGACION EN RIO NAPO

- 1.- Río de fondo plano, debido a gran ancho y poca profundidad.
- 2.- En su recorrido se forman islotes que dificultan la navegación.
- 3.- Desde Francisco de Orellana hasta la frontera en Nuevo Rocafuerte existen 70 pasos de menos de un metro de profundidad, que son obstáculos para la navegación.
- 4.- Necesita ser dragado permanentemente, debido a intensa sedimentación que soporta.
- 5.- Curso puede ser rectificad con costos muy altos.
- 6.- Luego de la confluencia del río Aguarico con el Napo en la frontera, su cauce mejora.
- 7.- En Nuevo Rocafuerte existe una Capitanía de Puerto y un control aduanero.
- 8.- En sus riberas existen pequeños puertos.

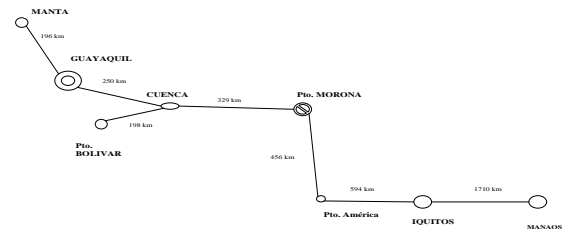
ANALISIS DE ALTERNATIVAS GRUPO 7: ACCESO A HIDROVIA DEL MORONA

Alt.	Distancia	Condición de vía	Área influenciada	Rentabilidad	Otros factores
3	Desde Guayaquil a Pto. Morona 520 Kms Desde Manta a Pto. Morona 715 Kms Desde Puerto Bolívar a Pto. Morona 513 Kms	Construida hasta Puerto Morona. Vía transitable. Falta mejoramiento de las características geométricas y mantenimiento	63 % del territorio nacional	Movimiento de carga 80 % Producción Exportable 88 %	<p>Eje Vial E40 del Sistema Vial Nacional el cual se conecta con el V Eje Vial en el Perú.</p> <p>En su recorrido amazónico, el corredor vial, mantiene frecuencias diarias de transporte público, hacia las poblaciones de Yaupi, Santiago y San José de Morona.</p> <p>Vía fluvial por el Morona se encuentra expedita, con ciertas limitaciones de navegación en sus cabeceras (gabarras hasta 800 Toneladas).</p> <p>En sus riberas se asientan pueblos indígenas y colonos con acceso a puertos.</p> <p>Esta vía modal está en relación directa con los SECONA (Centro de Comercio y Navegación Saramiriza y Pjuahual).</p> <p>Es la vía de la paz en territorios en paz.</p>

ANALISIS DE ALTERNATIVAS GRUPO 7: ACCESO A HIDROVIA DEL MORONA

Alt.	Distancia	Condición de vía	Área influenciada	Rentabilidad	Otros factores
4	Desde Puerto Bolívar a Guayzimi 500 Kms.	Construida hasta Guayzimi hasta Puerto Borja en el Perú no está construida Vía en mal estado. Territorio peruano en estudio	20 % del territorio nacional	Minima	La vía atravesaría transversalmente la zona ecológica de El Condor. Serían necesarios puentes de hasta 200 metros de luz, para cruzar el Conepa, Nangaritza, Santiago y otros.

VIA INTEROCEÁNICA MORONA



DISTANCIA Y TIEMPO VÍA INTEROCEÁNICA MORONA

Manta – Pto. Morona:	715 kms	12 horas (CO)
Guayaquil – Pto. Morona:	520 kms	10 horas (CO)
Pto. Bolívar – Pto. Morona:	513 kms	9 horas (CO)
Puerto Morona - Puerto América en el Marañón: Fluvial		
	456 kms	28 horas
Puerto Morona - Manaos (Fluvial):	2.760 kms	5 a 6 días
Total Manta – Manaos:	3.931 kms	9 a 11 días

FACTIBILIDAD DE NAVEGACION EN RIO MORONA

- 1.- Río con franja de navegación mínima de 60 a 80 metros de ancho, con taludes definidos que le encausan adecuadamente.
- 2.- En territorio ecuatoriano su profundidad media es de 2 a 3 metros, mejorando notoriamente en el Perú.
- 3.- Desde Puerto Morona al límite fronterizo existe una distancia de 5 km.
- 4.- En su recorrido tiene meandros, los mismos que controlan la velocidad del caudal de las aguas, facilitando la navegación.
- 5.- En sus riberas existen puertos donde habitan comunidades autóctonas (shuar, huambisas, shapras y aguarunas).
- 6.- El río Morona, esta en íntima relación con los Centros de Comercio y Navegación peruanos en el Río Marañón.

INVERSION ESTIMADA VÍA MANTA – PUERTO NUEVO ROCAFUERTE (IIRSA)

Manta - El Empalme - Latacunga - El Pano - Tena - Francisco de Orellana	\$ 603.702.000
Puerto Fluvial Francisco de Orellana	\$ 112.519.000
Hidrovia Puerto Francisco de Orellana - Puerto Nuevo Rocafuerte	\$ 223.500.000

Inversión estimada total: USD \$ 939.721.000

INVERSION ESTIMADA VIA INTEROCEANICA MORONA (IIRSA - MTOP)

Subtramo	Estudios	Inversión	
Puerto de Manta - Jipijapa - La Cadena	Terminados	20.000.000	Ejec. - Cons.
Puerto Guayaquil - Cañar - Puente de Chicty	Terminados	41.400.000	
Puente Chicty - Sevilla de Oro	Terminados	15.000.000	Ejecución
Sevilla de Oro - Méndez	Terminados	20.000.000	
Bella Unión - Parroquia Santiago	Terminados	38.000.000	
Parroquia Santiago - Puerto Morona	Terminados	28.000.000	
Cuenca - Molleturo - Naranjal	Terminados	40.000.000	
Puerto Bolívar - Cuenca	Terminados	35.000.000	
Subtotal Vial:		288.400.000	
Puerto de transferencia de carga Puerto Morona		51.000.000	

Inversión estimada total: USD \$ 339.400.000

ANALISIS DE FACTIBILIDAD

Factor	Napo	Morona
Inversión (Millones de dólares):		
Puertos:	112.52	51.0
Vías:	603.70	288.4
Hidro vías:	223.50	0.0
TOTAL:	939.72	339.4
Cobertura:		
Area de influencia territorio nacional:	40 %	63 %
Movilización de carga:	28 %	80 %
Producción exportable:	30 %	88 %
Factibilidad de navegación:	Dragado permanente	Permanente, no dragado
Aplicación Ley de Beneficios Tributarios - Inversión Privada:	SI	SI

ECUADOR SACA TUS CONCLUSIONES

La operatividad de la Vía Interoceánica Morona como instrumento de integración regional depende de una inversión de 110 millones de dólares.

La navegación a partir de Puerto Morona es una realidad comprobada que debe ser aprovechada.

ANEXOS GRÁFICOS

GABARRA EN PUERTO MORONA



**PUENTE PARA VEHÍCULOS LIVIANOS Y BUSES
ESPERANDO LA GABARRA EN MORONA**



BUSES LLEGANDO A PUERTO MORONA



SURCANDO EL RÍO MORONA



**BARCAZA BRASILEÑA EN PUERTO MORONA,
AÑO 1985.**



VIAJEROS EN LA LANCHA INTERNACIONAL



COMISION DE AUTORIDADES Y SECTORES PRODUCTIVOS AZUAYOS SURCANDO EL MARAÑON



COMISION AZUAYA DESEMBARCANDO EN SARAMIRIZA



COMERCIO DE PRODUCTOS CUENCANOS EN SARAMIRIZA



PONGO DE MANSERICHE

