

VÍA INTEROCEÁNICA "MORONA"

JUNIO - 2007

IIRSA - INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA

EJE MULTIMODAL AMAZONAS:

Eje de integración que atraviesa Brasil, Colombia, Perú y Ecuador, uniendo la Cuenca del Atlántico y Amazonas con la Cuenca del Pacífico.

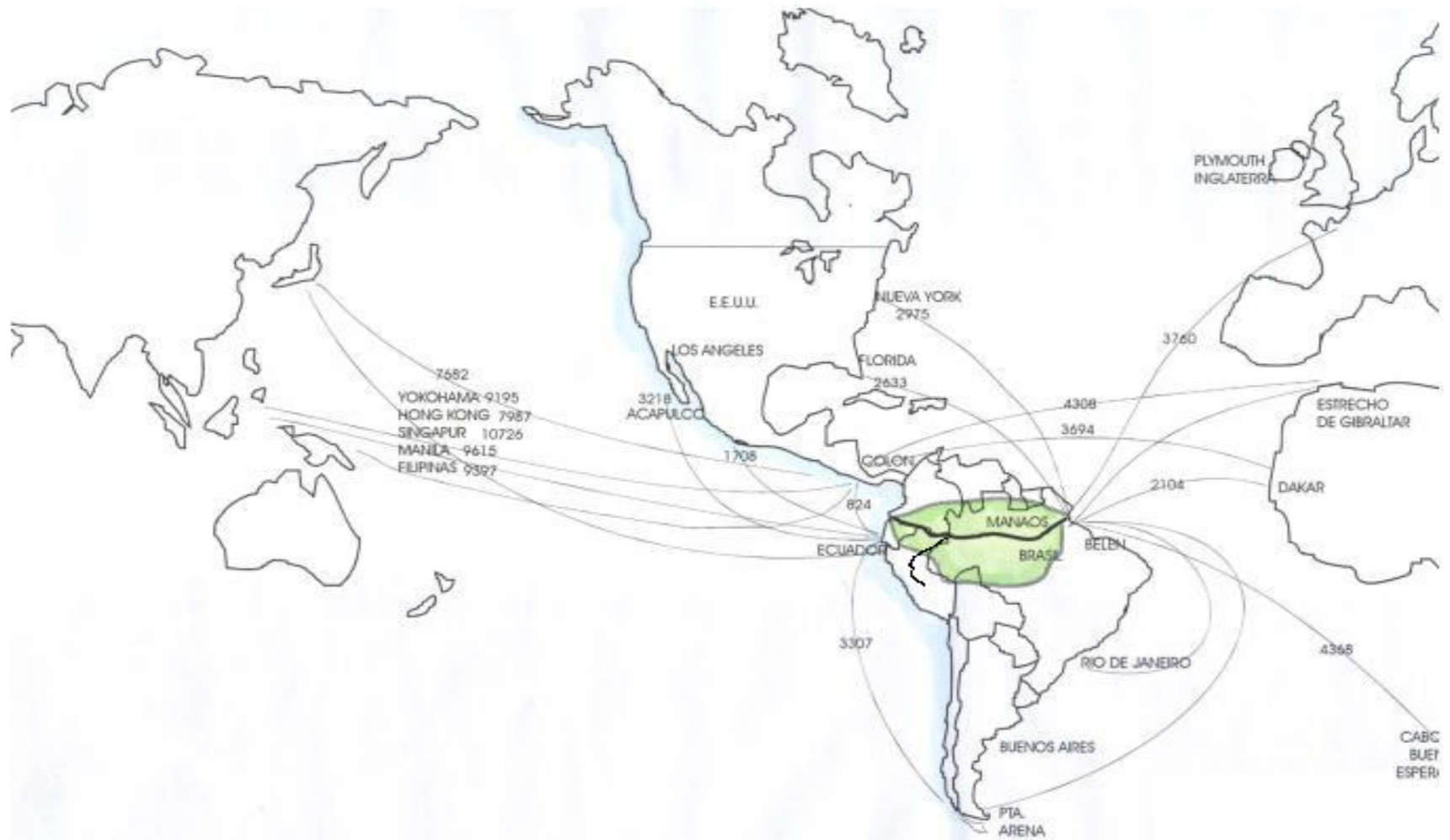
ACUERDOS Y TRATADOS ALCANZADOS CON LA FIRMA DE LA PAZ ENTRE ECUADOR Y PERÚ.

- ❑ 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.

OBJETIVO GENERAL

- Demostrar que de las cuatro alternativas existentes, la mejor opción para la integración y el desarrollo multilateral corresponde a la Vía Interoceánica Morona, en consideración a su:
 - Localización en el territorio nacional,
 - Área de influencia,
 - Mayor cobertura de provincias y centros poblados,
 - Cercanía con procesos de índole socio-comercial, industrial, minero, agropecuario, turístico, interétnico,
 - Preservación de la biodiversidad, y,
 - Cumplimiento de cláusulas contempladas del Acuerdo de paz.

Navegación mundial



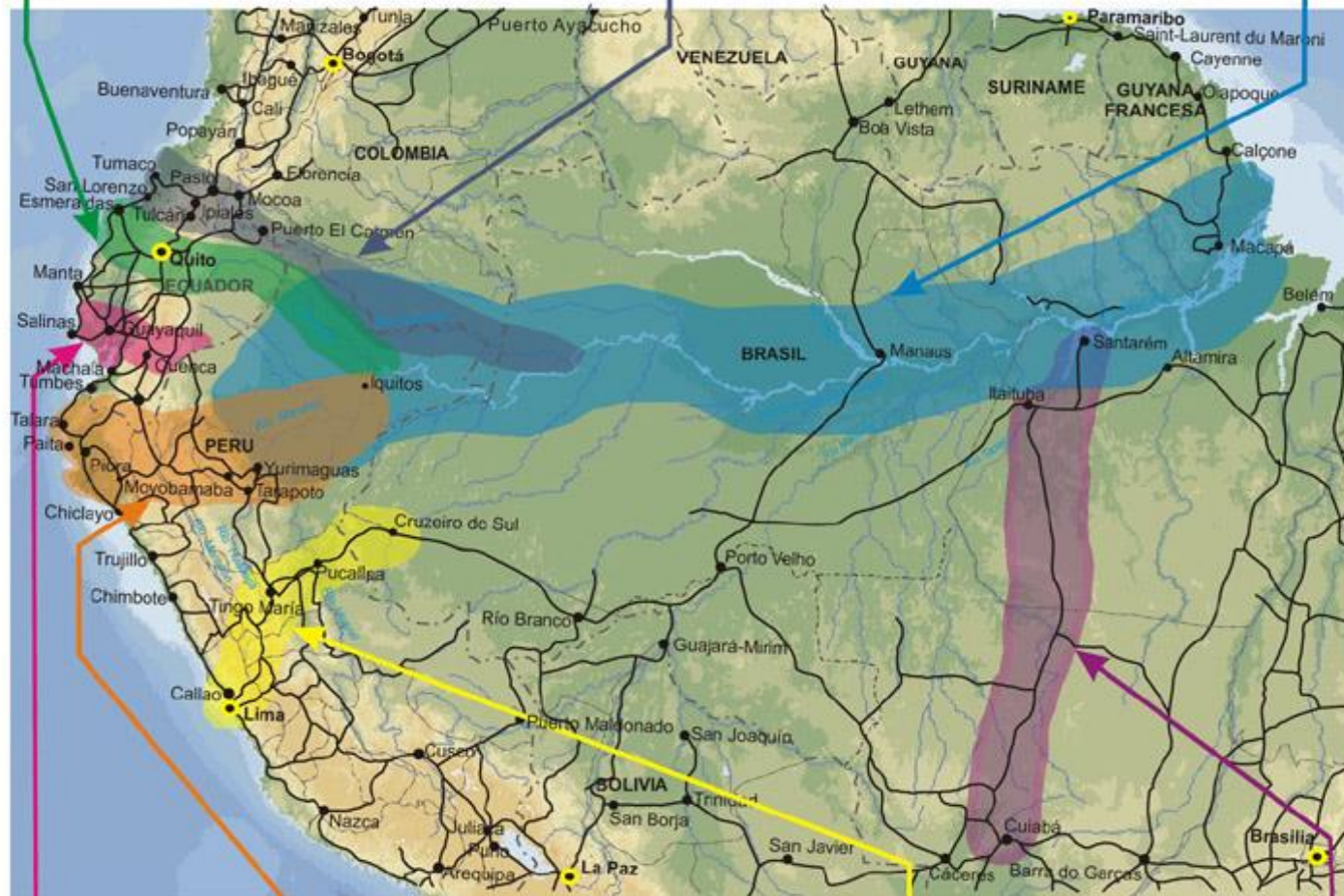
EJE DEL AMAZONAS Grupos de Proyectos

IIRSA

Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo

Grupo 1: Acceso a la Hidrovía del Putumayo

Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas



Grupo 7: Acceso a la Hidrovía del Morona-Marañón-Amazonas

Grupo 3: Acceso a la Hidrovía del Huallaga-Marañón

Grupo 4: Acceso a la Hidrovía del Ucayali

Grupo 5: Acceso a la Hidrovía del Solimões-Amazonas

ALTERNATIVAS INTEROCEANICAS EN ANALISIS

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 Marañón.
3. Guayaquil/Puerto Bolívar/Manta - Cuenca - Azoguez - Paute - Méndez - Yaupi - Puerto Morona - Río Morona - Río Marañón.

Alternativa terrestre: desde Yaupi - Unión con el Santiago - Cordillera de Campanquiz - Puerto Borja (180 Kms).

4. Puerto Bolívar - Loja - Guayzimi (Zamora) - Cordillera del Cóndor (Perú) - Puerto Borja - Río Marañón.



VENTAJAS COMPARATIVAS LAS ALTERNATIVAS (1)

Alt.	Distancia	Condición vía	Área influencia	Rentabilidad	Otros factores
1	1.200 Kms aprox.	Regular estado. Inconclusa.	25 % del territorio nacional.	Mínima	Desarrollo en frontera conflictiva. Río Putumayo desemboca en Amazonas brasileño y excluye Iquitos. Narcotráfico y guerrilla complican comercio.
2	890 Kms 670 Kms hasta F. de Orellana 220 Kms desde F. de O. hasta Nuevo Rocafuerte	Inconclusa. Importante tramo a ser construido.	40 % del territorio nacional.	Mov. de carga 28 %. Prod. Exp. 30 %	Río Napo hasta Nuevo Rocafuerte con problemas de navegación. Alta migración colombiana. Vía con influencia en zona intangible del Yasuní y atraviesa Parque Nacional Sangay. Desde Francisco de Orellana hasta el Marañón (Pijahual) hay 666 millas marinas. El Río Napo desemboca pasando Iquitos.

VENTAJAS COMPARATIVAS DE ALTERNATIVAS

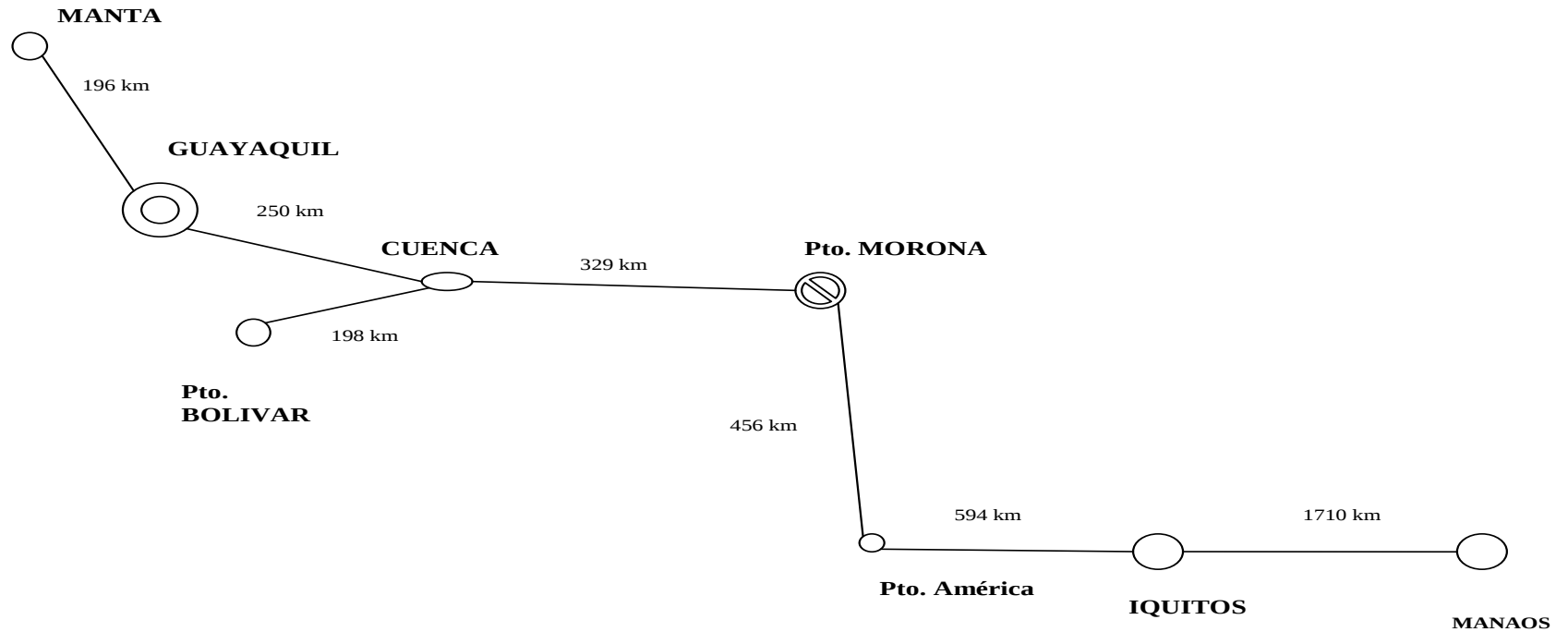
(2)

Alt.	Distancia	Condición de vía	Área influencia	Rentabilidad	Otros factores
3	Desde Gye 520 Kms. Desde Manta 715 Kms. Desde Puerto Bolívar 513 Kms.	Construida hasta P. Morona. Vía transitable. Falta mantenimiento	63 % del territorio nacional	Mov. de carga 80 %. Prod. Exp. 88 %	Eje Vial corresponde a Eje 40 del Sistema Vial Nacional. El V Eje Vial en el Perú: Yaupi – Sarameriza es de 180 Kms. por construirse. Con esta alternativa existen dos oportunidades de integración amazónica: a) La terrestre debía construir el Perú hasta el año 2005 según el Acta Presidencial de Brasilia. b) La vía fluvial por el Morona se encuentra expedita, con ciertas limitaciones de navegación en sus cabeceras (gabarras hasta 800 Tons). En su curso hasta el Marañón hay 285 Millas marinas, o sea 48 horas. En sus riberas se asientan muchas etnias autóctonas y pueblos de colonos con acceso a puertos. Esta vía modal está en relación directa con los SECONA (Centro de Comercio y Navegación Sarameriza y Pijuahual). Es la vía de la paz en territorios en paz.

VENTAJAS COMPARATIVAS DE ALTERNATIVAS (3)

Alt.	Distancia	Condición de vía	Área influencia	Rentabilidad	Otros factores
4	Desde Puerto Bolívar a Guayzimi 500 Kms. aprox.	Construida hasta Guayzimi. Vía en mal estado. Territorio peruano en estudio	20 % del territorio nacional	Mínima	Desde Guayzimi (Ecuador) / Cordillera del Cóndor – Puerto Borja (Perú) la vía no existe. La vía atravesaría transversalmente la zona ecológica de El Cóndor. Serían conveniente puentes de hasta 200 metros de luz, para cruzar el Cenepa, Nangaritza, Santiago y otros.

VIA INTEROCEÁNICA MORONA

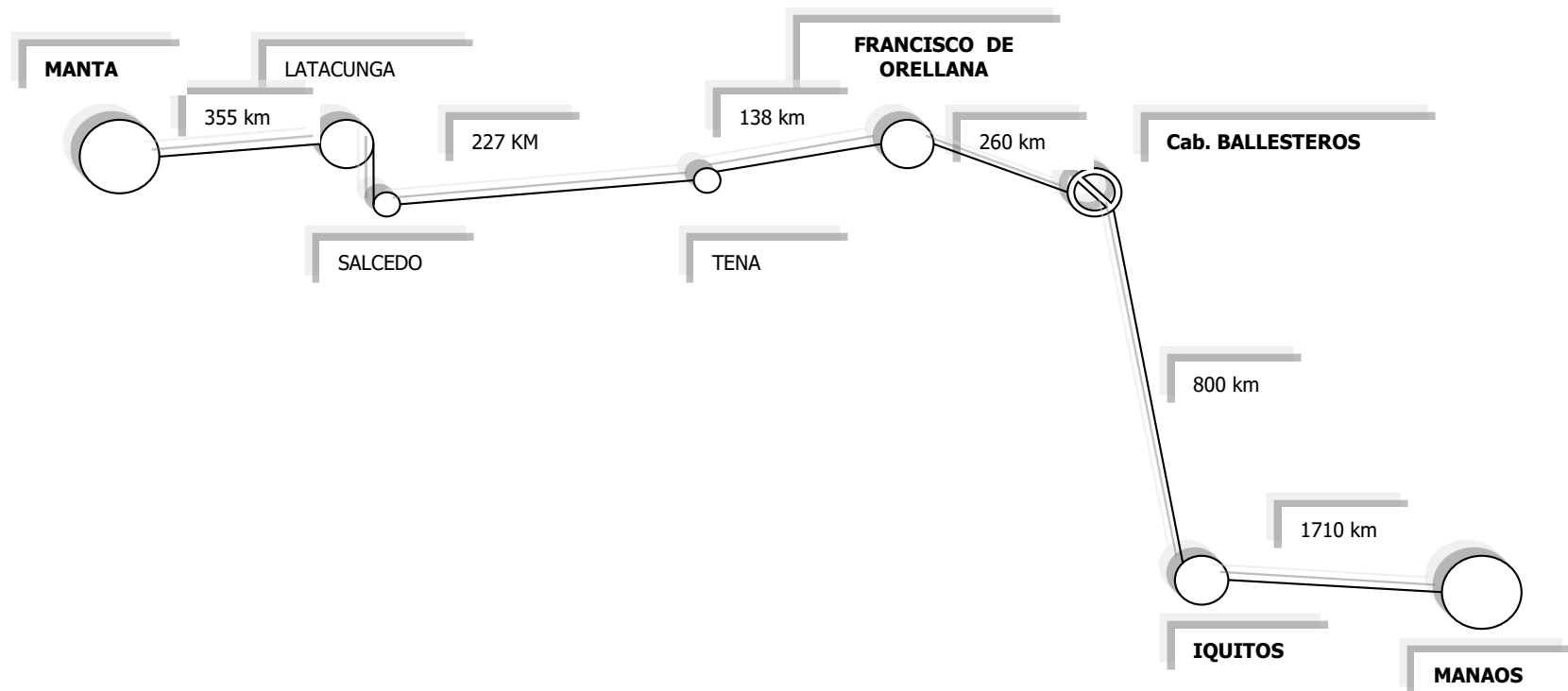


DISTANCIA Y TIEMPO VÍA INTEROCEÁNICA MORONA

Manta – Puerto Morona:	775 kms. 12 horas
Guayaquil – Puerto Morona:	579 kms. 10 horas
Pto. Bolívar – Puerto Morona:	527 kms. 9 horas
 Total Manta – Manaos:	 3.535 kms. 6 días

FUENTE: Red Vial Estatal MOP

INTEROCEÁNICA MANTA - PUERTO FRANCISCO DE ORELLANA - MANAOS



DISTANCIA Y TIEMPO INTEROCEÁNICA

MANTA - PUERTO FRANCISCO DE ORELLANA

Manta - Puerto F. de Orellana: 720 kms. 12 horas

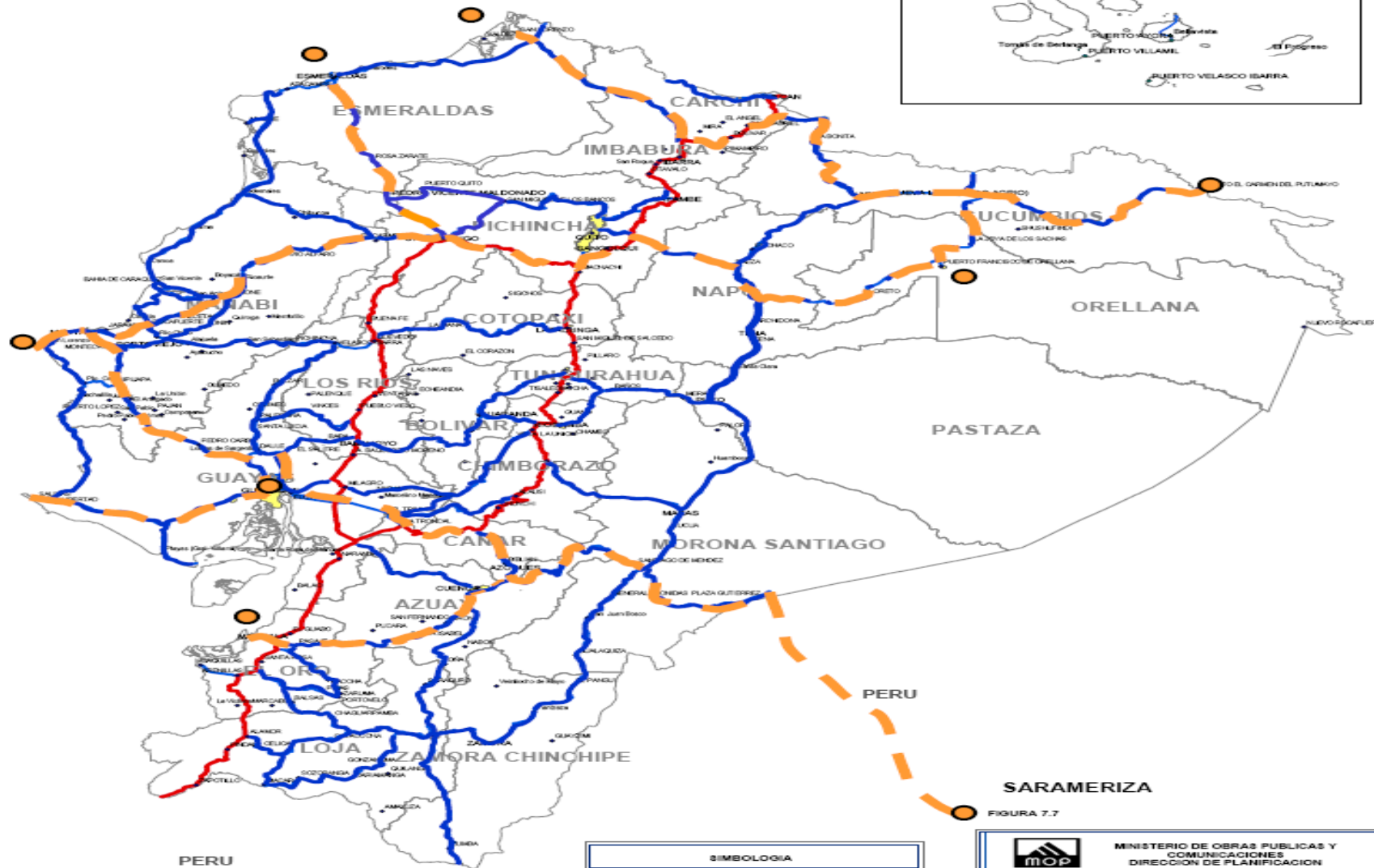
Manta - Cabo Ballesteros: 980 kms. 20 horas

Total Manta – Manaos: 3490 kms. 10 días

FUENTE: Red Vial Estatal MOP



COLOMBIA



0 25 50 100
km

SARAMERIZA

FIGURA 7.7

SIMBOLOGIA	
SIMBOLO	DESCRIPCION
	RUTA INTERNACIONAL DE COMERCIO
	RED VIAL ESTATAL

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES DIRECCION DE PLANIFICACION			
CONTRATISTA: ASOCIACION CONSULTORA ANDINA - LEON & GODOY			
CONTRATO: COMPLEMENTACION Y ACTUALIZACION DEL PLAN MAESTRO DE LA RED VIAL ESTATAL			
CONTENIDO: RUTA INTERNACIONAL DE COMERCIO			
DIRECCION DE PLANIFICACION		DIRECCION DE OBRAS	
AUTOR: MARCO ESCOBAR		REVISOR: CARLOS ESPINOSA	
DISEÑADOR: MARCO ESCOBAR		DIRECCION DE OBRAS	

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 (Coca) hasta la frontera en Nuevo Rocafuerte existe una distancia de 220 km. y en este trayecto existen 70 pasos difíciles (menos de un metro de profundidad), que son verdaderos obstáculos para la navegación.

FACTIBILIDAD DE NAVEGACION EN RIO NAPO

- 4.- Necesita ser dragado permanentemente debido a la intensa sedimentación que soporta.
- 5.- Curso puede ser rectificado 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.- El río Napo desemboca en el Marañón, pasando IQUITOS (500 mm), luego de 5 días de navegación. En sus riberas existen pequeños puertos.

FACTIBILIDAD DE NAVEGACION EN RIO MORONA

- 1.- Río angosto (60 – 80 metros), con taludes taludes 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. (2 Millas marinas.)
- 4.- Desde Puerto. Morona hasta Puerto América en el Marañón, existen 280 Millas marinas que se pueden recorrer en 28 horas de navegación.

FACTIBILIDAD DE NAVEGACION EN RIO MORONA

5. En su recorrido tiene muchos meandros, los mismos que sirven para controlar la velocidad del caudal de las aguas, facilitando su navegación.
- 6.- En sus riberas existen puertos y en sus meandros habitan comunidades autóctonas (shuar, huambisas, shapras y aguarunas)
- 7.- Desde Puerto América a Iquitos existe una distancia de 412 Millas marinas, que se pueden recorrer en 96 horas.
- 8.- El río Morona, esta en íntima relación con los CECONA pues desemboca en las cabeceras mismas del Río Marañón, aprovechando de esta manera el Acuerdo de Paz firmado en Brasilia el 26 de Octubre de 1998.

INVERSION ESTIMADA VIA INTEROCEÁNICA MORONA

Subtramo	Estudios	Inversión	Plazo
CHICTY – SEVILLA DE ORO	Terminados	9,0	15 meses
SEVILLA DE ORO – GUARUMALES – MENDEZ	Terminados	20,0	1 año
EMPALME / BELLA UNION – SANTIAGO	Terminados	35,0	2 años
SANTIAGO – PUERTO MORONA	Terminados	27,0	1,5 años

Inversión estimada total: 91 millones de dólares.
Plazo de ejecución: 2 años

INVERSIÓN ESTIMADA VÍA TERRESTRE: MANTA – PUERTO FRANCISCO DE ORELLANA

MANTA - EL RODEO	\$ 36.260.000,00
EL RODEO – EL PROGRESO	\$ 35.131.000,0
EL PROGRESO – EL EMPALME	\$ 33.361.000,00
LA MANA – LATACUNGA	\$ 22.834.000,00
LATACUNGA – SALCEDO	\$ 119.749.000,00
SALCEDO – LOS CARMELOS	\$ 58.342.000,00
LOS CARMELOS – EL PANO	\$ 173.600.000,00
EL PANO – TENA	\$ 16.086.000,00
TENA – FRANCISCO DE ORELLANA	\$ 108.339.000,00

Inversión estimada total: USD. 603.702.000

INVERSION ESTIMADA PUERTO FLUVIAL PUERTO FRANCISCO DE ORELLANA

DISEÑO	\$ 5.500.000,00
VIAS DE ACCESO	\$ 65.384.000,00
MOVIMIENTO DE TIERRA	\$ 7.261.000,00
INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO	\$ 12.861.000,00
EDIFICACIONES	\$ 2.713.000,00
LINEAS DE TRANSMISION	\$ 15.000.000,00
EQUIPOS	\$ 2.900.000,00
SERVICIOS ADICIONALES	\$ 900.000,00

**Inversión estimada total Puerto Fluvial:
USD: 112.519.000**

INVERSION ESTIMADA HIDROVÍA PUERTO FRANCISCO DE ORELLANA – NUEVO ROCAFUERTE

ESTUDIOS Y DISEÑO	\$ 6.500.000,00
OBRAS PRELIMINARES	\$ 35.000.000,00
VIAS DE ACCESO	\$ 47.000.000,00
OBRAS DE INFRAESTRUCTURA	\$ 55.000.000,00
SUPERESTRUCTURAS	\$ 27.000.000,00
INSTALACIONES GENERALES	\$ 24.000.000,00
OBRAS ADICIONALES	\$ 29.000.000,00

**Inversión estimada total Hidrovía:
USD. \$ 223.500.000**

**INVERSION ESTIMADA VÍA COMPLETA:
MANTA – PUERTO NUEVO ROCAFUERTE
USD. \$ 939.721.000**

CONCLUSIONES

- ❑ En el ámbito Geopolítico, la presencia efectiva del Ecuador en la Hoya Amazónica, como estado soberano, que en cumplimiento a los **Acuerdos y Tratados** alcanzados con la firma de Paz en Brasilia el 26 de Octubre de 1998, tiene acceso “libre y a perpetuidad” a navegar en las aguas del Río Marañón/Amazonas, a través de sus afluentes fronterizos.
- ❑ El subcontinente amazónico es una gran reserva, que contiene una exuberante biodiversidad reguladora del clima de la tierra, a más de que su principal río constituye el mayor suministro de agua dulce en el mundo, situaciones que lo transforman en una área estratégica para el futuro mundial.
- ❑ La **Red fluvial del Amazonas** integrará a los puertos del Pacífico Ecuatoriano con los puertos brasileños en el Océano Atlántico, a través de ejes viales terrestres que servirán para el transporte multimodal de productos de exportación e importación.

CONCLUSIONES

- ❑ El **Gobierno Nacional** debe tomar la decisión política de impulsar la vía Interoceánica Morona en consideración a los aspectos técnicos, económicos y sociales expuestos, que recalcan las realidades de articulación étnica y social, longitud de las vías, tiempo de recorrido, volumen de comercio y rentabilidad económica
- ❑ La protección ecológica merece un tratamiento especial en el impulso de la Vía Interoceánica Morona, pues aquella presenta los menores impactos al ambiente.
- ❑ El Eje E40, a la que pertenece el corredor Méndez – Morona, se encuentra construido y en servicio en todo su recorrido, lo que representa menores inversiones para el erario nacional.
- ❑ El corredor vial, en su recorrido en territorio amazónico ecuatoriano, es atravesado por frecuencias diarias de transporte público, desde las ciudades de Macas, Sucúa, y Méndez, hacia las poblaciones de Yaupi, Santiago y San José de Morona.

CONCLUSIONES

- ❑ La Vía Interoceánica Morona, presenta al momento en uso tres sistemas de comunicación en su vinculación con el territorio peruano: **fluvial**, por el Río Morona; **terrestre**, por el Eje vial # 4 del Perú que une Puerto Borja / Saramiriza con Yaupi (por construirse); y, **aéreo** a través de los diferentes aeropuertos y pistas existentes en la región.
- ❑ El **IIRSA** (Iniciativa de la Infraestructura Regional Sudamericana) recomienda este Eje Multimodal como factor preponderante en la integración Ecuador – Perú – Brasil.

RECOMENDACIONES

- ❑ Recomendar al Gobierno Nacional, la implementación de la mejor opción de integración amazónica: **MANTA/GUAYAQUIL/ PUERTO BOLIVAR-AZOGUES-CUENCA-PAUTE – MENDEZ-MORONA.**
- ❑ Exhortar a los organismos pertinentes, para que opere en el menor tiempo posible un paso fronterizo en Puerto MORONA.
- ❑ Solicitar al Gobierno Nacional, para que a través de los canales diplomáticos, se insista ante el Gobierno del Perú, el cumplimiento al PLAN BINACIONAL DE DESARROLLO DE LA REGION FRONTERIZA, en lo correspondiente a la construcción de la vía PUERTO BORJA – YAUPI.

RECOMENDACIONES

- Solicitar al Ministerio de Defensa Nacional que asigne personal y medios para conformar la Capitanía de Puerto Morona.
- Alcanzar del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el arreglo definitivo del eje Vial Interoceánico MORONA, especialmente en el tramo MENDEZ – MORONA, optimizando las condiciones existentes.
- Solicitar a la Presidencia de la República, se incluya en el equipo nacional ante el IIRSA un representante de la mancomunidad regional por la Vía Interoceánica Morona, para fortalecer la defensa del proyecto.

ANEXOS GRÁFICOS

GABARRA EN PUERTO MORONA



PUENTE PARA VEHÍCULOS LIVIANOS Y BUSES ESPERANDO LA GABARRA



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 MARAÑÓN



COMISION AZUAYA DESEMBARCANDO EN SARAMERIZA



COMERCIO DE PRODUCTOS CUENCANOS EN SARAMERIZA



PONGO DE MANSERICHE

