

**UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE
MANABI**

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACIÓN,
RELACIONES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL
(CEPIRCI)**

**MAESTRÍA DE FINANZAS Y COMERCIO
INTERNACIONAL.**

TESIS DE GRADO

Previa la obtención del Grado de:

MAGISTER

EN FINANZAS Y COMERCIO INTERNACIONAL

TEMA

**“EL EJE MULTIMODAL PACÍFICO - ATLÁNTICO: MANTA
- FRANCISCO DE ORELLANA - MANAOS – BELÉN Y SU
INFLUENCIA SOCIO-ECONÓMICA PARA LA PROVINCIA
DE MANABÍ Y COMPLEMENTO DEL DESARROLLO DEL
MEGAPUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL
DE MANTA”**

AUTOR.

ECO. FABIAN SANCHEZ RAMOS

DIRECTOR DE TESIS.

Eco. Narciza Zamora Vera. Mg. E.S.

MANTA - MANABÍ - ECUADOR,

2007 - 2008

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACIÓN,
RELACIONES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL
(CEPIRCI)**

MAESTRÍA DE FINANZAS Y COMERCIO INTERNACIONAL.

Los Honorables Miembros del Tribunal Examinador aprueban el informe de investigación sobre el tema:

“EL EJE MULTIMODAL PACÍFICO ATLÁNTICO: MANTA – FRANCISCO DE ORELLANA - MANAOS – BELÉN Y SU INFLUENCIA SOCIO-ECONÓMICA PARA LA PROVINCIA DE MANABÍ Y COMPLEMENTO DEL DESARROLLO DEL MEGAPUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE MANTA”

FIRMA.

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL _____

MIEMBRO DEL TRIBUNAL _____

MIEMBRO DEL TRIBUNAL _____

CERTIFICACIÓN

Como Directora de la tesis **“EL EJE MULTIMODAL PACÍFICO ATLÁNTICO: MANTA – FRANCISCO DE ORELLANA - MANAOS – BELÉN Y SU INFLUENCIA SOCIO-ECONÓMICA PARA LA PROVINCIA DE MANABÍ Y COMPLEMENTO DEL DESARROLLO DEL MEGAPUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE MANTA”** del Econ. **Fabián Sánchez Ramos**.

Certifico: Haber orientado y supervisado el trabajo de investigación, el mismo que es producto de dedicación, y perseverancia del autor, y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la evaluación del Jurado Examinador que los Miembros del Consejo de Postgrado designen.

Manta, Mayo 25 del 2007.

DIRECTOR DE TESIS

Eco. Narciza Zamora Vera Mg. E.S.

Declaratoria de autoría

Las ideas, investigaciones, análisis, conclusiones, recomendaciones y resultados expuestos en el presente trabajo de investigación de tesis, son de exclusiva responsabilidad de su autor.

Econ. Fabián Sánchez Ramos.

Maestrante.

DECLARATORÍA DE AUTORÍA

Declaro que la presente Tesis, cuyo tema es: **“EL EJE MULTIMODAL PACÍFICO ATLÁNTICO: MANTA – FRANCISCO DE ORELLANA - MANAOS – BELÉN Y SU INFLUENCIA SOCIO-ECONÓMICA PARA LA PROVINCIA DE MANABÍ Y COMPLEMENTO DEL DESARROLLO DEL MEGAPUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE MANTA”** es un trabajo investigado y desarrollado en su totalidad por el **Eco. Fabián Sánchez Ramos**.

Dejo constancia también de que una vez aprobado el informe final y realizada la sustentación de este trabajo de investigación, doy por cumplida mi labor como Tutor de esta Tesis.

Manta, Mayo del 2007

Ec. Narciza Zamora Mg. E.S.

TUTOR DE TESIS

RESPONSABILIDAD EN EL INFORME FINAL

Los resultados y conclusiones obtenidas en este trabajo de investigación son de nuestra estricta responsabilidad y tienen como respaldo el derecho de los autores reconocidos en la bibliografía correspondiente.

Ec. Narciza Zamora V. Mg. E.S.

TUTOR DE TESIS

Eco. Fabián Sánchez R.

MAESTRANTE

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí en la persona de su Rector, Dr. Medardo Mora Solórzano.

Al Centro de Estudios de Postgrado (CEPIRCI), al frente de su Director Dr. Jaime Rodríguez, artífices de la construcción de la sociedad del conocimiento en nuestra Región.

A mi directora Econ. Mg. Narciza Zamora Vera, por su orientación profesional y académica que permitió culminar con este proyecto de investigación

A todos mis profesores de la Maestría y en especial al Dr. Rubén Henríquez de la Universidad del Mar, Coordinador de la misma y compañero académico que me alentó en la culminación de este trabajo considerándolo como un aporte a la Facultad de Comercio Exterior y Negocios Internacionales de la ULEAM.

Econ. Fabián Sánchez Ramos.

DEDICATORIA

A mi esposa, madre e hijos por la comprensión y apoyo permanente al trabajo académico iniciado desde mi participación como representante al directorio por las Cámaras de la Producción de Manta ante la Comisión Especial Interinstitucional del Proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador en el Puerto de Manta, que me permitió visionar este gran Proyecto complementario del Mega puerto que reorientará para las nuevas generaciones de profesionales que se educan en la novel Facultad de Comercio Exterior y Negocios Internacionales la nuevas competencias de creación de Cluster de servicios que permitan generar las nuevas actividades socio-económicas del Manta y Manabí del futuro y afianzará la identidad de una ciudad por ancestro marítima y comercial abierta al mundo.

Econ. Fabián Sánchez Ramos.

TABLA DE CONTENIDO

| | | |
|-------|---|----|
| I. | Resumen | 1 |
| II. | Summary | 4 |
| III. | Introducción | 5 |
| IV. | El Problema | 7 |
| 4.1 | Panteamiento del Problema | |
| 4.1.1 | Conceptualización | 8 |
| 4.1.2 | Contexto Macro | 10 |
| 4.1.3 | Contexto Meso | 13 |
| 4.1.4 | Contexto Micro | 15 |
| 4.2 | Análisis Crítico | 18 |
| 4.3 | Prognosis | 20 |
| 4.4 | Formulación del Problema | 20 |
| 4.5 | Delimitación del Problema | 21 |
| 4.6 | Justificación | 22 |
| 4.7 | Objetivos | 25 |
| 4.7.1 | General | |
| 4.7.2 | Específicos | |
| V. | Marco Teórico. | |
| 5.1 | Antecedentes de estudio sobre el tema que sirven de base a la nueva investigación | 27 |
| 5.2 | Fundamento Filosófico | 44 |
| 5.3 | Fundamento Teórico a partir de las categorías básicas | 46 |

| | | |
|-------|-------------------------------------|-----|
| 5.4 | Fundamento Legal | 54 |
| 5.5 | Hipótesis | 58 |
| VI. | Metodología | 59 |
| 6.1 | Tipo de investigación | 59 |
| 6.2 | Operacionalización de las Variables | 60 |
| VII. | Conclusiones y Recomendaciones | |
| 7.1 | Conclusiones | 62 |
| 7.2 | Recomendaciones | 68 |
| VIII. | Propuesta | 72 |
| | Introducción | |
| 1. | Justificación | 74 |
| 2. | Fundamentación | 124 |
| 3. | Objetivos | 131 |
| 4. | Importancia | 132 |
| 5. | Ubicación Sectorial | 140 |
| 6. | Factibilidad | 148 |
| 7. | Descripción de la Propuesta | 168 |
| 8. | Descripción de los Beneficiarios | 175 |
| 9. | Plan de Acción | 177 |
| 10. | Administración | 192 |
| 11. | Financiamiento | 194 |
| 12. | Presupuesto | 201 |
| 13. | Evaluación | 206 |
| 14. | Bibliografía | 213 |
| 15. | Anexos | 214 |

APROBACIÓN DEL INFORME FINAL

En mi calidad de Tutor de Tesis, **Certifico** que el trabajo versado sobre: “**EL EJE MULTIMODAL PACÍFICO ATLÁNTICO: MANTA – FRANCISCO DE ORELLANA - MANAOS – BELÉN Y SU INFLUENCIA SOCIOECONÓMICO PARA LA PROVINCIA DE MANABÍ COMPLEMENTO DEL DESARROLLO DEL MEGAPUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE MANTA**””, fue elaborado bajo mi dirección.

Consecuentemente me permito dar su aprobación y autorizo su presentación y sustentación de grado frente al Tribunal designado por el Centro de Estudios de Postgrado, Investigaciones, Relaciones y Cooperación Internacional.

Eco. Narciza Zamora Vera. Mg. E.S.

TUTOR DE TESIS

I. RESUMEN.

La historia me recuerda que el tema de la Vía Interoceánica no es nuevo, de ella se viene hablando desde los años, cincuenta, cuando un 8 de diciembre de 1959 fueron declarados "Puertos Libres" mediante un acuerdo ejecutivo San Lorenzo (Esmeraldas) y Manaos (Brasil).

En 1998 cuando se firma la paz con el Perú se toma el Proyecto entre los mandatarios de ambos países, conociendo de la importancia de una interoceánica que conecte el océano Pacífico con el Atlántico.

Fundamentalmente debe entenderse que la intercomunicación en América del Sur es un mandato de la primera reunión de Presidentes Sudamericanos que se celebró en Brasilia en el año 2000.

La factibilidad de la vía fluvial desde el puerto de Orellana hasta Manaos, se probó en los meses de abril y mayo del año 2000, (**ANEXO FOTOS-I** - Instalaciones Puerto Fluvial Diciembre-2006) cuando la embarcación "Provincia de Orellana" de propiedad del empresario de esa provincia amazónica Rafael Galeth, recibió la carga salida desde el Puerto de Manta, con 13 contenedores por la ruta terrestre siguiente: Manta, Portoviejo, Pichincha, en MAMABI; el Empalme en Guayas; Quevedo, Valencia, en los RÍOS; La Maná, Pílalo, Latacunga; San Miguel en Cotopaxi; Tena, en el Ñapo; Loreto y Francisco de Orellana en la Provincia amazónica de Orellana.

Este eje terrestre que cubre una distancia de 800 Km. es el que está siendo considerado con ciertas modificaciones en la penetración de rutas con mejor acceso geográfico, por las delegaciones de los países Ecuador y Brasil, y en la experiencia con la delegación de estudiantes de la Facultad de Comercio Exterior pudimos apreciar en el recorrido realizado en el mes de diciembre del año 2006, que muchos tramos de la carretera del eje propuesto en el proyecto por donde pasaría la Interoceánica, se encuentran en estado deplorable y otras expeditas, tal como se puede apreciar en el anexo del presente trabajo.

En esa primera experiencia del año 2000, la mercadería zarpó río adentro, en un viaje por el río Ñapo en Orellana y se internó por amazonia colombiana, peruana y brasileña, y luego de 16 días llegó al Puerto de Manaos, en Brasil.

Ese viaje no solo sirvió para sondear las posibilidades de navegación, sino también dio paso para vislumbrar las enormes posibilidades de comercio a lo largo de la cuenca amazónica, pues existen ciudades como Iquitos en Perú y Leticia en Colombia que demandan productos ecuatorianos, de los cuales Manabí, tiene una gran oferta de productos agrícolas, y artesanales de interesante incursión en esos mercados, también el comercio interno mejorará considerablemente con el rediseño de su infraestructura vía que es un obstáculo al desarrollo agro-productivo de Manabí.

En lo referente a otra fortaleza que el proyecto generará es el turismo internacional que Manta recibe a través de los cruceros que en el futuro con el Puerto de

Transferencia se espera recibir una media de 30 cruceros anuales y bien se podría incorporarse a la ruta Manta, Orellana con el modo aéreo, y desde allí poder llegar a Leticia y crear un triangulo con Brasil, para ofrecer la mas exuberante belleza natural que posee la selva amazónica y que es tan apetecida por turistas europeos y asiáticos.

La obra además tendrá el otro componente multimodal pues al ser un complemento para las actividades del futuro Puerto de Transferencia Internacional de carga se estima que del 10 al 15 % de su movimiento de mercancías ésta podría ser transportada vía aérea a nivel internacional hacia Manaus, pues su tramo de distancia es de apenas 3 horas y media, y con las adecuaciones que se esperan realizar a nuestro aeropuerto éste podría ser calificado y autorizado para operar a nivel internacional en el corto plazo.

Estoy convencido que la integración económica sudamericana como un paradigma divulgado desde muchos años atrás en nuestras aulas universitarias, parte de la buena voluntad de los gobernantes y que para lograr la eficiencia en las infraestructuras de las comunicaciones en sus diferentes modos hay que para hacerlas mas y mejores las relaciones comerciales que permitan alcanzar competitividad en los flujos entrada y salida de productos dentro del proceso de la globalización en la que estamos inmersos todas las naciones de América del Sur. Con el eje Manta -Orellana- Manaus-Belén, se vislumbra nuevas oportunidades para Manta y la Provincia, pues una interconexión marítima, terrestre, aérea, fluvial, y también ferroviaria como lo planifica éste gobierno, amplía los horizontes comerciales de nuestras regiones y complementa el futuro puerto de transferencia de carga para Sudamérica en Manta

II. SUMMARY.

The history reminds me that the topic of the Road Interoceánico is not new, of her one comes speaking but of thirty years, when they were declared "Free Ports" by means of an executive agreement San Lorenzo (Emeralds) and Flow you (Brazil). In 1998 when the peace is signed with the Peru he/she takes the Project among the leaders of both countries, knowing of the importance of an Interoceánico that connects the ocean Pacific with the Atlantic.

Fundamentally he/she should understand each other that the intercommunication in America of the South is a command of the first meeting of South American Presidents that took place in Brasilia in the year 2000. The South American integration is an answer to the necessity of achieving the efficiency in the communications to make them more and improve the commercial relationships that allow to reach competitiveness in the entered flows and exit of products inside the process of the globalization in which we are immerses all the nations of America of the South. With the axis Blanket - Oreland - Manaus-nativity, is glimpsed new opportunities for Blanket and the County, because a wide marine, terrestrial, air, fluvial, and also rail interconnection the commercial horizons of our regions and it supplements the future port of load transfer for South America in Blanket.

III. INTRODUCCIÓN.

Cuando Bartolomé Ruiz pasó por frente de las costas ecuatorianas, a principio del siglo XVI, rumbo a la conquista del Perú, Manta estaba allí, era un pueblo habitado por 20.000 indígenas, y según datos de los cronistas hay afirmación de que fueron hábiles navegantes en balsas o canoas, desde Manta hacia el norte a Panamá y al sur hasta Túmbez (Perú), para el intercambio de productos naturales y de pesca, desde aquél entonces Jocay o Manta, ya fue escogido como lugar de anclaje de embarcaciones, para que con una nueva visión de la ciudad-puerto, su futuro pueda ser mas promisorio si se ejecuta el megaproyecto Corredor Interoceánico, Manta-Manaos-Belén.

Siendo por lo tanto el corredor interoceánico una vieja aspiración de Ecuador, hoy vuelve a tomar importancia por la decisión política de de los gobiernos actuales de Brasil y Ecuador, donde los trazados viales apuntan todos a Manaos y determinan que el punto de transferencia de carga marítima de importación o exportación por estrategia del costo-beneficios y por su posición privilegiada de estar ubicado en el centro del país; es el Puerto de Manta.

En la actualidad las consideraciones son netamente comerciales enfocando a los grandes mercados de la cuenca del pacífico como los llamados a utilizar el futuro Puerto de Transferencia, la determinación de la ruta

multimodal que empezaría con la transferencia de carga al Puerto y desde allí se desarrollaría una logística vía terrestre o aérea determinada para nuestra provincia de Manabí, la gran oportunidad de generar bienes y servicios que se incorporarían al proceso.

En Manaos, existen más de 800 industrias maquiladoras del Asia entre países de ese continente están Japón y China, que requieren ser abastecidas permanentemente, si se determina un intercambio en la actualidad de Manaos con Ecuador, el barco saldría de Manaos, al Atlántico y subiría hasta el Canal de Panamá para llegar a Guayaquil, tardaría aproximadamente 50 días.

Los estudios preliminares del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre las obras viales alternas que se realizarán consta la reconstrucción de los 640 kilómetros de carretera entre Manta y el Puerto en Francisco de Orellana y para su financiamiento se contempla la realización de los estudios de prefactibilidad que abarca todo el proyecto que se estima alcanzaría los 900 millones de dólares.

Esta obra considerada complementaria para el futuro Puerto de Transferencia generará para la provincia de Manabí, la oportunidad de planificar su crecimiento y desarrollo pesquero, agrícola, pecuario y turístico, orientándolo hacia los mercados externos y generando valor agregado en toda la cadena de comercialización que abrirá el eje multimodal incluida la

aérea desde el aeropuerto internacional Eloy Alfaro de Manta, hasta el internacional de Manaus.

Los últimos pasos que se han dado con el segundo encuentro de autoridades de Brasil y Ecuador y como invitado el Perú con sus delegados, y realizado en la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) han determinado como viable el proyecto considerando que los componentes como el ambiental, va a ser analizado muy prolijamente con lo cual los estudios del proyecto a nivel de prefactibilidad contemplados en alrededor de 60 días sostendrán las negociaciones del financiamiento que se emprenderán por parte de ambas naciones.

El trabajo propuesto permitirá analizar de forma amplia todos los acontecimientos que se han suscitado y se vienen suscitando para lograr la culminación de este proyecto que beneficia directamente a Manta, la Provincia y el país en general.

IV. PROBLEMA.

4.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

La concesión del Puerto de Manta, por la empresa Hutchinson, líder mundial en inversiones y operaciones portuarias, convierte a esta ciudad, en uno de los puertos más estratégicos de la Costa del Pacífico, que requiere en el mediano plazo concretar el proyecto del eje multimodal Pacífico – Atlántico,

llamado de Integración continental que permita integrar la Cuenca del Pacífico con la Cuenca del Amazonas, sistema multimodal que requiere de acuerdos y convenios de tratados comerciales entre los países involucrados y la realización de estudios socio-económicos para la construcción de las vías terrestres y fluviales que consideren la preservación del entorno ambiental, de todo el eje transoceánico.

En este contexto la integración física de las naciones suramericanas ha sido considerada como una necesidad insoslayable por Organismos Internacionales como el IIRSA (Iniciativa de Integración Regional Sudamericana), para construir los grandes ejes de desarrollo regional, en los sectores de transporte.

Por ello, el Puerto de Manta por su ubicación estratégica en el Centro de la Costa Ecuatoriana debe diseñar la búsqueda de prepararse para la competitividad de la conectividad logística hacia los grandes centros de producción y consumo lo que amerita evaluar la adecuada complementariedad entre diferentes modos de transporte configurando una red multimodal que contribuya al desarrollo sustentable de la región.

4.1.1. CONTEXTUALIZACIÓN.

El Corredor logístico Integracional Pacífico-Atlántico a través de la Ruta Multimodal Manta-Francisco de Orellana-Manaos (Río Amazonas) Belén,

tiene como punto de partida al Puerto de Manta éste que se desempeñaría como Puerto de Tránsito entre los Puertos de Asia y Manaos en Brasil, podría crear una oportunidad comercial a Manaos como centro industrial convertido en Zona Franca, de conectarse con los grandes centros de producción y consumo del Asia, y Australia; dentro de la ruta terrestre la región amazónica ecuatoriana carece de rutas de penetración, las actuales representan un pequeño porcentaje, y convergen a las ciudades principales. Dejando incomunicado a la mayor parte del territorio.

El presente trabajo de investigación está relacionado con la propuesta de la operatividad del proyecto denominado. Eje multimodal pacífico Atlántico Manta - Orellana- Manaus- Belén, el mismo que será parte fundamental de un Sistema de Integración Comercial Continental este sistema será un complemento importante en el desarrollo de Megapuerto de Transferencia Internacional de Manta que permitirá la creación de nuevas actividades de comercio tanto nacional como internacional.

Para este estudio se tomaron datos comprendidos en el período 2000 – 2007, rescatando argumentos y justificativos de gran importancia y que han sido bases fundamentales para el logro de los objetivos propuestos.

4.1.2. CONTEXTO MACRO.

La **Iniciativa de Integración Regional Sudamericana, (IIRSA)** ha fortalecido a los grandes proyectos de la región, en los últimos años, que permiten instancias de integración y apoyo logísticos a centros de distribución de recepción y traslados de mercancías como son los puertos y aeropuertos, y éstos conectados con grandes vías terrestres, y de ferrocarriles, así como los proyectos de estratégicas hidrovías en la región centro y sur de América.

En ese sentido la iniciativa IIRSA se consolidó como una instancia importante para que los países de la región constituyeran una agenda común de acciones y proyectos para la integración física de América del Sur, y a partir del mes de septiembre del año 2000, los presidentes de América del Sur resolvieron ir a una **INTEGRACION DEL COMERCIO EXTERIOR** para cuyo efecto se consideró necesario establecer la infraestructura de transporte existente y la producción de cada país creándose para el efecto el IIRSA con los auspicios de la CAF Y EL BID, en ese contexto un eje básico de integración comercial por la existencia del proyecto del Puerto de transferencia es el eje Manta – Manaus, cuyo proyecto es parte de una agenda que presenta grandes desafíos de ejecución de estos proyectos estratégicos de integración identificados bajo una visión regional de los doce países de Suramérica.

Para hacer un análisis macro considero que dentro de la agenda de implementación consensuada 2005 -2010 del IIRSA; el análisis se constituye por un primer conjunto de 31 proyectos de integración acordados por los países miembros a partir de los resultados logrado durante la fase de planificación territorial y de ordenamiento de la cartera de Proyectos IIRSA y que por sus características tienen un alto impacto en la integración física de Suramérica.

Existen 31 proyectos que contemplan el proyecto del Puerto de Francisco de Orellana único proyecto ecuatoriano en la **Agenda de Implementación Consensuada 2005 - 2010**, estudio que se enmarca dentro del gran proyecto de unir desde Manta hasta Manaus, siendo el puerto de Manta, el eje de concentración de carga de exportación e importación, esta agenda fue aprobada por el Comité de dirección Ejecutiva de IIRSA en noviembre de 2004 y presentada a los señores Presidentes de Sudamérica en la Cumbre del Cusco en Perú, en diciembre del 2004.

La Implementación, la atención y los esfuerzos de los doce países de Sudamérica y de las Agencias Multilaterales estarán concentrados en la búsqueda de resultados visibles en el contexto de IIRSA, aprovechando las sinergias y las oportunidades de coordinación y creación de consenso que genera la iniciativa, la focalización en un conjunto acotado de proyectos amplía la posibilidad de su ejecución ya que facilita el establecimiento de prioridades por parte de los gobiernos, en un contexto en el que, en algunos

casos, se experimentan restricciones fiscales, limitada capacidad de endeudamiento público, así como una participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura que debe fortalecerse, por lo que en la implementación de un sistema de Gestión Estratégica, el IIRSA, contempla determinados grupos de proyectos dentro de la región entre los que se destaca, la Cartera del EJE AMAZONAS, vinculante con los planes de integración propuesto, como parte del trabajo investigativo en esta tesis, siendo el eje amazonas un punto de enlace de varios países, ya que el eje cubre casi 1000 millas de la cuenca amazónica, de la costa Pacífica a la Atlántica, y cubre partes de Brasil, Colombia.

Ecuador, y Perú, así como el Río Amazonas y la mayoría de sus principales afluentes, cuenta con un área de 4.500 millones de kilómetros cuadrados y aproximadamente 52 millones de habitantes, contiene casi la mitad del total de la diversidad biológica mundial y entre el 15 y 20 por ciento del abastecimiento de agua pura.

El desarrollo de la tesis permitirá ampliar detalles relacionados al aporte y sobre todo a las alternativas de comercialización que obtendrá Manta, Manabí y todas las provincias inmersas en este proyecto.

Esta nueva ruta será una gran oportunidad para que la provincia de Manabí explote los productos, agrícolas, pesqueros, artesanal de manera racional, abriendo nuevos mercados y con una ruta directa le va a permitir obtener

menor costo lo cual conlleva a un incremento de sus utilidades, generando ingresos al país y mayor fuente de trabajo.

4.1.3. CONTEXTO MESO.

Para el análisis meso se ha considerado información relacionada al entorno en que se llevará a cabo la construcción de esta propuesta, enfatizando que el Eje del Amazonas es un buffer de un par de cientos de kilómetros a lo largo del sistema multimodal de transporte que interconecta determinados puertos del Pacífico, tales como Tumaco en Colombia, Esmeraldas en Ecuador y Paita en Perú, con los puertos brasileños de Manaus, Belén y Macapá. Busca la unión bioceánica a través de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazonas en Perú, Putumayo y Napo en Ecuador, Putumayo en Colombia e Içá, Solimoes y Amazonas en Brasil, con sus más de 6.000 Km. de vías navegables, y los puertos fluviales de El Carmen, en la frontera entre Ecuador y Colombia, Gueppi en Colombia y Sarameriza y Yurimaguas en Perú. De tal forma su área de influencia por jurisdicción abarca una superficie estimada de 4.499.152 km².

Abarca un área de 4,5 millones de km², la población totaliza 52 millones de habitantes mostrando grandes diferencias en cuanto a sus densidades. Los principales centros urbanos o de interés logístico son los siguientes: Colombia (Tumaco, Pasto, Mocoa, Gueppi, El Encanto, Arica y Leticia); Ecuador (Esmeraldas, Quito y Puerto El Carmen); Perú (Paita, Piura, Olmos,

Corral Quemado, Sarameriza, Tarapoto, Yurimaguas, Nauta e Iquitos) y; Brasil (Tabatinga, Manaus, Itacoatiara, Santarém, Macapá y Belén).

El Eje cuenta con un Producto Bruto estimado de US\$ 93.000 millones. Sus actividades dominantes conforman una extensa lista que contiene productos electrónicos, petróleo y gas, biotecnología, pesca, producción de aluminio, papel, cosméticos, madera y muebles, sistemas agroforestales, alimentos, caucho, recursos forestales, cacao, bebidas, textiles y confecciones, caña, alcohol, frutas, café, algodón, artesanías y eco-turismo, entre otros.

Su potencial de desarrollo indica ser una región con especificidades propias muy marcadas que generan una identidad común para todos los pueblos amazónicos, que debe servir de base para fundamentar el desarrollo en la promoción de una cultura amazónica que potencie la valoración del medio natural y los servicios ambientales que provee a escala planetaria y la utilización sostenible de los recursos naturales, a través del conocimiento de los pueblos originarios y de la ciencia.

Su flora y fauna constituyen, por sí solas, más de la mitad de la biota mundial. Existen muchos ejemplos de acciones de los países en favor de conservarla, en reconocimiento a los valiosos servicios ambientales que brinda a escala mundial, como son los parques nacionales y áreas protegidas que existen en todos los países amazónicos así como las áreas destinadas a conservar los derechos y las culturas indígenas. En la zona amazónica existe una identidad común que muestra de la misma manera los

potenciales de la zona. Este es el caso de los servicios y productos amazónicos sustentables, especialmente los servicios ambientales, recursos genéticos, ecoturismo, productos madereros y no madereros certificados y sistemas de control y vigilancia ambiental.

El territorio del Eje está atravesado por más de 20.000 Km. de vías fluviales navegables que permiten esquemas de articulación del territorio con bajo impacto ambiental. La mayoría de las actividades económicas se desarrollan en la Zona Franca de Manaus (ZFM), proporcionándole un desarrollo sostenible a la Amazonía que sea la base de bienestar para una población significativa.¹

4.1.4. CONTEXTO MICRO.

Mientras la globalización y la economía de mercado ingenian consolidar posiciones con reuniones periódicas en las grandes capitales, y miles de manifestantes traían de impedirlo, un esfuerzo silencioso para el desarrollo tiene lugar en un pequeño sitio costero suramericano².

Sus protagonistas son un pequeño grupo de empresarios e inversionistas locales y regionales de la ciudad ecuatoriana de Manta, trabajan y sueñan con un proyecto que, de realizarse, contribuirá u transformar el flujo

¹ Artieles and Papers, Los Puertos , Evolución y competencia,, Año 2005.

² Alberto Batista

comercial de varios países en dos continentes •' (Asia y América); la Ruta Inter-oceánica Ecuador- Brasil. “La idea cuenta con. una obra y escenario iniciales: el Puerto de Manta.

La naturaleza fue generosa con la ubicación marítima y terrestre de este enclave geográfico. Sobresale en la costa pacífica suramericana y parece mirar directamente a Asia y Australia, además de compartir el Océano Pacífico con varios de los grandes puertos norteamericanos y estar relativamente cerca de las naciones centroamericanas.

Esa inserción le proporciona la posibilidad de acortar la ruta de navegación en el área con el consiguiente ahorro de horas de viaje y agilidad del intercambio comercial. Una bahía abierta y lo suficientemente profunda permite el atracado de barcos de gran calado y alto tonelaje. Y dispone, tierra adentro, de centenarias vías fluviales utilizadas para el transporte humano y comercial desde la época precolombina: (común con Perú), y el Amazonas, que penetra en lo profundo del territorio brasileño.

La columna vertebral del proyecto de la ruta interoceánica tiene como base la ampliación y desarrollo de las instalaciones actuales del puerto, con lo cual estaría en condiciones de alternar y ofrecer usos simultáneos como puerto de transferencia de todo tipo de productos y centro de recepción de barcos pesqueros de alta capacidad.

La conversión de los muelles de Manta en Puerto de Transferencia, sería la plataforma de lanzamiento para la materialización de esta idea audaz. Y los gestores ¿el proyecto despliegan iniciativas para sumar patrocinadores y encontrar los recursos necesarios para incrementar las posibilidades de carga y descarga disponibles en estos momento; diversificar los tipos de grúas, establecer almacenes de contenedores refrigerados e incluir sistemas computarizados para identificar y localizar mercancías, además de extender el área de rompeolas y aumentar la capacidad de recepción de barcos.

A esto hay que añadirle la perspectiva ilimitada del crecimiento de la redistribución de la carga que entra, que puede destinarse a barcos, transporte aéreo (existe un moderno aeropuerto en las cercanías) o lo da la variedad de equipos terrestres.

Convertido Manta en Puerto de Transferencia Internacional serviría de punto de partida de la ruta Interoceánica. Los 5000 kilómetros de esa vía partirían de allí. Las rastras transportarían mercancías y contenedores hasta el Napo, continuarían el recorrido en transbordadores o barcazas y llegarían hasta el puerto fluvial Francisco De Orellana a 450 kilómetros de distancia, desde donde viajarían a lo largo de los 2.600 kilómetros hasta llegar a Mares para atravesar luego los 2,000 kilómetros de agua que lo separan de Belén, junto a la costa Atlántica, con lo que se conectarían, además, cientos de caseríos, poblados y ciudades del Ecuador. Perú y Brasil, en su ruta terrestre y fluvial.

4.2. ANALISIS CRÍTICO.

Instrumentos para el Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional

El objetivo de este proceso sectorial, con cuyo proyecto multimodal se espera reactivar al sector productivo de Manabí, en especial es generar alternativas dirigidas a superar los factores adversos que dificultaran la financiación de proyectos transnacionales de infraestructura, como el que propongo. Este propósito cobra especial importancia a la luz de las dificultades fiscales y de la disminución en los flujos de inversión extranjera al país y la región, que se han verificado en los últimos años.

Dentro de los procesos de integración y una vez identificadas las acciones tendientes a desarrollar los proyectos estratégicos para la integración regional, las restricciones fiscales de los países para llevar a cabo los desarrollos en la infraestructura requerida se constituyen en el principal cuello de botella a resolver. Por un lado, la difícil situación fiscal por la incertidumbre de los precios del petróleo, principal fuente de financiamiento público podría restringir la disponibilidad de recursos de inversión pública en éste tipo de infraestructura, sin embargo, está de manifiesto la predisposición de los gobiernos de Ecuador y Brasil y por otro, el interés del

sector privado en financiar proyectos de infraestructura.

Como resultado de estas restricciones, se están explorando alternativas de financiamiento a fin de poder atraer participación de capitales privados. Sin embargo, dado que algunos países buscan soluciones propias, para la financiación de proyectos, se hace necesario analizar las implicaciones sobre la utilización de estos instrumentos en un país como el nuestro, dadas las características particulares de los proyectos transnacionales como bienes públicos (en contraposición a los mecanismos utilizados con bienes privados). De igual manera, es necesario estudiar las implicaciones políticas, económicas y fiscales que se pueden tener en el mediano y largo plazo por la utilización de este tipo de instrumentos, según el **IIRSA**³.

Las nuevas rutas o ejes viales de provincias como la de Morona Santiago, que pretende con el Puerto de Morona, ser otra ruta multimodal donde se menciona que el río Morona es más navegable que el Napo, constituye también un ambicioso proyecto, que por la distancia cubre en la distancia terrestre **749 Km, y en la fluvial 3.355 Km. Cubriendo un total de 4.104 Km. entre Manta-Guayaquil-Puerto Morona-Iquitos-Manaos.**

De tal manera que Manta, se convierte en el punto geográfico estratégico de la plataforma logística que necesitan las rutas tanto navieras como

³ INICIATIVA DE INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA- 2006.

aéreas que vienen de la Cuenca del Pacífico al Brasil y posterior ruta con salida al Océano Atlántico.

4.3. PROGNOSIS.

¿Cuál serán los sistemas productivos, financieros y regulatorios para el comercio transfronterizo, que se generen con la implementación eje multimodal Manta- Manaus – Belén, que aspira unir a los océanos Pacífico y Atlántico facilitando el acceso a nuevos mercados de la Cuenca del Pacífico y que efectos socio-económicos se generarán para el aparato productivo de Manabí?

4.4. FORMULACION DEL PROBLEMA.

La inexistencia de un eje multimodal en la costa del Pacífico Sur no ha permitido articular los diferentes modos de transporte (marítimo-terrestre-fluvial-aéreo-ferroviario) limitando que los flujos comerciales que circulan por el Canal de Panamá, no tengan otra alternativa al transporte naviero de países como China, Japón, Corea, en especial.

La falta de reactivación de carga de importación y exportación del Puerto de Manta ha postergado el crecimiento operativo por lo que urge establecer conectividad entre el pacífico y el atlántico, a través del Eje multimodal.

4.5. DELIMITACION DEL PROBLEMA.

La delimitación se encuadra a los aspectos legales económicos y financieros, como obstáculos o incentivos orientados a la integración comercial y sus beneficios socio-económicos, para la provincia de Manabí considerando que el Eje Multimodal Manta-Manaos será un proyecto complementario para el desarrollo del mega puerto de transferencia internacional de Manta.

CAMPO: Integración Comercial Regional y operatividad de modos de transporte-logística, a lo largo de la ruta propuesta.

AREA: Actividades Portuarias, Marítimas, Aéreas, Terrestre y de Ferrocarril que generan procesos de importación y exportación.

ASPECTO: Negociaciones de su capacidad exportadora e importadora de grandes mercados de la Cuenca del Pacífico, beneficiando a la provincia de Manabí.

DELIMITACION TEMPORAL: 2000 – 2007

4.6. JUSTIFICACION.

El eje multimodal es una alternativa al transporte por el Canal de Panamá, tiene un alto interés de países como China, Japón, Corea; Canadá, Brasil, para concesionar todo o parte del proyecto.

Una de las grandes ventajas es que los costos son menores, así como también el tiempo de transporte, ahorrando un promedio de 20 días de navegación marítima, entre puertos asiáticos, australianos o neozelandeses el mismo que alcanza un 60 % del comercio a nivel mundial y Manaos.

Encuentro regional G8 Primer Encuentro Regional de Integración y Desarrollo, efectuado el 24 de marzo del 2001 en Manta, a esta cita acudieron diputados, prefectos, alcalde y varios presidentes de las Cámaras de la Producción de varias provincias, con el propósito de crear un frente común de la región central del país.

Manabí, con el potencial que cuenta (en especial el Puerto de Manta) no puede continuar en la inacción, le toca a las autoridades vislumbrar los beneficios que traerá para la provincia y para la región, este macro proyecto y actuar. El Puerto no puede seguir subutilizado, en detrimento del comercio exterior provincial y nacional. La concesión, es un instrumento pero esta se consolidará con la presión que ejerzan las autoridades locales, provinciales y de la misma Autoridad Portuaria de Manta.

El G-8 exige estudios técnicos y económicos del trazado vial/ Manta – Orellana. La finalidad del proyecto es unir a los océanos Pacífico y Atlántico a través de una ruta multimodal terrestre y fluvial, más parece sueño que realidad. Debido a la falta de interés de los gobiernos de turno, en la actualidad no hay estudios técnicos al respecto. Unido a la falta de financiamiento y debates sobre la ruta que debe seguir la vía. Todo esto mantiene retrasado el proyecto.

Las ocho provincias del país que conforman el G-8, y que apoyan el trazado horizontal del eje vial, cuyo inicio, empezaría en Manta hasta el Oriente ecuatoriano, en una asamblea realizada en Cotopaxi acordaron declarar, a la que consideran la. Vía Interoceánica, de prioridad nacional,

Los gestores de este proyecto advierten cierto descontento, ya que esta obra, a pesar de ser considerada por el gobierno de mucha importancia para el país, sin embargo, poco o nada se ha hecho al respecto.

Si bien es cierto, que el Ministerio de Obras Públicas se encuentra rehabilitando varios tramos de las carreteras del Oriente ecuatoriano, lo cual permitirá mejorar las comunicaciones desde el centro del país hasta los ríos amazónicos.

Para que funcione el enlace vial, se necesitará una reconstrucción total de las carreteras, que deberán soportar gran cantidad de peso a través del movimiento del porte de carga. La idea que tienen los representantes del G-8, es que la Vía Interoceánica, sea una verdadera autopista de cuatro o seis carriles (ida y vuelta), que resista los fuertes inviernos y derrumbes que puedan producirse, además, deberá evitarse que la vía atravesase zonas con falla geológicas.

Varios representantes de G-8, coincide que si el gobierno no tiene capacidad económica para realizar los estudios técnicos que demanda ese eje vial, lo más conveniente es que se concesiones a nivel internacional, no sólo los estudios, sino también la construcción de la propia Vía Interoceánica.

La realidad actual de las carreteras por donde se propone el trazado Manta-Orellana, es deficiente. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas se encuentra rehabilitando varios tramos de las carreteras del oriente ecuatoriano, lo cual permitirá mejorar las comunicaciones desde el centro del país hasta los ríos amazónicos, sin embargo. Este mandato de los presidentes se plasmó en proyectos con el apoyo de la Corporación Andina de Fomento, los enlaces de vías, algunas de ellas multimodales, enlazarán a los océanos, utilizando caminos que se conectan a centros de comercio, como es el caso de Manaos, con puertos venezolanos.

El Corredor Interoceánico, es una vieja aspiración de Ecuador, hoy vuelve a tomar importancia, a raíz de la firma de la paz con el Perú, Hoy nuestros

ríos anuentes o concluyentes, puedan ser utilizados como puentes de comercio para llegar a puerto ecuatoriano que deberán instalarse, para conectarnos con Manaos y con Belén en Brasil. El Ministerio de Obras Publicas, ha planificado los trazados de las carreteras, desde los puertos ecuatorianos, dentro del programa de la Red Vial Nacional, todas apuntan a Manaos y converir al Ecuador en un punto estratégico de comunicaciones con los países del Asia del Pacífico y viceversa.

El tema de la paz permitirá que exista confianza entre nuestros países, y buscar en el Perú un aliado estratégico, para que así nuestros puertos como los peruanos puedan convenirse en la conexión con el Asia, A esto obedece, que estenios presionando para incorporarnos a la APEC, (Conferencia Económica de los Países del Asia del Pacífico), como miembro activo de este organismo.

4.7. OBJETIVOS DEL EJE MULTIMODAL.

4.7.1. OBJETIVOS GENERALES:

- Proponer unir a los océanos Pacíficos y Atlánticos a través de una ruta terrestre-fluvial, aérea y ferroviaria que utilice las bondades y sea complemento para las ventajas comparativas que tiene el Puerto de Manta y su futura conversión a Puerto Transferencia y aproveche los flujos comerciales, teniendo el objetivo de reducir distancias entre Asia y América, particularmente con Brasil.

- Que el Puerto de Manta al convertirse estratégicamente en un puerto de tránsito, entre los Puertos de Asia y Brasil, incorpore en la distribución de carga, la producción pesquera-agropecuaria y de servicios que Manabí debe generar con destino a los países inmersos en el eje bioceánico.

4.7.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- 1.- Buscar alternativas públicas y privadas para hacer realidad el corredor logístico multimodal que impulsará el desarrollo socioeconómico de la provincia de Manabí a los países de la Cuenca del Pacífico y la Cuenca de la Amazonía.
- 2.- Establecer proyectos concretos de reactivación agropecuaria, para que la provincia genere carga de productos y servicios originados en los centros de producción de toda esta región, y se establezcan fortalezcan los acuerdos comerciales en especial Ecuador –Brasil.
- 3.- Impulsar el desarrollo del componente aéreo, para que Manta se convierta también en un Aeropuerto Intercontinental de carga y pasajeros entre nuestra ciudad y Manaos, y con esa ruta se abran las perspectivas de vuelos hacia el interior de Brasil y posterior a otros países del continente y del mundo.

V MARCO TEORICO.

5.1. ANTECEDENTES DE ESTUDIO SOBRE EL TEMA QUE SIRVE DE BASE A LA NUEVA INVESTIGACIÓN.

El presente estudio está dirigido a desarrollar de manera sistemática todos los acontecimientos que han surgido desde el inicio de la construcción de el eje multimodal Manta (Ecuador) Manaus (Brasil), como una alternativa a fortalecer no solo las negociaciones comerciales sino que además a estrechar los lazos de amistad entre países, como el camino directo para intercambiar productos y servicios en beneficio del desarrollo de los pueblos.

La provincia de Manabí tiene un potencial inalcanzable de productos pesqueros, agrícolas, artesanal, que aun no se han explotado de forma correcta, por una serie de factores entre ellos el costo y el tiempo que le genera el transporte, sin embargo con la construcción del eje Manta – Manaus, las condiciones se mejoran considerablemente en forma general y de manera especial en la provincia de Manabí, por tener a Manta al alcance de todos los cantones Manabitas.

- GENERALIDADES DEL PROYECTO.

Actualmente el eje amazónico contiene 54 proyectos IIRSA, divididos en 7 grupos de proyectos, la mayoría de los cuales están organizados alrededor

de vertientes de los afluentes del Río Amazonas, se caracteriza por la gran cantidad de transporte fluvial, construcción de puertos y proyectos hidroeléctricos. El eje convertido en un sistema de transporte debe conectar las costas Atlánticas y Pacíficas atravesando los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y Amazona en Perú; el Putumayo y Napo en Ecuador; el Putumayo en Colombia; y el Ica, Solimoes y Amazonas en Brasil, cubriendo mas de 6000 Km. de vías fluviales navegables, de ésta manera, defensores del IIRSA esperan incrementar el movimiento e intercambio de productos a través del eje amazónico y de recursos naturales fuera del mismo, es de considerar sin embargo hay que considerar cierta preocupación acerca de la implementación de estos proyectos, se teme pues que los mismos puedan llegar a acelerar la deforestación, masiva, la extracción de recursos naturales no renovables, la contaminación, la destrucción de culturas y subsistencias de pueblos indígenas y la extinción de especies en el trayecto de la implementación del eje amazónico.

Dentro de la situación macro, es pertinente mencionar los procesos de integración de proyectos de otros ejes interoceánicos considerados estratégicos en el desarrollo y crecimiento de la infraestructura de Sudamérica, tal es el caso del **EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL**, que es un eje transversal, del cuál hacen parte cinco países de la región: **Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú**; abarca 8 de los nueve departamentos de Bolivia, con excepción de Pando, cinco Estados de Brasil: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Río de Janeiro y Sao Paulo; la primera región

de Chile; todo Paraguay y las provincias de Arequipa, Moquegua y Tacna de Perú. Su superficie ronda los 3,3 millones de Kms², lo que equivale al 28 % de la superficie de los cinco países que hacen parte del Eje y al 19 % de la superficie total de América del Sur. El extremo este del Eje incluye a la mayor concentración industrial de América del Sur, como son las ciudades de Sao Paulo y Río de Janeiro, a lo largo del eje se encuentra una importante superficie sembrada de soya y oleaginosas, caña de azúcar, papayas y productos forrajeros, lo que permite una significativa inserción comercial del Eje en el plano internacional, además su potencial de desarrollo contiene una producción de cítricos de enorme competitividad, situada de manera particular en el Estado de Sao Paulo, que solo en este rubro presenta una capacidad exportadora de aproximadamente \$ 1.500 millones anuales, existe también una fuerte producción de gas, petróleo e importantes yacimientos de minerales como hierro,, estaño, oro, litio y potasio, esta zona posee reservas probadas de gas, petróleo e importantes yacimientos de minerales de hierro, estaño, oro, además cuenta con un gran potencial para el desarrollo del turismo cultural y ecológico y la ubicación del eje en el corazón de América del Sur, representa asimismo un atractivo para la ubicación de empresas de alcance sudamericano. De acuerdo con la Iniciativa de Integración Sudamericana –IIRSA- en nuestro sub-continente encontramos 8 ejes de integración que tienen los objetivos de fortalecer la integración latinoamericana y que permiten crear a lo largo de toda la Región proyectos que están estructurados en redes que son modelos

de gestión de integración física conformados por infraestructuras, entre los que tenemos:

Eje del Amazonas

Eje Andino

Eje del Escudo Guayanés

Eje Perú-Brasil-Bolivia

Eje de Capricornio. Chile-Bolivia-Brasil

Eje MERCOSUR-Chile

Eje Andino del Sur

Eje de la Hidrovía Paraguay y Paraná

Eje Interoceánico Central: Perú Bolivia Paraguay y Brasil.

En cuanto a los ejes principales se debe destacar el EJE AMAZONAS que en su totalidad cubre 1000 millas de la cuenca amazónica, de la costa Pacífica a la Atlántica, incluye partes de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, así como el río Amazonas y la mayoría de sus principales afluentes, cuenta con un área de 4500 millones de kilómetros cuadrados y aproximadamente 52 millones de habitantes, entre el 15 y 20 por ciento del abastecimiento de agua pura. El eje amazónico contiene 54 proyectos IIRSA, divididos en 7 grupos de proyectos, la mayoría de los cuales están organizados alrededor de vertientes de los afluentes río Amazonas, se caracteriza por la gran cantidad de transporte fluvial, construcción de puertos marítimos y fluviales y proyectos hidroeléctricos, y contempla también ferrocarriles.

En este contexto debemos considerar con mayor énfasis el **EJE MULTIMODAL AMAZONAS CENTRO IIRSA PERU**, este proyecto contempla la rehabilitación de la carretera Tingo Maria =Pucallpa, que es una red vial de extensión de 867 Km. y va desde el puente Ricardo Palma Lima hasta Pucallpa en la región amazónica del Perú.

De acuerdo a la información de PROINVERSION de Perú, además de la infraestructura comprendida entre Lima y Pucallpa, el eje Multimodal Amazonas Centro, incluye los Puertos fluviales de Pucallpa e Iquitos y los Ríos navegables de Ucayali y Amazonas que conectan a Pucallpa e Iquitos y la frontera con Brasil.

Este eje estaría representado por el grupo 4 del Eje conformado por los siguientes proyectos: Centro Logístico Intermodal de Pucallpa, Autopista Lima-Ricardo Palma, entre los principales y destacándose la Modernización del Puerto del Callao, que fue concesionado en el año 2006 y se constituye en un puerto que aspira conectar un eje biocénico entre el pacífico y atlántico y es un potencial competidor para nuestro puerto de transferencia, aunque en el eje que proponemos como integrador del comercio regional, es mas viable el de Manta – Manaus de acuerdo a muchas observaciones realizados por organismos especializados del mismo IIRSA como de Brasil.

Perú, considera igualmente otro proyecto ancla: Carretera Tarapoto-Yurimaguas y Puerto Yurimaguas llamado este como **EJE MULTIMODAL NORTE-PERU**, este proyecto contempla la carretera Tarapoto-Yurimaguas que se localiza en el nor-oriental del Perú, en los departamentos de San Martín y: Loreto.

Este proyecto es la obra principal, actualmente en ejecución, este eje va desde el PUERTO DE PAITA, en la costa norte del Perú, hasta el Puerto de Yurimaguas, donde culmina como carretera, y desde ahí vía fluvial conecta con los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas, hasta la frontera con Brasil, la carretera tiene una extensión total de 960.40 Km., según la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Preinversión) la rehabilitación vial del Eje incluye obras por un costo entre US \$ 150 y US \$ 180 millones, y se estima tomará 4 años en concluirse.

Por la frontera norte de nuestro país **COLOMBIA**, tiene contemplado el proyecto de **NAVEGABILIDAD DEL RIO META RIO TRIBUTARIO DEL RIO ORINOCO**, proyecto que está ubicado en los departamentos de Meta, Arauca y Vichada, en la región noreste de Colombia Eje Andino, forma parte también de su conexión Pacífico-Bogotá-Meta-Orinoco-Atlántico, un corredor transcontinental que es el proyecto ancla del **grupo 4 del EJE ANDINO**. El proyecto de tipo transporte fluvial, es de modalidad pública e involucra a los países de Colombia y Venezuela.

La conclusión prevista del proyecto según el IIRSA es hasta noviembre del año 2009. Entre los organismos ejecutores de este proyecto se encuentran, el Ministerios de Transporte y de Ambiente de Colombia, y los Ministerios de Infraestructura y Ambiente Venezuela. Con este proyecto se pretende transformar el Río Meta, en una vía comercial fluvial que vincule la Costa Pacífico con la Costa Atlántica, a través del Río Orinoco. Se pretende también el desarrollo de una infraestructura portuaria e intermodal, Cabuyaro, La Banqueta y Puerto Carreño en Colombia y en aquellas localizaciones en Venezuela a ser determinadas en los estudios pertinentes, que es de interés binacional y otros muelles de interés regional de apoyo a las comunidades ribereñas de ambos países.

Hay que considerar que para la ejecución del proyecto de navegabilidad en su totalidad se presentarían problemas ambientales como de sedimentación que el Río Meta le ocasionaría al Río Orinoco, lo cual deberá ser mitigado mediante la ejecución de un plan ambiental que los mentalizadores argumentan que si tienen ya una licencia ambiental.

- VISION ESTRATEGICA DEL EJE MULTIMODAL MANTA MANAUS.

En el mes de noviembre de 2006, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Suramericana (URSA) se llevó a cabo a través de un Foro de Liderazgo que se realizó en Sao-Paulo, Brasil. El Foro reunió más de 350

ejecutivos, representando a algunas de las principales empresas y bancos que invierten y financian la infraestructura en América Latina. Propiciando de esta forma el encuentro entre empresarios que analizan la ejecución de los proyectos considerados más importantes.

El Foro de Liderazgo desempeña un papel fundamental, por permitir tanto la discusión y presentación de grandes proyectos, personalmente integre la comisión de Autoridad Portuaria de Manta que asistió a dicho evento, de carácter continental, allí se expuso por el ex-ministro de Transporte y Obras Públicas Ab. Trajano Andrade, los principales argumentos del proyecto considerando:

Una de las razones del proyecto Manta-Manaos, es reducir 20 días en el tiempo de de navegación con relación al Canal de Panamá, las embarcaciones demoran entre 45y 55 días, por lo que la disminución de la distancia se torna en una de las grandes ventajas para las navieras internacionales⁴.

La ejecución del Proyecto Eje Bioceánico Multimodal permitirá a la vez la obtención de considerables reducciones de costo al Sistema de Comercio Exterior de los países involucrados, que vendrán en función de:

⁴ http://www.iirsa.org/BaiicoConocimÍento/N/noticia_foro_liderazgo/noticÍa_foro_lider... 25/04/2007

LA REDUCCION DE TIEMPOS, en el trayecto del transporte de las mercancías, y por ende, reducción del capital inmovilizado, que es mucho mas considerable en la movilización de mercancías de alto valor monetario.

MENORES COSTOS DE TRANSPORTES, al utilizar una ruta de transporte alternativa al Canal de Panamá que le brindará beneficios de economías de escala especializados y eficientes.

De tal manera que el Puerto de Manta se desempeñará estratégicamente como Puerto de Tránsito entre los Puertos de Asia y Brasil, dándole oportunidad a éste ultimo una salida comercial al Pacífico.

Nuestro interés es el eje AMAZONAS que por su importancia contiene importantes recursos naturales no renovables como petróleo, gas, oro, uranio y hierro, entre otros. Sus aguas representan del 15 al 20% de toda la reserva de agua dulce del planeta y el Río Amazonas vierte el 15,5% de las aguas no saladas que llegan a los océanos. La cuenca tiene un gran potencial para generar energía limpia en especial en las vertientes orientales andinas. Asimismo, sus ríos contienen una gran riqueza biológica en especies de peces única en el mundo. El Río Amazonas contiene 2.000 especies de peces, 10 veces más que las contenidas en todos los ríos Europeos. Y la verdadera riqueza amazónica, que ahora se empieza a reconocer, es la ***“Amazonía en pie”***, es decir, el uso sustentable de su biodiversidad.

- SISTEMAS OPERATIVOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL.

La integración física de las naciones suramericanas fue considerada como una necesidad insoslayable para construir los grandes ejes de desarrollo regional, en los sectores de transporte. Por ello, la búsqueda de mejor competitividad para la producción amerita evaluar la adecuada complementariedad entre diferentes modos de transporte configurando una red multimodal que contribuya al desarrollo sustentable.

El transporte multimodal consiste en el porte de mercancías en al menos dos modos diferentes de transporte, desde un lugar determinado en que el operador asume la custodia hasta otro lugar en el que se realiza su entrega. Esta modalidad se basa en un contrato en el que se especifica la responsabilidad del transportista y que es de carácter bilateral, oneroso y conmutativo.

La operación eficiente del transporte multimodal a nivel regional cobra una creciente importancia, teniendo en cuenta que en el marco de los Ejes de Integración y Desarrollo se tiene prevista la articulación de cadenas logísticas (eslabonando centros de producción-carreteras-puertos-ferrocarriles- y/o aeropuertos) para la exportación de bienes y servicios.

Existen otros estudios que se relaciona, asimismo, con proyectos como del **Aeropuerto de El Tena, el Aeropuerto de Nuevo Rocafuerte** (en el Coca, Provincia de Orellana), así como el proyecto de Acceso a la **Hidro vía del Putumayo**, este último río nace en Colombia y toma la frontera entre este país y el Perú, desembocando en el Amazonas brasilero, si bien para muchos especialista el Río Napo es navegable todo el año, otros no consideran esta ventaja, sin embargo se ha previsto realizar estudios técnicos sobre su real potencial de navegabilidad.

Por el momento el estudio no cuenta con estudios de impacto ambiental, a pesar que las instalaciones portuarias serán edificadas en medio de la Amazonía ecuatoriana, que aunque ya se encuentran pobladas, se encuentran muy próximas áreas ecosistémicas muy frágiles, por su parte, el Río Napo atraviesa el Parque Nacional Yasuni y por el límite del Parque Nacional Llanganates, que se podrían ver afectadas por el tránsito de grandes embarcaciones por estos ríos.

El Proyecto del Puerto Francisco de Orellana, consiste en la construcción de un puerto fluvial de transferencia de carga a orillas del Río Napo, entre las provincias de Orellana y Sucumbios, se espera que este puerto sirva de centro logístico y esté dotado de infraestructura necesaria para transferir con alta eficiencia y rendimiento, la construcción de la hidrovía del Río Napo, desemboca en el Río Amazonas, en territorio peruano y continúa por

este río con dirección al Océano Atlántico, y con una carretera, ya existente y en proceso de mejoramiento permitirá unir la ciudad portuaria de Manta con el Puerto Francisco de Orellana.

- LA PROVINCIA DE MANABÍ Y LA ALTERNATIVA COMERCIAL A MANAOS.

Uno de los ejes viales es la carretera Baños-Puyo, que tiene más de 40 años en construcción. Desde Puyo, por el norte, se podrá desplazar hasta el río Napo, a través de la troncal amazónica de la Puyo-Tena, que se ejecuta, y por el afluente llegaremos a Manaos (Brasil), por el Amazonas, y hacia Puerto Belem Du Pará, en el Océano Atlántico".

El flujo de mercaderías del Ecuador hacia Brasil a través del río Amazonas dependerá del buen estado de las carreteras en la región Oriental. Una de las vías que permitirán llegar al río Amazonas y que propuso la Alianza Regional G-7 se inicia en Manta y termina en Coca (Orellana).

Las mercaderías para la exportación que lleguen al puerto manabita deberán recorrer la carretera hacia Quevedo, La Maná, Latacunga, Ambato, Baños, Puyo, Tena y Coca.

De allí los productos se los movilizará en barcos hasta Perú, Brasil o los países ubicados en la costa sur del Océano Atlántico, del continente americano.

Por la ruta de Orellana, los buques con mercaderías por el río Napo es la misma que hizo Francisco de Orellana, el 12 de febrero de 1542 cuando descubrió el río Amazonas.

Hoy, no son pequeñas canoas las que movilizan personas y carga sino barcos que llegan hasta Brasil y Perú y de allí a los países del Atlántico Sur. Desde Coca las embarcaciones llegan a Iquito (Perú), en cinco días. Las otras rutas son: Cabo Pantoja-Santaclotilde-Mazán-Indiana, en Perú; Puerto Leticia, Colombia; Tabaquina-Manos-Belem, en Brasil.

Pero la navegación comercial por el río Amazonas tiene inconvenientes en Ecuador. Una de ellas es la falta de controles migratorios, pues la Policía no tiene oficina en esos lugares y la actividad la cumple la Marina.

Tampoco existe una dependencia de la Corporación. Aduanera Ecuatoriana (CAE), y las personas interesadas en exportar o importar mercaderías por esa vía, deberán realizar los trámites en Guayaquil o Quito e incluso movilizar los productos a esas ciudades para la verificación.

Como un antecedente histórico es necesario resaltar que las autoridades de las ciudades de Imbabura (Ibarra) y San Lorenzo (Esmeraldas) coinciden en establecer una ruta que pueda conducir a un Puerto. Éste es un viejo proyecto que data de los tiempos coloniales y que se ratificó en las declaraciones conjuntas de Ecuador y Brasil, el **8 de diciembre de 1959, cuando se planteo, por primera vez, el paso interoceánico entre San Lorenzo (Esmeraldas) y Manaus (Brasil) como la ruta más corta entre el Pacífico y el Atlántico, atravesando 3.737 Km. de vías terrestres y fluviales.**

Inclusive se declararon **Zonas Libres a los puertos de San Lorenzo y Manaus para impulsar el plan.** Sin embargo, los intereses políticos y económicos de Guayaquil, Manta y Esmeraldas relegaron ese sueño. Pero el proyecto tiene fundamentos técnicos por la cercanía al canal de Panamá del que lo separa 300 millas náuticas (de Esmeraldas son 474 y de Guayaquil, 824).

El proyecto del Puerto de Transferencia en sus tres etapas establecidas según estudios del IIRSA en el año 2004 tenía un costo de \$150 millones

Planteado el objetivo de la concesión y conseguido ya en sus aspectos legales se espera que el Puerto recibirá en sus muelles buques de gran calado que; desembarcarán contenedores; de mercancía para su destino final.

Como una obra complementaria se fiscalizará y supervisará la construcción de la vía que enlace el puerto y al Aeropuerto Eloy Alfaro, formando un anillo con la Vía de Circunvalación y con el resto de la red nacional. Más aún durante la etapa de estudios se pudo determinar la factibilidad de crear un corredor vial que cruce las provincias centrales del país para enlazarse al Puyo; y de aquí, continuar mediante una línea fluvial al Puerto de Manaos en Brasil, se planifica una ruta alterna que una el Atlántico con el Pacífico, sin la desventaja de un largo tráfico tanto terrestre como marítimo de paso por el Canal de Panamá.

La tarifa del Canal de Panamá, representa en este contexto un breve análisis sus aumentos de tarifas en el Canal de Panamá van tal cual, la historia registra en los volúmenes de carga de las grandes navieras que han cruzado el canal de Panamá. La estructura vigente desde 1912 se basaba en un precio único para todas las naves.

El último incremento efectuado en 1999 se ubicó en 2,75 dólares por tonelada. Sobre éste se realizarán las alzas. Adicionalmente, se comenzará a cobrar por la utilización de las locomotoras, con un monto de 200 dólares por cada riel (oscilan de cuatro a seis).

El sistema busca una mayor equidad al establecer que cada embarcación pague que por los recursos que utiliza.

El incremento que se ha dado con un 5% desde el 2003, el mismo que va en aumento hasta la actualidad, han sido golpe más al sector exportador. Se considera imperativo que las tarifas a las naves estén acordes con la realidad del País, un incremento desmesurado o irracional del peaje por el uso del canal si los productos están en niveles que no podrían soportar estos incrementos, el antecedente que se tiene es que **“Un 80 por ciento de las exportaciones ecuatorianas van por el Canal”**

Pero el País, el sector bananero es el que mas se afecta, con el con el alza. Un 75 por ciento de la fruta atraviesa la ruta hacia el Atlántico.

Vicente Wong, vicepresidente de Reybanpac, afirma que no es una buena noticia por el aumento de costos (40 por ciento es flete). "El aumento no se justifica; las ampliaciones no comienzan, se nos resta competitividad".

Para Emilio Aguiar, presidente de la Cámara Marítima, es un alivio que el aumento no sea de golpe, pero sí "preocupan las consecuencias".

Es por eso que la vía interoceánica sería la mejor alternativa para la solución a estos problemas, ya que mejoraría las opciones de comunicación entre el Pacífico y el Atlántico, y brindará beneficios similares al ofrecido por el canal de Panamá en cuanto a disminuir distancias acortar tiempo de navegación.

El primer ganador sería el comercio originado en cualquiera de los asuntos, comprendidos, entre. .Asia diversificar los tipos de grúas, esta Australia; la

extensa costa este del establecer almacenes de contenedores., Pacífico, en la "parte" refrigerados de incluir sistemas la costa atlántica del Brasil.

Eso mejorará la actual infraestructura local de Manta, tanto en sus centros financieros y de servicios, como en centros turísticos y productivos en general. Pero los otros grandes ganadores serían los residentes en esa gran área perteneciente a tres naciones, la inyección inversionista les mejorara el nivel de vida a muchos ciudadanos.

Es necesario considerar los efectos micro de este gran proyecto, en especial para los tramos por donde pasará la ruta terrestre y que comprende las provincias de Manabí Los Ríos, Bolívar, Cotopaxi, Tungurahua, Pastaza, Napo, Chimborazo, Morona Santiago, Orellana, siendo los puntos centrales de la ruta, se parte de Manta, Quevedo, La Maná, Salcedo, Tena y Puerto Orellana, y se estima un promedio de 650 Km., de vías que deben ser ampliadas y reconstruidas siendo el actual ministro de Obras públicas Ab. Trajano Andrade Vitere, quien se ha comprometido a seguir con el diseño y programas de éstas vías y se busca al momento junto con el Brasil, las fuentes de financiamiento del Banco de Desarrollo de (BNDS) y la CAF, que como organismos regionales han mostrado un gran interés en poder impulsar este proyecto que beneficiaría al comercio exterior de los países en especial del Eje Amazónico.

A manera de síntesis se puede decir que el puerto de Manta es uno de los más importante de la Costa del Pacífico Sur, duras luchas tuvieron que librar los líderes de Manta, frente a los antagonismos, celos y sabotajes por parte de los comerciantes, importadores-exportadores y políticos de otras provincias pero que gracias a la persistente lucha de los mantenses hoy ya el progreso de Manta y la actividad portuaria, es indetenible.

5.2 FUNDAMENTO FILOSOFICO

Hace más de una década comenzó una tendencia muy importante en el comercio internacional, consistente en el crecimiento de los volúmenes de carga transportados a través del Océano Pacífico, debido al incremento de las relaciones comerciales entre América y Asia, lo cual, motivó la percepción de que la llamada Cuenca del Pacífico (países cuyas costas están ubicadas en este. océano) se convertiría en el eje del comercio mundial.

Esa tendencia se ha acentuado y, actualmente, ese inmenso tráfico marítimo de mercancías, que tiene como destino grandes mercados como Venezuela, el Brasil y la Argentina, se realiza a bordo de barcos cada vez más grandes, los cuales ya no pueden atravesar el Canal de Panamá (son más largos que la longitud de las esclusas y por ello se los llama

postpanamax y overpanamax) o cuya travesía a través del Estrecho de Magallanes resulta prolongado, costoso y riesgoso.

Por este motivo, para agilizar el tráfico de los contenedores que llevan los productos asiáticos a los mercados de América, se identificó como alternativa la creación de megapuestos, cuya función es la de conectar, con las mayores facilidades posibles, el modo de transporte marítimo con otros modos, tales como el ferroviario, aéreo o automotor - motivo por el cual se los llama puertos de enlace multimodal y de esta manera llevar la carga a su destino final.

El puerto de Manta resulta privilegiado para convertirse en un megapuerto, debido a su cercanía con las rutas de transporte marítimo intercontinental, la profundidad del agua en el área del puerto, la cercanía de su aeropuerto con pista de gran capacidad a la costa, la preexistencia de carreteras que podrían ser ampliadas y mejoradas, y la posibilidad de crear un enlace ferroviario de baja pendiente; todo esto para tratar de movilizar rápidamente la carga con destino a Manaus (Brasil), utilizando para ello los ríos navegables de la Amazonia.

Sin embargo, aunque sin tantos privilegios, existen otros; puertos que están interesados en crear un megapuerto.; Ellos son el puerto de Callao en el Perú y, el de Buenaventura en Colombia.; El segundo quiere orientarse al tráfico dirigido: al Caribe, mientras que el; de Callao tiene cómo objetivo principal competir; con Manta. Al mismo tiempo Panamá ha iniciado ya su proyecto de ampliar el Canal de tal manera que puedan transitar por él embarcaciones mayores que las que lo usan actualmente y así evitar que precisamente el crecimiento acelerado del comercio global se convierta en su principal enemigo, lo que al mismo tiempo es el principal elemento aliado del megapuerto de Manta.

5.3 FUNDAMENTOS TEÓRICOS A PARTIR DE LAS CATEGORÍAS BÁSICAS.

De acuerdo a informes de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) se ejecutan 31 proyectos para la integración, planificados en 12 EJES de conectividad a lo largo de toda la región, iniciativa presidencial que nació desde septiembre del año 2000 donde los presidentes de América del Sur de esa época resolvieron ir a una **INTEGRACION DEL COMERCIO EXTERIOR**, para cuyo efecto se considero necesario establecer la infraestructura de transporte existente y la producción de cada país, creándose de esa manera el IIRSA bajo los

auspicios de los organismos de crédito multilaterales como la CAF y BID, los mismos que presentan un informe el 7 de abril del año 2003, en la ciudad de Quito, en donde participo Autoridad Portuaria de Manta, en dicho informe mencionan, que todas las ventajas de enlazar el transporte en sus distintas modalidades apuntan a favorecer a Manta como el **Punto de Integración Comercial de América del Sur**, por la existencia del Puerto marítimo y aeropuerto con mayores facilidades de la costa occidental de Sudamérica, dejando viable el estudio del proyecto del eje Manta Francisco de Orellana Manaos Belén.

En el mes de febrero del 2006, como parte de la estrategia de implementación y seguimiento a los Proyectos de la Agenda de Implementación Consensuada AIC 2005=2010 se realizo en Quito la primera misión del Comité Coordinador, la jornada de trabajo tuvo su objetivo focalizado en presentar el Sistema de Información para la Gestión Estratégica SIGE al equipo de coordinación nacional del IIRSA, en nuestro país; así como poner a punto toda la información referida en especial al Proyecto **PUERTO FRANCISCO DE ORELLANA**.

Los representantes de varios países se reunieron en Quito para analizar el avance de los proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

En la octava reunión del Comité de Dirección Ejecutiva del Ilrsa, participaron los Ministros de Obras Públicas y Comunicación de Ecuador, Perú. Argentina. Chile. Surinam, Guayana, Brasil, entre otros.

Ilrsa busca la integración física de 12 países, por medio del desarrollo de ejes de integración y desarrollo focalizado en el transporte, telecomunicaciones y energía. Ayer, se revisó el avance de los proyectos en los países miembros y la perspectiva que está dentro esa iniciativa tiene frente a la integración regional. Además, se presentó el desarrollo de sistema de información para gestión estratégica de proyectos (SIGE) y el sistema de información geo-diferenciada.

Para Víctor Rossi, Ministro de Transporte y Obras Públicas de Uruguay, elegido nuevo presidente del Comité del Ilrsa, los proyectos para apoyar la integración adquieren madurez. "Vemos la necesidad de no seguir rezagándonos en la construcción de infraestructura, sino lograr que ésta sirva al desarrollo y al mejoramiento de las condiciones de vida".

Por el lado de Colombia, con el problema de la guerrilla y el narcotráfico, los proyectos se han visto retrasados un poco, pero actualmente hay conversaciones para construir un puente sobre el río Mataje, asegura esta autoridad que se tiene previsto que dicho encuentro termine satisfactoriamente, en la reunión programada para tratar el tema⁵.

Promoción Internacional del eje transoceánico Manta-Manaos-Belén.

El Foro Latinoamericano de Liderazgo de Infraestructura Estratégica para el Crecimiento y Competitividad, que se realizó en Sao Paulo Brasil, del 29 de

⁵ Informe de Logística y Competitividad – Diseño editorial HOY

noviembre al 3 de diciembre del 2006 logró conocer entre los 25 Proyectos de Electricidad, Transportes, Puertos-Logísticas, Saneamiento, Petróleo y Gas considerados más importantes para Sudamérica, al Proyecto el EJE TRANSOCEANICO MANTA-MANOS-BELEN, donde se cumplió la presentación y análisis y la participación de Ecuador logró con el mencionado proyecto captar el interés de Organismos crediticios y de empresas de gestión de proyectos de tal envergadura.

Manta delegó representantes de Autoridad Portuaria, encabezados por el entonces Presidente de Autoridad Portuaria Ab. Trajano Andrade Viteri, y como director de la Comisión Especial Interinstitucional del Proyecto Puerto de Transferencia Internacional de Carga del Ecuador en el Puerto de Manta (CEIPTICEPM), tuvo la oportunidad de asistir y participar en el evento con el proyecto Transoceánico Manta Manaos-Belén, Asistieron además coordinadores del Comité de Iniciativa Regional Sudamericana (IIRSA) y representantes del Banco Interamericano de Desarrollo de Washington.

Entre la agenda cumplida por la delegación fue la reunión de trabajo con Mauro Marcondes Rodríguez, coordinador del Comité de Iniciativa Regional Sudamericana IIRSA, y la Econ. Denise Andrade representante del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil BNDES que ha sido una de las instituciones financieras que podría financiar el proyecto y ha tomado contacto con el gobierno de Brasil para conocer sobre la factibilidad

y su interés por las ventajas que ofrece el proyecto⁶ mismas que han sido conocidas en las reuniones bilaterales impulsadas por los dos gobernantes y realizadas en Manta y Manaos. (Viernes 1 de diciembre delegación APM)

Anexos 1 Información de Prensa

El Apoyo Gubernamental al eje Manta Manaos.

El 4 de abril del 2007 en Brasilia, en una reunión de Presidentes de Ecuador y Brasil se resolvió conformar una comisión bilateral Brasil Ecuador, con el objeto de impulsar el Proyecto del Eje Interoceánico Multimodal Manta Manaos Belén, en la primera reunión efectuada en Manta, los días 19 y 20 de abril, las delegaciones fueron encabezadas por el Embajador Antonio Marques Porto, Embajador del Brasil con sede en Ecuador y por nuestro País Trabajo Andrade Viteri Ministro de Transporte y Obras Publicas en esa entonces. La segunda cita se efectuó el 23 al 25 de mayo en la ciudad de Manaos, donde se incorporaron como observadores dos representantes diplomáticos del vecino país del Sur Perú.

El presidente Rafael Correa y algunos miembros de su gobierno se han referido en algunas ocasiones al eje comercial Manta- Manaos. Es importante que Ecuador se preocupe por abrir vías de comunicación interoceánicas no solo para ser un vínculo entre el océano Pacífico y la cuenca amazónica sino también para permitir a nuestros productos de

⁶ Diario el Mercurio, 2da sección, 1/12/06.

exportación contar con una ruta alterna al Canal de Panamá para llegar al Océano Atlántico.

Es indudable que Manta, con su puerto concesionado ahora a la compañía Hutchinson, opción para constituirse en el punto de partida en el Pacífico para la conexión interoceánica ecuatoriana. Lo que al parecer las autoridades no tienen claro es cuáles son los puertos a los que debe llegar la vía terrestre para transportar la mercadería, ni el río Napo ni el Putumayo ofrecen condiciones para transportar contenedores, el estiaje periódico dificulta incluso la navegación de embarcaciones menores y la naturaleza aluvial de esos ríos harían casi imposible mantenerlos dragados. Con el afán de que la ruta del norte tenga viabilidad.

El ex presidente Gutiérrez propuso la construcción de un aeropuerto en Tena, como si la mercadería viajaría por tierra desde Manta a esa ciudad para embarcarse por avión a Manaus.

Eso para el que conoce de comercio no tiene sentido, solo si una mercadería es de alto costo y poco volumen o es perecible se justifica el transporte aéreo cuando ese es el caso se lo hace directamente desde el origen al destino. A, pesar de que ese proyecto no aporta al progreso del país y la región oriental donde ya existen algunos aeropuertos de primer orden, el vicepresidente Moreno lo menciona como uno de los cuatro megaproyectos para la Amazonía.

Es importante señalar que existe otra alternativa en la ruta de enlazar el Pacífico con el Atlántico que tanto la Armada ecuatoriana como la peruana

conocen que la mejor navegabilidad de un tributario amazónico en el Ecuador es el río Morona. Es una realidad geográfica incuestionable. Adicionalmente, la sierra de Campanquiz que recorre paralelamente entre el Santiago y el Morona, se presta para construir la Carretera que una al Ecuador con el puerto Sarameriza en el Marañón que permite navegación todo el año. Esta vía es el eje vial N.-. 5 en los acuerdos de paz firmados con el Perú en 1998, en los que el vecino se comprometió a construirla para facilitar al Ecuador el acceso amazónico.

Para que pueda transportarse económicamente mercadería de Manta a Manaos esta tiene que ir a puerto Morona utilizando la vía Méndez- Morona, que se construyó hace 20 años y que falta acabar. Cuando el Perú cumpla con su compromiso, la mercadería podrá llegar hasta Sarameriza para ahorrar algunos días al evitar el Morona de Manta a Méndez existen varias alternativas viales siendo la más corta y directa la vía que atraviesa Guayas y Cañar. Si el Presidente y el ministro Andrade quieren realizar el proyecto interoceánico deben terminar la Méndez Morona y demandar al Perú el cumplimiento de su compromiso.⁷

Sin embargo esta alternativa no es factible por los costos de reconstrucción de vías, lo que implica el doble de distancia y la posibilidad que otros puertos ecuatorianos sean de transferencia ha sido descartado por el momento, pero es importante señalar el que proyecto tiene un impacto indirecto en las otras

⁷ Brosale ElComercio.org.⁷

regiones del país, y las posibilidades de desarrollo de la región amazónica se darían con la rehabilitación de un eje transversal de vías de sur a norte, lo que generaría posibilidades de comercio interno, y externo cuando las condiciones de un oferta competitiva con valor agregado se planifique en el mediano y largo plazo.

Acuerdo de Paz con el Perú.

El proyecto de navegabilidad a efectuarse en aguas peruanas, esta sustentado en un acuerdo de paz que obedece al **Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Ecuador- Perú** que nace como resultado de **los Acuerdos de paz firmados en Brasilia el 26 de Octubre de 1998, entre Ecuador y Perú** y es un esfuerzo conjunto de ambos países para elevar el nivel de vida de las poblaciones fronterizas, impulsar su integración y la cooperación mutua, por lo tanto este programa de acción binacional se sustenta en el derecho internacional publico que permite la captación de recursos y promueve la ejecución de programas y proyectos entre los que esta considerando la navegabilidad por los ríos que surcan por territorios peruanos y que la ruta Orellana Manaos tendría la entonces el aval de fomentar también relaciones comerciales con las poblaciones fronterizas peruana.

5.4. FUNDAMENTO LEGAL.

La construcción de la carretera Manta Manaos en su contexto presenta el siguiente sustento legal, del Ministerio de Transporte Obras Públicas y Comunicaciones acuerdo 001 del 12 de enero del 2001, Considerando que mediante Acuerdo Ministerial No. 54 del 11 de junio de 1985, se establece la Clasificación de los Caminos a nivel Nacional donde se determina y numeran los caminos en primarios, secundarios, terciarios y vecinales que constituyen la Red Vial del País.

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 860 del 5 de octubre del 2000 se dispuso que las redes primarias y secundarias a nivel nacional sean administradas única y exclusivamente por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Que en los referidos instrumentos se han utilizado los términos de conformidad a una clasificación de caminos en lo relativo a los niveles de importancia que unen los centros poblados o de actividad y tienen una mayor demanda de flujo vehicular y que en la actualidad requieren de una actualización y de un manejo funcional.⁸

El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de la fecha de suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial. Comuníquese y publíquese-- Dado en Quito Distrito Metropolitano a Ing. José M. Almeida⁹.

⁸ Benjamín Rosales

Este artículo enmarca la parte legal de manera definida sin embargo existen otros Ministerios como el de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, Turismo, Medio Ambiente, que están inmersos en el presente proyecto.

A nivel internacional encontramos los siguientes convenios internacionales que sustentan un marco jurídico de aplicación del transporte multimodal:

El acuerdo de Transporte Multimodal Internacional de 1980 (Ginebra - UNCTAD) Reglas de la UNCTAF-CCI sobre transporte multimodal. Convenio Internacional: de aplicación voluntaria

En América Latina se ampara en los siguientes acuerdos regionales de cooperación del transporte multimodal.

- Comunidad Andina: Decisión 339 - 1992
- Mercosur: 1994
- América del Sur: 1998

En el marco de las regulaciones del sistema andino de carreteras y vía marítima como multimodal, tenemos la siguiente decisión:

TRANSPORTE POR CARRETERA: DECISION 271, SISTEMA ANDINO DE CARRETERA

Objetivo: Vincular a los Países Miembros lo más directamente posible por medio de una red de carreteras continuas, que permitan un acceso expedito, seguro y económico entre los principales centros y regiones del área andina, nuestro proyecto presenta las perspectivas en el componente terrestre de un principal eje troncal del cual se derivan los siguientes ejes:

Ejes Troncales: Los que permiten la interconexión continua, directa, económica y segura entre los Países Miembros, en condiciones de transitabilidad durante todo el año, para facilitar el transporte de personas y el intercambio comercial andino.

Ejes Interregionales: Los que sirven de enlace de los Ejes Troncales con las redes viales de los demás países de América Latina.

Ejes Complementarios: Los que permiten la conexión de otras áreas internas de desarrollo con los Ejes Troncales.

TRANSPORTE MARITIMO: DECISION 288 Y 314 "LIBERTAD DE ACCESO A LA CARGA ORIGINADA Y DESTINADA, POR VIA MARITIMA, DENTRO DE LA SUBREGION"

“Se revisarán los permisos de operación, los acuerdos bilaterales u otros actos administrativos vigentes entre los Países Miembros, para efectuar modificaciones orientándolas a al libre intercambio de derechos aerocomerciales, que asegure una sana competencia y la calidad y eficiencia del servicio de transporte aéreo internacional”.

“Las autorizaciones para efectuar servicios de transporte aéreo no regulares de pasajeros, carga y correo dentro de la Sub Región, por parte de empresas nacionales de los Países Miembros, se otorgarán automáticamente”.

Establece la libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima que genere el comercio exterior de los países de la Sub Región, la cual se efectuará dentro del principio de la reciprocidad, de forma tal que las restricciones, exclusiones o reservas de carga existentes a favor de buques que naveguen bajo bandera nacional de los Países miembros o empresas asociadas, o fletados, u operados por empresas de transporte marítimo de la Sub Región, se eliminen conforme a un calendario.

TRANSPORTE MULTIMODAL: DECISION 331, se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal, siempre que el lugar estipulado en éste en el que el Operador de Transporte Multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia, esté situado en un País Miembro, o en el que haya de hacer entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un País Miembro.

Asimismo, se aplica a todos los Operadores de Transporte Multimodal que operan entre países Miembros o desde un país Miembro hacia terceros países y viceversa.

El fundamento legal que ampara la transacción en el transporte multimodal, es que un solo operador es el que maneja todo el proceso, para lo cual se

efectúa **UNA SOLA TRANSACCION MERCANTIL**, un único documento de transporte vincula el recorrido de la carga.

El operador de transporte multimodal emite un solo documento que se llama **CONOCIMIENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL**. Mismo que acredita no solo la celebración del contrato de transporte multimodal, sino que también prueba que el expedidor o dador de las cargas ha hecho entrega de ellas, quedando su custodia a cargo del operador, el documento admite su emisión tanto en forma negociable como no negociable.

5.5 HIPOTESIS

El Eje Multimodal Bioceánico Manta – Orelallana - Manaos – Belén, obra complementaria para el desarrollo del Puerto Internacional de Transferencia de Manta, se convertirá en el mediano plazo en ruta comercial alterna de las grandes navieras que cruzan el Canal de Panamá desde el Asia con destino a Manaos y Brasil, propendiendo a incorporar la producción agropecuaria de Manabí a los grandes flujos de mercancías y servicios que se generaran y en el corto plazo, mientras tanto la ruta aérea será el inicio del proyecto que promoverá el comercio internacional de nuestra región y país en el nuevo ordenamiento mundial del transporte globalizado.

VI METODOLOGIA

El método que se aplica en la presente investigación esta inmerso en los sistemas metodológicos de la deducción e inducción, que permiten esclarecer las teorías y posiciones técnicas y políticas que giran en torno al proyecto del eje multimodal y a la vez genera la búsqueda del sustento económico del porque Manabí puede beneficiarse con el proyecto en mención.

6.1. TIPOS DE INVESTIGACION:

- Por el alcance la presente investigación será: histórica, descriptiva y aplicativa
- Por la factibilidad de aplicación: el proyecto de integración continental será factible pues pretende solucionar un problema detectado en las limitaciones comerciales de nuestro país con los mercados asiáticos y con el uso del transporte multimodal que permita a nuestra infraestructura portuaria y aérea en especial,

aprovechar las posibilidades de mercados internacionales de gran escala.

- Por los objetivos: Será aplicada.
- Por el lugar: De campo
- Por la naturaleza: De acción.

6.2.- OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES:

VARIABLE INDEPENDIENTE:

Construcción del eje multimodal Manta, Manaos, Belén, o interconexión Pacífico-Atlántico.

VARIABLE DEPENDIENTE:

Desarrollo del Puerto de Transferencia de Manta e incorporación de los Sectores productivos en especial, los pesqueros-agropecuarios de Manab.

| CONTEXTUALIZACION | CATEGORÍAS | INDICADORES | ITEMS BÁSICOS | TÉCNICAS INSTRUMENTOS |
|--|---|---|--|--|
| <p>El eje multimodal es una alternativa al transporte por el Canal de Panamá, tiene un alto interés de países como China, Japón, Corea, Canadá, Brasil, para conecionar todo o parte del proyecto.</p> <p>La incidencia del eje multimodal en el desarrollo socioeconomico de la provincia de manabi</p> | <p>Construcción</p> <p>Aspectos Legales</p> <p>Ámbito Financiero</p> <p>Producción y comercializacion</p> | <p>Comercialización de bienes y servicios.</p> <p>Generación de competitividad con el mercado externo.</p> <p>Agilidad en los procesos.</p> <p>Relaciones internacionales.</p> <p>Materia prima</p> <p>Productos semielaborados</p> | <p>¿Cuál es la diferencia de costos y tiempo de transporte entre puertos asiáticos , australianos o Neozelandeses, del comercio mundial?</p> | <p>- Observación</p> <p>- Encuestas</p> <p>- Entrevistas</p> |

VIII. Conclusiones.

Estamos abocados a un mundo de competitividad y productividad, lo que obliga a prepararnos como entes profesionales y solidarios con el entorno, los grandes proyectos sobre los que descansa el futuro de nuestra provincia y en especial Manta, nos alerta a conocer las reales dimensiones de proyectos como la del eje interoceánico multimodal y su importancia estratégica de complementariedad para el desarrollo del futuro puerto de transferencia internacional de carga, convirtiéndolo en un Mega Puerto, concesión otorgada a 30 años a la empresa Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE) que es un miembro del grupo Hutchison Port Holdings, (HPH), subsidiaria del conglomerado multinacional Hutchison Whampoa Limited (HWL). HPH es el líder mundial en inversiones, desarrollo y operaciones portuarias con intereses en 22 países a lo largo de Asia, Medio Oriente, África, Europa y las Américas.

HPH opera un total de 44 puertos junto a un número de empresas de logísticas y servicios relacionados, por lo que debe ser el receptor de la carga de importación y exportación en la Costa Occidental de Sudamérica, además de constituirse en la alternativa de solución complementaria a la congestión del Canal de Panamá a través del Corredor Bioceánico Manta-Manaos, y le permita ser centro de desarrollo de Proyectos y Actividades Logísticas de transporte al servicio de Manabí, que apoye la reorientación

del tejido productivo que Manabí busca en su consolidación de convertirse en un nuevo polo de desarrollo del Ecuador.

Indudablemente el ROL a ser jugado por los puertos en el nuevo Milenio, dependerá en mucho de la percepción que se tenga sobre cuál debe ser la FUNCIÓN de los puertos en un determinado país. Como lo dijéramos al principio, ensayar una respuesta sobre el punto no resulta fácil, toda vez que son diversos los factores que la influncian.

¿Cómo serán, pues, los puertos de este Milenio? Indudablemente veremos muchos cambios en las décadas venideras, en términos de nuevos avances tecnológicos en los equipos de manipulación y transmisión electrónica de datos. Buques más grandes, quizás de 10.000 ó 12.000 TEUs, los llamados Post-Panamax obligarán a mayores inversiones de infraestructura y dragados. Aumentará el uso de la tecnología AGV (Automated Guided Vehicle), el volumen de TEUs/hora y la capacidad de movilización de contenedores/año por muelle, en esta realidad tenemos que aprender de lo que los otros puertos de la Región están haciendo, por ejemplo, el Puerto de la Sociedad Portuaria de Barranquilla en Colombia; en el mes de junio del presente año ha realizado una inversión de 7.5 millones de dólares en la compra de dos nuevas grúas de última generación de origen alemán, las nuevas grúas moverán un promedio de 45 a 50 contenedores en hora en su operación de carga y descarga de los buques inclusive los Panamax con 13

filas de contenedores, con lo cual se tiene mas productividad, siendo este el tipo de barcos de mayor tráfico por el canal de Panamá.

Además se debe tener disponibilidad de contar con la infraestructura de vías terrestres, aéreas, ferroviarias, que interconecten con un multimodalismo que para el caso del Eje Amazónico resulta una conexión estratégica del Océano Pacífico a los mercados de Asia; y al Atlántico con los mercados de Estados Unidos, Europa y Brasil, y África.

El Puerto de Manta y su ubicación estratégica en el centro de la Costa ecuatoriana, es el punto de partida del corredor logístico que permite una comunicación rápida con todas las ciudades y regiones del Ecuador por estar en el paralelo 1 del territorio nacional, el Eje será el articulador del desarrollo económico productivo que proyecta un desarrollo integral de Manabí para los próximos 20 años, y en una década se estima la generación de 100.000 puestos de trabajo en la zona de nuestra región provincial, y en Manta, como ciudad se prevé en una década que duplicará su población que hoy oscila en 300.000 habitantes.

Los megaproyectos, el Megapuerto; el Eje Multimodal, Manta-Orellana-Manaos- Belén; y el Aeropuerto Internacional, se constituyen en nuevas oportunidades para la Región de la Multimodalidad marítima, aérea, terrestre, fluvial y férrea.

En el componente aéreo las distancias desde los países asiáticos para las líneas aéreas latinoamericanas, presentan una considerable reducción de costos en tiempo y fletes, para tener una idea desde Tokio, por Los Angeles, Panamá, hacia Buenos Aires se cubre con un tiempo de 28 horas, y con la alternativa de nuestro aeropuerto, sería Tokio-Manta-Buenos Aires, se cubriría la ruta con 22,4 Horas.

En el componente marítimo el corredor Pacífico-Atlántico ahorraría un promedio de 20 días de navegación marítima, pues su ruta actual es por el canal de Panamá, considerando que el comercio mundial en un 60 % se lo realiza en los mercados asiáticos y australianos, con lo que las nuevas oportunidades de negocio se abren para toda nuestra región manabita en especial, los 5000 kilómetros del eje parten desde Manta con una distancia de 500 Km hasta el Coca, de allí hasta Manaus, se estima 2600 kilómetros y de allí hasta Belén se atraviesa un promedio de 2000 kilómetros.

La vía interoceánica mejoraría las opciones de comercio en la ruta terrestre y fluvial; un caso concreto que es de mucha expectativa comercial, es la empresa Manabita con asiento en nuestra ciudad, La Fabril, que esta produciendo Biodiesel, que esta en la línea energética del Etanol que Brasil aspira producir con miras al consumo internacional con alta demanda en los países asiáticos.

Nuestro Puerto y Aeropuerto una vez concesionado en mayor escala, tienen entonces un nuevo rol que desempeñar, estas infraestructuras deben

incursionar cada vez más, en el negocio de la LOGÍSTICA, bien por sí o mediante asociaciones estratégicas, en el cual los tiempos en que prestan sus servicios convencionales de manipulación de carga, operarán como grandes centros de distribución, control de inventario vía telemática y demás operaciones que agregarán valor a la carga.

Un interesante ejemplo de esto lo tenemos en el PSA-APP Distribution Pte. (Indonesia), un joint venture entre Asia Pulp & Paper Company Ltd. (APP) y el PSA por medio de la cual administran y operan un centro de distribución en el terminal de Pasir Panjang, el cual controla la re-exportación de productos de pulpa y papel desde la planta de APP en Indonesia, hacia Asia y Europa.

Con el sentido del caso, el "Libro Verde sobre los Puertos y las Infraestructuras Marítimas", preparado por la Unión Europea en 1997, declara como función de los puertos el actuar "como puntos de transferencia de la cadena intermodal de transporte" así entonces son las ciudades-puertos las que empiezan a generar valor en los servicios de puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles, que prestan y disponen cada vez con mayor eficiencia para la movilidad de carga y personas, en el dinámico mundo de los negocios internacionales.

Este rol, no obstante, difícilmente podrá ser desempeñado por los puertos - en particular aquéllos de países en vías de desarrollo- a menos que

previamente se definen los objetivos que se persiguen; se crea el marco legislativo que siembre la seguridad jurídica; se garantiza el mecanismo por medio del cual los grandes capitales puedan ser invertidos y, finalmente, se cuenta con un ente regulador y/o coordinador del sistema de portuario.

La voluntad política de los gobernantes de Brasil y Ecuador, demostrada con los dos encuentros de representantes gubernamentales realizado en Manta y en Manaus, y para el mes de julio en Quito, es un compromiso que debemos apoyarlo desde nuestras trincheras de lucha, para que este proyecto que fue solo una lejana idea hace mas de veinte años se concrete en el mediano plazo y es allí entonces, que todos los sectores públicos y privados están condicionados a una planificación institucional en función de la productividad de los procesos de productivos, tomar concienciación que la vocación de trabajo y de permanente capacitación de los manabitas debe multiplicarse lo cual evidentemente no se lo puede obtener mediante decretos ni declaratoria de proyectos “prioritarios” como es el caso del tema del presente trabajo, la participación en el desarrollo local, provincial, y regional es un imperativo para todos los manabitas.

Recomendaciones.

Las recomendaciones que se presentan en el presente proyecto de investigación están orientadas a entender y difundir como un proceso de planificación estatal con aporte de los sectores productivos y la sociedad civil, del megaproyecto complementario del futuro Megapuerto de Transferencia Internacional de Carga para Sudamérica con asiento en Manta, columna vertebral, del Eje bioceánico Manta-Orellana-Manaos-Belén, como un proyecto sostenible y sustentable para la economía de la Provincia de Manabí, con efectos directos e indirectos en la agroindustria, el comercio, el turismo, y el consecuente desarrollo socio-económico para el país en general.

- Se recomienda continuar con todo el apoyo gubernamental de la comisiones creadas por el Presidente de la República, en donde se incorporen a instituciones privadas que generan actividades relacionadas con el enlace bioceánico, y se realice un seguimiento del cronograma establecido, determinado por las Actas suscritas en Manta y Manaos por los delegados de los dos Presidentes de Ecuador y Brasil.

- Que las autoridades de nuestra provincia y los sectores productivos promuevan y agiliten los estudios para que la ruta terrestre preferencial del eje multimodal sea la Manta, El Rodeo, vía a Quevedo, Progreso, El Empalme, Valencia, La Maná, Latacunga, Salcedo, Los Carmelos, El Pano,

Tena, y Francisco de Orellana, con la cobertura de las ciudades intermedias de las 9 provincias del centro del país por donde pasaría el eje terrestre y se planifique grandes centros de acopio y distribución de productos y servicios de las regiones involucradas en el eje multimodal.

- Se declare y se cree al **Puerto de Manta**, como **Zona Económica Especial** de Exoneración e incentivos Tributarios, y de atracción de inversiones.

- Al **Aeropuerto Internacional “Eloy Alfaro”** como **Zona Franca Aeroportuaria** convirtiéndolo en aeropuerto de transferencia de carga y de pasajeros, la misma que serviría para el almacenaje de cargas provenientes especialmente del Asia con destino a países sudamericanos y de manera especial a Manaos.

- Desarrollar **Cadenas Agro-productivas** con los productores manabitas que les permita planificar una oferta exportable de calidad con miras a los mercados asiáticos impulsando el establecimiento de una zona de actividades logísticas, desarrollando un cluster de infraestructuras y servicios logísticos en Manabí.

- Determinar a lo largo de la ruta establecida y trazada como eje un sistema de transporte sustentable, accesible y acordar que el proyecto sea sostenible ambientalmente, sin impactos negativos sobre la población y el ecosistema.

- Considerar como alternativas para la ejecución del Puerto Fluvial en Orellana, la construcción del Puerto en el sitio Ballesteros cercano al Cantón Nuevo Rocafuerte último punto de la frontera ecuatoriana con el Perú, la idea es que desde Orellana, las embarcaciones menores bajarían y subirían la carga desde o hasta Nuevo Rocafuerte (Ballesteros), estos tramos tiene las mejores condiciones para la navegación, tanto por el calado del río pues en este punto se unen los ríos Aguarico, Yasuní con el Napo, convirtiéndose en caudaloso, así como la disminución de dificultades u obstáculos para la navegación con lo que se podría ser considerado como hidrovía óptima para el transporte de importantes volúmenes de carga y de personas por el río Napo, por lo que la navegabilidad es mas segura en todo el año, llegando a tener un calado que superan los 10 metros de profundidad, con lo que el sistema de transportación de la carga de contenedores en barcas se convierte en mas segura y rápida de traslado, además este modo de transporte no modifica sino en una mínima parte el ecosistema y los impactos ambientales con parámetros controlables por lo que con estudios especializados se garantiza la durabilidad y sustentabilidad.

- Establecer en el conjunto del Proyecto la declaratoria y creación de la Zona Franca de Francisco de Orellana, y se estudie la factibilidad de la construcción del **Ferrocarril Ecológico Amazónico** como un proyecto binacional que una el Puerto Francisco de Orellana con la localidad de Cabo Pantoja ubicado en el territorio del vecino país del Perú, orientado a la prestación de un servicio alternativo de transporte intermodal masivo de

personas y carga que incremente los volúmenes distribución que se genere por la expansión del comercio desde el Pacífico al Atlántico, además que fomenten el ecoturismo de la amazonía e integre al Perú a los proyectos que surjan de la integración comercial amazónica, de Ecuador con Perú, Brasil, y Colombia.

- Establecer los parámetros técnicos y financieros que permita según los estudios de prefactibilidad realizados por Autoridad Portuaria de Manta, establecer como viable la alternativa del **PUERTO DE PROVIDENCIA** y la construcción de su terminal portuaria-fluvial, zona que se encuentra a 65 Km del **PUERTO DE ORELLANA**

PROPUESTA

Tema: Fortalecimiento de los sectores productivos mas vulnerables de la provincia de Manabí que se beneficiarían con la ejecución del eje bioceánico Manta- Manaus-Belem

INTRODUCCION:

La Presente propuesta implica el análisis investigativo de campo, y bibliográfico en torno a un proyecto que ha tenido historia en la integración comercial de las regiones costeras y amazónicas del país, y que con la concesión del Puerto de Transferencia Internacional de Carga de Manta, se la retoma gracias al impulso que el actual Presidente de la República Econ, Rafael Correa Delgado esta brindado al mismo, con la conformación de comités binacionales avalados por el propio Presidente de Brasil, Ignacio Lula Da Silva.

En este contexto, la propuesta la presento gracias a la participación que tuve en el directorio de Autoridad Portuaria de

Manta, siendo director de la Comisión Especial del Puerto de Transferencia, donde al ser parte de la I delegación de esta Institución se recorrió con funcionarios de APM. la ruta fluvial por el río Amazonas y Aérea hasta Manaos, y con estudiantes de la Facultad de Comercio Exterior se realizó la expedición del eje terrestre, hasta Orellana, punto fluvial de tránsito de la carga que se aspira movilizar por el eje fluvial, de tal manera que a más de la experiencia vivida, y con las entrevistas y coloquios presentes con funcionarios expertos en temas afines al proyecto de países como Brasil, México, Argentina, Colombia, Paraguay y Uruguay, de tal manera que esta propuesta la comparto con los trabajos bibliográficos que mantiene Autoridad Portuaria como ente coordinador en la Provincia y que mantiene un cronograma establecido del proceso de ejecución del proyecto de pre factibilidad que lo cito como referencia más cercana a la viabilidad del mismo.

1.- JUSTIFICACION.

Al plantear la siguiente propuesta, esta se dimensiona por los efectos a mediano y largo plazo que ocasionará el desarrollo de la concesión del puerto de Manta, ya que al proyectarse como un mega-puerto de transferencia, éste se convierte en la columna vertebral y en el complemento estratégico para el desarrollo y expansión del comercio internacional provincial y nacional.

Para el proyecto del eje multimodal interoceánico Manta-Manaos; el Puerto de Manta serviría de punto de partida y llegada dentro de los 5000 kilómetros que separan la costa del Pacífico con la Atlántica.

Manta y Manabí con sus sectores productivos deberán generar carga de exportación aprovechando la conectividad con mercados asiáticos y brasileños y la complementariedad logística de la distribución física internacional que tiene el proyecto, es estratégico entonces que, el eje multimodal beneficie a ciudades del interior de Manabí y en especial a los cantones que necesitan reactivar su aparato productivo que poseen en su riqueza agropecuaria y pesquera sus mayores ventajas comparativas; y tengan las posibilidades de generar productos con valor agregado mirando a los países de la **Cuenca del Pacífico y de Brasil** como mercados con alta demanda de la materia prima que son nuestras principales fortalezas que tiene nuestra provincia.

En este proceso es pertinente por lo tanto, fortalecer el proyecto para lo cual es necesario poner en marcha un sistema de información estratégica a todo nivel, que profundice en todas las etapas una sinergia de instituciones públicas y privadas que permitan ir focalizando grandes proyectos como el que propongo.

Sin embargo para Instituciones como **Autoridad Portuaria de Manta** y los Ministerios como el de: **Transporte y Obras Públicas, Relaciones Exteriores, Comercio e Integración** especialmente, ya han tomado la iniciativa de impulsar la información que generada en los últimos cinco años ha sido parte de la gestión estratégica de la agenda del **IIRSA**, para Sudamérica, donde la integración de la infraestructura ha permitido concentrar los esfuerzos en la concesión ya lograda del Puerto de Manta y la conexión de las costas Atlánticas y Pacíficas, donde el Eje Amazónico es el de mayor interés para países involucrados.

Resalto que una vez que asumió el Ministerio de Transporte Y Obras Públicas el abg. Trajano Andrade, ex Presidente de Autoridad Portuaria de Manta, se impulsa y se retoma el proyecto, motivados desde que el actual Presidente de la República Econ. Rafael Correa ya como candidato y el proponente de éste trabajo de investigación para la maestría de Finanzas y Comercio Internacional siendo parte del directorio de la Comisión del Puerto de Transferencia (**CEIPTICEPM**) tuve la oportunidad de estar presente y

recibir en la Autoridad Portuaria de Manta, al actual Presidente, donde declaró el Econ. Correa **“que Manta, sería el inicio del Eje Multimodal del corredor bioceánico Pacífico-Atlántico,”** por lo tanto el proyecto sería una alternativa de fomento a los sectores productivos con menor incidencia en la inserción de la comercialización internacional, de tal manera que proponemos los siguientes términos de referencia de la provincia de Manabí, para dirigir una planeación dentro del marco del proyecto en mención.

TERMINOS DE REFERENCIA PARA LA JUSTIFICACION

ANTECEDENTES:

La Provincia de Manabí, se ubica en el centro del Litoral costero del Océano Pacífico. Limita al norte con la provincia de Esmeraldas, al Este con Pichincha, Los Ríos y Guayas; al sur con Guayas, y al Oeste con el Océano Pacífico.

Sus habitantes alcanzan el promedio de 1 millón trescientos mil, distribuidos en sus 22 cantones, su capital es Portoviejo que alcanza un promedio de 300.000 Hab, igual que Manta, su principal puerto con casi igual número de habitantes.

Manabí, tiene una extensión aproximada de 18.440 Km², y aproximadamente 350 Km. de costa marítima, con importantes accidentes geográficos como la bahía de Cojimíes, Punta Jama, el Cabo Pasado, la

Bahía de Caráquez, la Bahía de Manta, Punta de Jaramijo, el Cabo de San José, el Cabo de San Lorenzo, la Ensenada de Cayo y las islas de la Plata y Salando.

Su actividad económica es de orden agrícola-pecuario-pesquero-artesanal-turístico, su vocación agrícola le ha permitido liderar a nivel nacional con la producción y exportación de café, cacao, maíz, arroz, algodón, plátano, tagua y una gran variedad de productos cítricos y frutas, implantándose industrias procesadoras de aceites y grasas que lideran el mercado nacional e incursionan con éxitos en el comercio exterior.

A nivel de la industria extractiva de los recursos pesqueros, las procesadoras de atún asentadas en Manta, convierten a esta ciudad en la concentradora de la producción pesquera-artesanal de la región y se lidera con la mayor flota atunera del pacífico Oriental, varias plantas procesadoras exportan a Estados Unidos y Europa principalmente.

Los servicios generados a través de la actividad turística, es otro de los sectores importantes de la provincia que representa rubros que generan directa e indirectamente plazas de trabajo y actividades conexas en los sectores de la micro y pequeñas empresas manabitas en el área de transporte y alimentos y bebidas.

MAGNITUDES DE LA SITUACION SOCIO-ECONOMICA DE MANABI.

La provincia presenta inequidades en sus estratos poblacionales, las investigaciones asocian a la pobreza con el estancamiento productivo de los últimos 25 años generado y con efectos en todos los sectores de mayor dimensión de creación de riqueza.

Desde un punto de vista geográfico, la extrema pobreza en Manabí es un fenómeno netamente rural, la incidencia de la indigencia es de 51,5 % en los analfabetos, el nivel superior es de 12,4 %, destacándose que la mayoría de ciudadanos y ciudadanas pobres tan sólo han alcanzado el nivel primario de educación, se puede constatar que la mayor incidencia de la indigencia se encuentra entre quienes realizan trabajo familiar no remunerado, entre quienes se desempeñan como jornaleros o peones y entre los trabajadores de cuenta propia o los llamados del sector informal de la economía, estos tres grupos representan el 74 % del total de indigentes de Manabí.

Esta desigualdad de la estructura social se refleja de una estimación de los ingresos realizada por el trabajo del Consejo Provincial de Manabí, en su estudio de los **OBJETIVOS DE DESARROLLO DEL MILENIO (ODM)** donde se estima que del total de los ingresos de la provincia, el 10 % mas rico se lleva el 37 % del total, mientras que el 10 % más pobre, tan solo el 1,5 %.

Manabí, es la provincia de la Costa, junto a Esmeraldas que peor se encuentra en términos de pobreza de ingresos, en términos generales

alrededor del 60 al 70 % de la población vive con menos de 2 dólares diarios; de ese total el 40% es extremadamente pobre o vive con menos de 1 dólar.

En ese contexto, Manabí, es el territorio del Ecuador con mayor nivel de extrema pobreza según las **Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)**, a pesar de los esfuerzos realizados en la década del 90 se ha conseguido reducir la extrema pobreza, llegando en términos absolutos alrededor de 126.689 habitantes de Manabí que no tienen satisfechas al menos dos necesidades básicas, en efecto de acuerdo con este indicador, tres de cada cuatro habitantes de la Provincia tiene, al menos, una necesidad básica insatisfecha, por ejemplo hay casos de ciertas parroquias como Julcuy, Lascano, la Unión, San Pablo, Campuzano (sitio La Palma, del cantón Paján) y Noboa superan incluso el 85 % de extrema pobreza según las NBI.

Si tomamos como línea de pobreza 1 dólar diario per cápita, según las metas del Plan de reducción de la pobreza en nuestra provincia de un promedio de 35.5 % en el año 2003, a 17.75 en el 2015, o sea para alcanzar la meta, si tomamos el año 2003 como punto de partida, el crecimiento per cápita acumulado debe alcanzar el 65 % hasta el año 2015.

En este análisis, existen grandes diferencias cuando confrontamos lo urbano y lo rural, en lo urbano Manabí necesita un crecimiento acumulado del 69 % sin redistribución y el 22% con redistribución, sin crecimiento, variable que

solo es posible con la ejecución de grandes proyectos socio-económicos como lo que planteamos, por su efectos directos e indirectos en la implantación de cadenas productivas con visión al comercio internacional, para lo cual es necesario concentrarse en la productividad del campo, que es lo ligado a la pobreza rural, para reducir las desigualdades sociales de ese sector, de allí que las políticas de pro-crecimiento deben redistribuir riqueza

Cabe entonces destacar que a pesar de que la pobreza es un fenómeno importante en Manabí, difícilmente disminuirá si no cambian los patrones de redistribución de la riqueza, entendiéndose como una política redistributiva que consiste en imponer impuestos pero de acuerdo a los ingresos de los actores económicos y luego distribuir esos recursos equitativamente a cada persona de la población.

No es viable entonces luchar contra la pobreza en una sociedad en que el 10% más rico se lleva el 37 % del pastel, mientras que el 10% más pobre, tan sólo el 1,5%. Cualquier estrategia de reducción de la pobreza que no tome en cuenta la reducción de todo tipo de brechas existentes en la provincia no sentará las bases para construir un desarrollo sustentable y sostenido a lo largo del tiempo.

Es necesario frente a este panorama redimensionar la dinámica productiva y presentar las potencialidades económicas de Manabí, en función de un

proyecto complementario al eje multimodal como es el Puerto de Transferencia y el Aeropuerto Intercontinental Eloy Alfaro de Manta como proyectos de alta incidencia socio-económica.

POTENCIALIDADES ECONÓMICAS DE EXPORTACION EN MANABI.

Tres son los ejes productivos de la provincia, **Pesca, Agrícola-Pecuario y Turismo** que me permito analizarlos en función de ésta propuesta que, tomando como punto de partida el Puerto de Manta, el eje vi- oceánico Pacífico-Atlántico será el enclave para el crecimiento y desarrollo de nuestra base productiva mencionada.

EL SECTOR PESQUERO EXTRACTIVO-INDUSTRIAL.

Este sector aporta con el 6,7 % del total de las exportaciones nacionales y con más del 40 % del total de la pesca de todo el país (Plan de Desarrollo Provincial 2004).

Hay que destacar la importancia del sector extractivo e industrial del atún, y su permanente preocupación por mantener los niveles de calidad para la exportación, ya que a mediados del año 2006, la Comunidad Europea evalúa las normas sanitarias aplicadas a todo el proceso que implica inspecciones a las flotas de los barcos y fábricas.

Según la **Cámara de Industrias productoras de atún (CEIPA)**, el 60 % de la producción de enlatados de atún que se genera en Manta, se exporta a mercados europeos, y la meta es superar ese porcentaje según los industriales del sector presididos por Ramón Sierra presidente de (CEIPA). Por su importancia en la generación de trabajo y sus efectos indirectos, las exportaciones de enlatados y de atún generan un promedio de 300 a 500 millones de dólares, de tal manera que la industria pesquera es el tercer rubro de exportación que tiene el país después del petróleo y el banano, así el sector seguirá preparándose en perfeccionar los controles sanitarios, porque detrás de ello está la Comunidad Europea y la FDA de los Estados Unidos.

En este aspecto la **Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí**, aporta al sector con su laboratorio **Centro de Servicios para el control de la Calidad de la Escuela de Ingeniería Industrial (CESECCA)**, creado para brindar certificación para la exportación, y formar parte del programa Exporecuador para fortalecer el Sistema Ecuatoriano de Calidad y enfrentar las barreras técnicas al comercio internacional y las exigencias técnicas y reglamentarias del mercado internacional, teniendo en cuenta lo acordado en el marco de la OMC y la CAN, así como las normas del mercado comunitario europeo.

Para responder a las mayores exigencias de controles y certificaciones sanitarias que imponen los países compradores de los productos agrícolas

en especial, se hace necesaria la dotación de equipos para laboratorios de control de calidad.

CESECCA, cuenta en la actualidad con un moderno control único en el país con modernos equipos y tecnología de punta para el análisis de controles y pruebas de microbiología, así como certificados y acreditación de productos de exportación. En la actualidad ha brindado controles a diez empresas pesqueras y amplía sus servicios a otras empresas acuícolas y agrícolas del país, y con la última donación de equipos con alta tecnología donados por la Unión Europea a través de la CORPEI permitan se afianzará la certificación de la norma ISO 17025 que permite la acreditación para la competencia técnica del laboratorio.

En la actualidad existen 17 empresas pesqueras de Manta que procesan 1400 toneladas diarias de atún, y con una flota pesquera de 87 embarcaciones que desembarcan 560 mil toneladas de atún al año, para satisfacer la demanda de las industrias de Manta que procesan 360.000 toneladas al año, por lo que se requiere 200 mil toneladas que son suministradas por barcos de bandera extranjera a la industria ecuatoriana. Además se estima un promedio de 3.000 embarcaciones de fibras artesanales que unidas a las decenas de barcos también camaroneros constituyen la mayor flota pesquera del Ecuador.

Existen en este ámbito experiencias interesantes como la de **MARBELIZE** que procesa al año 32 mil toneladas de atún y está incursionando en procesar el encebollado, ensalada rusa, atún a la mexicana y otros platos extranjeros que ya son comercializados en nuestro país. Actualmente Marbelize está exportando también atún enlatado en envases de vidrio a Europa debido al cuidado que existen en algunos países que importan el atún ecuatoriano, porque según estudios realizados por ambientalistas de esos países en especial europeos la tradicional lata de aluminio en lo que se envasa es perjudicial para la salud, por lo que también ha crecido el atún en pouch (atún en fundita).

Esta empresa exporta a: Alemania, Portugal, Francia, Dinamarca, Bélgica, Croacia y Angola en África.

En Latinoamérica exporta hacia Brasil, Argentina, Perú, Chile, y está tratando reargumentar su mercado en Colombia y Venezuela.

Ecuador en general está en el proceso de innovación de productos pesqueros, con lo cual se presenta con su oferta atractiva para mercados europeos y del mismo Brasil para el mercado de Manaus, por ejemplo en los enlatados existe los calamares en trozos y en salsa, pulpo en aceite vegetal y mejillones en escarabeche, así como la ensalada rusa ya mencionada y la mediterránea con atún, y los otros tradicionales como lomititos en atún enlatados en aceite vegetal, en agua, mix de lomos y trozos de atún, atún

desmenuzado y rallado, el sandwichero, lomitos de atún en aceite de oliva extravirgen y el nuevo producto es VENTRESCAS de atún en aceite de oliva.

Estos mariscos son elaborados por CONSERVAS ISABEL de España e importados por **CONSERVAS ISABEL DE MANTA**, ésta empresa según Luis Mendoza subgerente comercial, ésta empresa está en capacidad de producir hasta 12 mil cajas diarias.

Otra de las empresas de reciente creación en el año 2006 es NIRSA que le está poniendo su marca REAL al encebollado de atún en lata, este producto lo envasa en una lata de 400 gramos y su precio de venta al público es de 1,28 dólares, este producto que ya está circulando en todo el país, prepara la empresa su primer embarque a España dirigido en especial al segmento de ecuatorianos radicados en ese país y cuya demanda por esta plato es muy añorada, también se pudo conocer en entrevista realizada a un medio de comunicación local como diario LA HORA que el señor Santiago Coral gerente comercial de Nirsa manifestó que posterior a España, está en planes de la empresa incursionar en Estados Unidos e Italia en donde existen también muchos ecuatorianos con la estrategia de que ellos podrían ser los multiplicadores de los productos ecuatorianos.

Para nuestro interés del tema en realidad que podemos ofertar atún hacia Manaos, aprovechando que el Eje Multimodal ya despierta interés en los

empresarios brasileros por importar **atún** siendo **uno de los productos principales que consta en la lista de requerimientos comerciales mencionados por los expertos reunidos en la última cita binacional Ecuador –Brasil reunidos por el tema del eje Bioceánico en la ciudad de Quito los días 18 y 19 de Julio.**

SECTOR TURÍSTICO.

Manabí, presenta una reactivación del sector generada por los emprendimientos e iniciativas privadas evidentes en los últimos diez años, a pesar que la competitividad turística provincial es menor a otras regiones que han tenido el apoyo estatal de brindar la infraestructura complementaria a los servicios que brindan los diversos operadores turísticos.

En general la provincia presenta sus mejores recursos naturales a propios y extraños, sus ventajas radican en las inconmensurables bellezas naturales de las playas y campos.

Manta se constituye en una ciudad con capacidad de ser distribuidor turístico hacia los demás cantones y atractivos turísticos provinciales creando de esta manera un entorno favorable con los mejores servicios que presta la ciudad, desde las condiciones aeroportuarias y de servicios hoteleros y gastronómicos

Puerto y la Industria del Turismo.

El Puerto de Manta, se constituye en el soporte del desarrollo turístico de gran escala, considerando que el turismo asociado a la navegación de los famosos cruceros considerando el antecedente que tenemos del periodo 1997.2005 modernos cruceros exclusivos de turistas con alto poder adquisitivo, un mínimo de 5 buques se recibió en 1997 y el máximo de 14 en el 2004.2005, detectando un crecimiento de 180 % considerando la dimensión del buque, se conoce que el crucero mas pequeño que ha recibido el Puerto es el CALEDONIAN STAR con bandera de BAHAMAS, 3132 TRB, 98 metros de eslora y 87 pasajeros; en cuanto al crucero mas grande es el INFINITY con bandera de Bahamas, 90.228 TRB, 294 de eslora y 1835 pasajeros.

Entre los cruceros de mayor dimensión que acoderaron al puerto, tenemos 5, de los cuales el menor es el ROYAL PRINCESA de 45.000 TRB, 230 de eslora y bandera inglesa, hasta el INFINITY de 90.228 TRB, 294 metros de eslora y bandera de Bahamas. A pesar de que estos cruceros han superado la longitud del muelle en un 20 % de promedio, los servicios han sido rápidos y seguros y hasta el momento no se han recibido de parte de sus capitanes cuestionamiento alguno.

Esta realidad se confirma porque nuestro Puerto ha funcionado como puerto de transferencia del turismo internacional hacia lugares de atracción e

interés turístico, como Galápagos, Quito, Cuenca y la zona rural de Manta, específicamente el bosque húmedo de PACOCHE.

La estructuración del movimiento turístico por cruceros desde 1997 al 31 de diciembre del 2005 es de 66.111 pasajeros (64.5%) y de 36.355 tripulantes (35 %), dando un total de 102.466 personas, con estos datos de Autoridad Portuaria de Manta, agencias especializadas de turismo estimaron un gasto promedio de 100 dólares en el puerto de destino, y si estimamos el promedio del análisis, los turistas gastaron \$ 10.246.660,00, que por efecto de un multiplicador de 8 la circulación alcanzaría aproximadamente los 80.000.000,00 de dólares.

Según CRUISE INDUSTRY NEWS, la industria mundial de cruceros turísticos en el año 2001, registró ventas por 15.400 millones de dólares americanos y una tasa de ocupación de 96,6 % y proyecta para el 2007 la cifra de 20.000 millones de dólares.

El 18 de marzo del 2007, arribo otra vez el INFINITY, con 2.200 turistas, y permanecieron en el puerto 12 horas, cuyos pasajeros en su gran mayoría norteamericanos y europeos recorrieron otros cantones como Puerto López, y su sitio Machalilla, Montecristi, y el bosque de Pacoche.

Es pertinente mencionar que poco a poco con el proyecto del eje multimodal, las principales vías manabitas deben ir reconstruyéndose con el

consiguiente beneficio de explorar otros atractivos turísticos que puede ofrecer nuestra provincia, y en esa perspectiva está el desarrollo del **AGROTURISMO** como alternativa que es el turismo ecológico, donde pueden sobresalir cantones como Santa Ana, Calceta, Rocafuerte, Chone, Portoviejo, Olmedo, Montecristi, que pueden ofrecer singulares fincas, con abundantes especies de árboles, restos de fósiles, fauna, flora, ríos, cascadas y elaboración de artesanías, todo esto acompañado de la comida típica manabita ya reconocida a nivel internacional.

Existe un atractivo turístico comercial en la parroquia Bachillero del cantón Chone, denominado la **EL HUMEDAL LA SEGUA**, que es el quinto humedal de importancia en el Ecuador, abarca 1.742 hectáreas y es un lugar ideal para la reproducción natural de la especie **CHAME**, que últimamente este pez de agua dulce es criado hasta su captura por unas 200 familias de Tosagua y San Antonio, y como el chame es generador de recursos en esas zonas cada año se organiza la feria internacional del chame en donde se preparan hasta 500 chames en distintas presentaciones, cada 8 de septiembre fecha de la feria, la parte gastronómica se complementa con bailes, paseos en bote, exploración de los sitios campestres entre otras actividades, hay que destacar que por la promoción de esta especie, su carne es cada vez más apetecida y se conoce de iniciativas de exportarlo a los Estados Unidos, con lo cual es necesario que el humedal tenga la atención de las autoridades para que se controle la amenaza de la sedimentación y se realicen estudios para que el sistema de riego Carrizal

Chone no afecte sus condiciones naturales en especial la reproducción natural de los chames.

El atractivo que presenta el Parque Nacional de Machalilla, (PNM) uno de los principales atractivos de Manabí, fue establecido en el año 1979, el parque incluye más de 55.000 hectáreas de bosque seco y matorral costero, además de una larga extensión de playa, dos islas e islotes rocosos mar adentro y una vasta área de océano circundante. Se estima que un 19% de plantas leñosas en el PNM es frecuente, incluyendo la palma de tagua. Los límites del parque marino protegen el 40 % de las pesquerías costeras del país.

La Isla de la Plata es una importante zona de alimentación para muchas especies de aves costeras, entre las que se encuentran, pelícanos, aves fragata y piqueros y protege la única población conocida de albatros ondulados fuera de las Islas Galápagos.

Este PNM, relacionado ya con el turismo de carácter internacional, famoso por el avistamiento de las ballenas en la temporada de los meses de junio a septiembre de cada año; la ballena jorobada tiene su zona de cría dentro de los límites del parque y son atractivo muy especial para la visita de turistas europeos y norteamericanos especialmente.

Además argumento que el PNM que es considerado una de las tres áreas protegidas en la región continental de este país que contiene un espacio marino, posee otros atractivos turísticos localizados tanto en su interior del parque como en su zona de amortiguamiento, siendo los principales:

SENDEROS: que comprende los sitios, Agua Blanca, Los Frailes, La Isla de la Plata, El Rocío, El Sombrerito en la Parroquia Machalilla, Bola de Oro en el sitio El Pital.

PUERTO CAYO: Playas, pueblo rural costero y sitios para la observación de ballenas, islotes y cerros para visitas panorámicas y observación de aves y paisajes marino.

LOS FRAILES: Sector con potencial paisajístico y recreacional por sus playas y bosque seco tropical.

AGUA BLANCA: Se encuentra un museo con una arqueología importante de las culturas manabitas.

PUNTA LOS PIQUEROS: Sus paisajes marinos costeros permiten la observación de la ictiofauna y aves.

SALANGO: Posee también playas y un museo arqueológico.

ISLA DE LA PLATA: Tiene un Faro en el cerro para la observación de la abundante flora y fauna, además de espacios propios para la práctica de la natación y el buceo de aventura.

El PNM EN 1990 fue declarado sitio RAMSAR, que ubica como un humedal de importancia internacional según la Convención Ramsar sobre humedales.

ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO TURISTICO.

Considerando que el desarrollo de la actividad turística es imprescindible para la economía manabita, sus potencialidades y encadenamientos deben fortalecerse en torno al proyecto multimodal por entenderse que los flujos comerciales generan efectos directos e indirectos en las cadenas productivas que nuestra provincia puede ofertar, y si partimos de la infraestructura portuaria y aérea con que cuenta principalmente Manta, sin desconocer por ejemplo el aeropuerto de Portoviejo, y el enlace con la concesión del anillo vial sur, y el puente Bahía - San Vicente con la reconstrucción de las carreteras que conecten con Quito y Guayaquil, hay que entender entonces que el turismo parte de la infraestructura de la conectividad de los servicios de transporte, terrestre, marítimo y aéreo, y no perdiendo de vista el proyecto de la VIA FERREA cuyo proyecto contempla un ramal ferroviario MANTA-QUEVEDO, que es una alternativa a la ruta terrestre que conectará Manta con Orellana.

Por otro lado compartimos los siguientes objetivos que la Autoridad Portuaria considera conveniente diseñar en torno al turismo asociado a la navegación de cruceros por cuanto de ello se derivan los paquetes de recreación a turistas de alto poder de demanda de servicios de calidad, con componentes naturales que Manabí puede ofrecer, para lo cual se requiere:

- Captar nuevas líneas de cruceros que acoderen en el puerto.

- Asegurar que la navegación en las áreas portuarias vaya con la concesión del puerto creando las condiciones de servicios seguros y rápidos para los grandes buques, pasajeros y tripulantes.

- Apoyar la oferta de cruceros desde los sectores públicos y privados de la provincia, estructurando paquetes turísticos de corto tiempo, para que el plan de visitas les permita observar varios lugares, y que en nuestro caso podría ser la Isla de Salando, Parque Nacional de Machalilla, Sosote (artesanías de tagua), Montecristi (artesanías de paja toquilla), Bachillero (humedal la Segua), fincas agro-turísticas de los cantones Santa Ana, Olmedo, Junín, etc.

- Establecer metas que permitan que en lugar de recibir 14 cruceros por año, lleguen un promedio de 20 y que su permanencia en lugar de 8 horas se prolongue cuando menos a 24 horas.

- Establecer los estándares mínimos de confort que deben ofrecer los agentes turísticos desde el transporte, servicios de guías en distintos idiomas, restaurantes, hoteles, ferias, y seguridad desde el desembarco hasta el ingreso a la ciudad y viceversa, estableciendo estándares de servicios de alta calidad y bajo costo.
- Diseñar el **CORREDOR TURISTICO ECOLOGICO MANABITA** como una alternativa del fomento de nuestros recursos naturales en especial de los cantones manabitas que necesitan reactivar su base socio-económica desde sus ventajas comparativas.

Promocionar y realizar las gestiones para que el Ministerio de Turismo, establezca como política provincial la ejecución del PLAN DE TURISMO 2020 (PLANDETUR), realizado en talleres de trabajo por los principales operadores e instituciones públicas y privadas involucradas en el sector, planificación que permita cristalizar las mejores perspectivas para desarrollo del turismo integral en Manabí.

CONTEXTO GENERAL DEL SECTOR AGROPECUARIO.

Para tener una idea general en los otros sectores extractivos y productivos, en la última década; la dinámica productiva de la provincia, presenta un importante incremento en los sectores de cría de animales (26% de

crecimiento), extracción de madera (48% de crecimiento) y sobre todo, en la fabricación de productos minerales no metálicos (46 % de crecimiento).

Estos datos señalan una escalada de los procesos de extracción de recursos naturales y preocupantes como el dato del Consejo Provincial de Manabí, (CPM) donde se señala que anualmente en nuestra provincia se deforestan entre 10 y 12 mil hectáreas y en cuatro años se han deforestado en la provincia unas 45 mil hectáreas, mientras que el plan del CPM mantiene es reforestar unas 30 mil hectáreas.

Por otro lado, la extracción minera (7 % de crecimiento), las camarónicas (31%), y sobre todo los cultivos tropicales (72%), han reportado un importante decrecimiento productivo, esta tendencia se desencadenó a finales de los noventa por la crisis financiera.

Uno de los problemas principales por lo que atraviesa el agro manabita, es la falta de agua para riego, la escasez afecta en especial la zona norte y sur de la provincia; a inicios del año 2007, 71.821 hectáreas de cultivo de maíz, maní, y arroz fueron afectadas, a esto se suma que los grandes proyectos hídricos como la segunda etapa del Carrizal Chone, no se inician, y se cuestiona el aporte en riego que ha brindado la primera etapa, aunque fuentes oficiales afirman que el contrato de la obra fue para regar en la primera etapa 5900 hectáreas, y el encauzamiento del río Carrizal y Canuto, al final de la obra el sistema terminó regando 7.250 hectáreas, o sea 1.350

Ha. más; pero esta proyección según los estudios en la primera etapa estará funcionando en 3 años más se hace importante por lo tanto, que el proyecto impulse al restablecimiento operativo del sector agropecuario, siendo una de los motores que deben impulsar tanto el sector público y privado para retomar con nuevos mecanismo las fortalezas del campo manabita, pues debemos proyectar que la salida al Océano Atlántico en busca de los grandes mercados como Brasil, Europa, está en la oferta de productos alimenticios básicamente, mercados como China, requerirá, dicen las estimaciones de la FAO, (organismo de las NNUU), para la alimentación, nuevos mercados proveedores de alimentos y bebidas básicamente.

De allí que es oportuno retomar con un apoyo total del gobierno central y de nuestra autoridades el replanteamiento que no quede en un simple enunciado de presentación oficial, como la efectuada en la primera semana del mes de junio, donde Manabí estuvo presente, en el lanzamiento efectuado en la ciudad de Guayaquil del **PLAN NACIONAL AGROPECUARIO 2007-2011** que tiene como objetivo central impulsar la reactivación del sector agropecuario hacia un modelo de desarrollo sostenible para mejorar la producción contribuyendo al desarrollo social con equidad y preservando los recursos naturales.

Cabe destacar que la agricultura es la actividad que presenta la mayor absorción de mano de obra y es la tercera en importancia en la provincia, este sector exhibe un cambio positivo en relación con su recuperada

productividad en ciertos productos, esto a mediano plazo puede posicionar al sector dentro de los casos excepcionales junto con las industrias manufactureras y el comercio.

En entrevistas realizadas a personas inmersas del tema como el director provincial Agropecuario del **Ministerio de Agricultura , Ganadería, Acuicultura y Pesca (Magap) de Manabí**, y según el Ministro de Agricultura el Plan permitirá al País el incremento de 200.000 hectáreas de nuevos cultivos, el mejoramiento de 160.000 Ha. Adicionales y de 200.000 Ha. de pastos; también 150.000 Ha de bosques.

Para Manabí, se considera un espacio muy importante dentro de este gran proyecto que parte principalmente de enfrentar un problema estructural, como es la falta de riego, crédito y capacitación para el sector agropecuario manabita.

Los estudios realizados dentro del Plan Hídrico de Manabí por la Agencia de Cooperación Técnica japonesa en 1990 y la OEA determinaron que de toda el área provincial de 1.889.370 Ha. Sólo el 3,70 % o sea 76.000 Ha. son aptas para riego por gravedad o bombeo, esto es que gran parte de la superficie de la provincia presenta pendientes, realidad que es propia de la provincia y que planea la urgencia de sistema de riego.

Manabí tiene dos sistemas de riego. El de Poza Honda, tiene la mayoría de sus canales destruidos y nunca se concluyo el sistema total, mientras que el

Carrizal – Chone se ha construido su primera etapa y la segunda está cuestionada, sin embargo según técnicos del MAGAP se estima dentro del Plan que en Manabí estén sembradas 1 millón 213.516 hectáreas.

Pero la decadencia de la productividad se la puede analizar con estos dos ejemplos en productos como el Café que tuvo 151 mil ha. sembradas hace uno diez años, actualmente esa cifra está en 71.000 Ha. El algodón otro producto estrella de nuestra provincia llegó a tener 13.000 ha. y actualmente apenas tiene 1.800 Ha.

Para tener una visión global del sector presento para el análisis la capacidad de oferta de **productos agropecuarios muchos de los cuales son incluidos en la lista de interés de los empresarios de la ciudad brasileña de Manaos**, de donde debemos partir para la planificación del incremento de la productividad de lo que deberá ser una oferta interesante en volumen y precios competitivos.

La estimación de los cultivos sembrados en la provincia abarca más de 40 productos, según la dirección estratégica del Ministerio de agricultura en Manabí.

Cuadro 1

**ESTIMACIÓN DE CULTIVOS SEMBRADOS POR PRODUCTOS Y
HÉCTAREAS DE MANABI.**

Año 2007

| PRODUCTO | HECTAREAS | PRODUCTO | HECTAREAS |
|---------------|-----------|-------------------|------------------|
| Arroz | 22.972 | Mango | 650 |
| Maíz duro | 78.309 | Caña guadúa | 2.585 |
| Maíz choclo | 10.894 | Pepino | 392 |
| Sandía | 2.751 | Pimiento | 763 |
| Mandarina | 5.354 | Cebolla perla | 454 |
| Tomate | 521 | Melón | 1.375 |
| Maracuyá | 6.220 | Zapallo | 1.590 |
| Naranja | 7.049 | Algodón | 1.800 |
| Papaya | 1.245 | Palma africana | 4.752 |
| Piña | 202 | Tamarindo | 276 |
| Plátano | 62.510 | Paja toquilla | 171 |
| Limón | 1.450 | Banano | 6.772 |
| Fréjol tierno | 1.348 | Aguacate nacional | 177 |
| Haba tierna | 443 | Cacao | 62.361 |
| Haba seca | 207 | Café | 69.946 |
| Yuca | 6.106 | Tagua | 557 |
| Ají Tabasco | 168 | Coco | 1.195 |
| Achiote | 782 | Ajonjolí | 45 |
| Pasto | 839.680 | Fréjol seco | 366 |
| Camote | 383 | Paja mocora verde | 47 |
| Higuerilla | 1.034 | Caña de azúcar | 1.304 |
| Maní | 6.310 | Total | 1'213.516 |

Fuente: Subsecretaría del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca.
(MAGAP) DE MANABI

ELABORACION EL AUTOR

LA COBERTURA VEGERAL Y EL INDICE DE CAPITAL NATURAL.

En 2001, en Manabí, se reportó una cobertura vegetal remante del 22,3% del total de la superficie provincial.

En comparación con el resto de provincias, Manabí, se ubica 33,3 puntos por debajo del promedio nacional de superficie remanente.

Al contrario de la situación nacional, en Manabí no se registra la presencia de una superficie erosionada o en proceso de erosión importante.

La superficie nacional llega a 5,2% y el de la provincia sólo a 0,6 % con una concentración específica de mayor magnitud en Manta (10,9 %), Portoviejo (1,1%) Chone (1,0%), San Vicente, (1,4%), Puerto López (0,9%), Jipijapa (1,1%), Montecristi (0,4%), los demás cantones de la provincia no reportan extensiones importantes erosionadas o en proceso de erosión.

En la provincia existen 22 cuencas hidrográficas, las contenidas por el sistema del río Chone y del río Portoviejo son las más importantes por su flujo hidráulico, sin embargo sobre estas cuencas se han detectado altos grados de deforestación, que hay que prevenir.

En el Anexo A.1 del grafico. Se presentan las estadísticas de **cobertura vegetal remanente y suelos erosionados por cantones**

De acuerdo con el calculo del indice de capital natural, ICN los cantones con mejor Superficie de producción e indice de capital natural por cantones, se muestran en el **Anexo B 2 Superficie de producción e índice de capital natural ICN.**

De acuerdo con el cálculo del índice de Capital Natural (ICN), los cantones que presenta el cuadro, con mejor nivel de conservación y mantenimiento de la biodiversidad son: Puerto López (90), Montecristi (89), San Vicente (80), y Manta (77) y los cantones de menor ICN, son Tosagua (24), Rocafuerte (31), y Bolívar (54). Sin embargo el índice provincial se sitúa por debajo del promedio nacional de 73 puntos sobre 100.

Dentro de este contexto bien se puede garantizar una dinámica productiva con una sostenibilidad del ambiente y trabajar por la diversificación de la oferta de productos agrícolas señalados en el cuadro anexo B N0 1.

Es necesario sin embargo resaltar que dentro del Plan Nacional Agropecuario presentado por el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) se ha incluido cuatro productos que se producen en nuestra provincia con perspectivas de impulsar sus cultivo a escala para proyectar la comercialización internacional aprovechando el eje multimodal Manta – Manaos que dispondrá de una distribución de la logística internacional hacia mercados brasileros, europeos y asiáticos en especial, estos productos son: **CACAO FINO DE AROMA, MAIZ DURO, LECHE Y CARNE DE RES**, de acuerdo al último censo agrícola del dato de la Subsecretaría del (MAGAP), en nuestra provincia, están sembradas 62.361 Ha. de cacao; de maíz duro y choclo 89.223 Ha.

Existiendo un promedio de 900.000 mil cabezas de ganado vacuno y se estima un promedio de 400.000 litros de producción diaria de leche.

Es importante señalar que se han incluido dentro del Plan Nacional Agropecuario otros productos como la palma africana, caña de azúcar, arroz, productos no tradicionales de exportación como aguacate, piña, maracuyá, melón, brócoli, sandía, orito, palmito, flores y mango, siendo la mayoría de estos, producidos en Manabí, productos que son parte de la cadena básica alimenticia y se espera que sean los pequeños y medianos productores los más beneficiados del Plan.

El Plan prevé una inversión superior a los 60 millones de dólares y serán recursos provenientes de los fondos de petróleo, Manabí aspira tener un aporte inicial de 1,7 millones de dólares para construcción de pozos, tapes y albarradas para obtener agua en épocas de sequía.

Los productos elegidos son sembrados en su mayoría de los cantones de Chone, Portoviejo, Jipijapa, Rocafuerte, Sucre y Olmedo, la ganadería es en su mayoría es producida en la zona norte de Manabí, a continuación presento una síntesis de las condiciones de los productos señalados y otros de gran perspectiva para nuestra región.

El producto denominado la **Pepa de Oro**, **el CACAO**, como se lo fue conociendo en su apogeo productivo y comercial hace más de 40 años, represento un gran aporte a la economía de Manabí y el país, ahora vuelve

a despuntar recuperando su potencial, para ser un soporte en la producción desde nuestra provincia para la exportación. El cacao nacional fino o de aroma, que tradicionalmente se cultiva en Manabí, es máspreciado y mejor cotizado en los países de Europa que en los mercados de Estados Unidos, considerando que los consumidores europeos prefieren un chocolate más natural y con mucho aroma, por lo que el 90 % del cacao que se produce en la zona del CARRIZAL CHONE es de la variedad nacional fino o de aroma.

En esta zona viene funcionando el proyecto de un Centro de Acopio, ubicado en la vía Calceta-Canuto, que empezó a operar desde mediados del año 2006, con el propósito de almacenar la producción de la zona con influencia del Carrizal Chone, este centro de acopio es parte de un convenio firmado por los agricultores de la Unión de Organizaciones Campesinas Cacaoteras del Ecuador, UNOCACE, y la empresa Carrizal Chone que lleva adelante un programa de desarrollo agrícola.

Son aproximadamente 400 agricultores asociados que ya han logrado producir y exportar 175 toneladas de cacao fino de aroma al mercado europeo en especial Suiza y Alemania, comercialización que se dio en los primeros meses del año 2007; teniendo como meta la exportación de 200 toneladas, ya que en el año 2006 se exportaron 135 toneladas, según información proporcionada por Bertho Zambrano gerente del Centro de Acopio. La mayoría de la producción de cacao en el valle de Calceta y Canuto se beneficia del riego de la primera etapa del sistema Carrizal-Chone

Su apogeo se ve reflejado en los ingresos por las exportaciones de cacao, durante el primer trimestre del año 2007, ya que aumentaron un 90 % en comparación con los ingresos del año 2006, registrándose \$ 42.319.383, en el 2006 y en el año 2007, \$ 80.129.932, esto sin considerar las exportaciones de chocolates artesanales que se envían por avión a los Estados Unidos y Europa, por lo que se concluye que en el primer trimestre del presente año se duplicaron las exportaciones.

En cuanto a volumen por toneladas, el incremento en el mismo periodo fue de un 13% pasando de 31.411 toneladas métricas exportadas en el primer trimestre del año 2006 a 28.490 toneladas en el 2007. Se espera terminar el año alcanzando un record histórico que supere los 300 millones de dólares en exportaciones según el manabita Ing. Ashley Delgado presidente de ANECACAO y a la vez presidente del **CONSEJO INTERNACIONAL DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL CACAO.**

La alta demanda internacional por el cacao ecuatoriano fino de aroma, su calidad y características únicas, los beneficios a la salud, la variedad de colócate oscuros o dark, y el hecho que nuestro país es el principal productor y exportador han sido factores importantes para que aumente considerablemente la demanda de este producto emblemático que es el de mayor alcance social.

Existe de parte de productores y exportadores de la provincia, el participar del proyecto **LA RUTA DEL CACAO EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE HACIA UN DESARROLLO ENDÓGENO**, cuyo objetivo general del proyecto es desarrollar un sistema agroturístico productivo basado en el rescate y valorización de los conocimientos ancestrales y tradicionales vinculados a la actividad cacaotera, con lo que nuestros productores y demás actores de la cadena productiva participarán con algunos propósitos como el de manejar los precios internacionales que son un factor que perjudica sus proyecciones de rentabilidad.

En cuanto al **GANADO VACUNO** principal potencial ganadero de la provincia; se refleja en las estimadas 900.000 reses, de **GANADO VACUNO**, siendo los cantones más representativos El Carmen, Pedernales, Chone, Flavio Alfaro, entre los principales; esta producción permite a Manabí, ser considerada como la segunda provincia en producción de leche. La producción se calcula en 400.000 litros diarios, tres cantones El Carmen, Pedernales y Chone venden a la multinacional NESTLE diariamente cerca de 35.000 litros de leche.

Existen en Manabí 835.964 hectáreas de pastizales, lo que representa el 44 % del total de la superficie de la provincia.

Es importante señalar, el proyecto que existe con impulso del Banco Nacional de Fomento, que es de financiar la compra de reses de Brasil, que sería un ganado de la raza Gir lechero. El Gir lechero produce más de 15

litros por día, mientras que en Manabí, el promedio de una vaca es de 3 y 4 litros, y con un mejoramiento genético obtener entre 7 y 8 litros por día, la idea, es preparar un pedido de unas tres mil reses en promedio para realizar el flete naviero y reducir el costo del animal, las posibilidades son buenas una vez que con el proyecto Manta-Manaos se amplíen los acuerdos comerciales y se demande los flujos de la transportación multimodal.

Otros de los productos que se incluyen la lista de las posibilidades comerciales con Manaos, es la **CEBOLLA PERLA**, (*Allium Cepa*, nombre científico); y una de las zonas mas aptas por las condiciones climáticas y extensión de tierras, es la zona norte, por ejemplo el cantón Pedernales y Jama, ya que por las condiciones del suelo la cebolla perla puede desarrollar en 18 días su ciclo de producción, ya que es una planta de clima templado y se prefiere suelos sueltos, profundos, ricos en materia orgánica, cálida, soleada y no calcárea , próximos al mar son óptimos para obtener un producto con buenos resultados para la comercialización externa, como por ejemplo Venezuela y Colombia principales compradores en la actualidad.

Según datos de Modesto Mendoza, Presidente de la nueva Corporación de Productores de Cebolla Perla del Ecuador *Allium Cepa*, de la Provincia de Manabi, agrupación que legalmente constituida les permitirá agruparse para mejorar la parte técnica y administrativa y prepararse para incursionar en mercados externos que más aún con el eje multimodal se abren perspectivas de comercialización en gran escala a pesar que se cosechan

anualmente un promedio de 500 hectáreas de cebolla perla, la inversión por Ha. está entre los 5.000 y 6.000 dólares, y dependiendo de la oferta y la demanda se genera una rentabilidad promedio de un 30 % de la inversión, es oportuno que se logre integrar una cadena entre productores intermediarios y exportadores para poder ofertar las nuevas realidades del comercio exterior provincial.

Es necesario resaltar también los esfuerzos que realizan los productores y exportadores del tradicional producto manabita como es el **CAFÉ**, que en el presente año han replanteado su visión de ganar los mercados perdidos, y prepararse para mejorar la calidad y ofertar precios competitivos.

El proyecto que contempla que los caficultores exporten sin intermediarios se lo realiza a través de la CORPORACION ECUATORIANA DE CAFETALEROS (CORECAF), con asiento en Manabí, y el respaldo del programa CAFÉ MANABI, que los patrocina el gobierno del REINO UNIDO DE BELGICA.

Este proyecto se lo desarrolla en 3.500 hectáreas localizadas en los cantones 24 de Mayo, Portoviejo, Paján, Santa Ana, Jipijapa, y Olmedo, los cafetales han sido renovados y con ello se ha obtenido un mejor volumen y calidad del arábigo, y lavado.

Existe una empresa exportadora COREMANABA, que coloca directamente en el mercado externo el 75 % de los 5.800 quintales que se cultivaron en el 2006, en los cafetales renovados, y el 25 % se lo comercializa en el mercado nacional, con la novedad que se está experimentando con el café tostados y molidos, proceso que se innova de a poco para incursionar en los mercados internacionales.

En estas nuevas posibilidades de producción y comercialización esta presente el CENTRO DE SERVICIO DE CONTROL DE CALIDAD DE LA ULEAM (CESECCA), que busca convertirse en el laboratorio oficial para las certificaciones de origen para exportar el café en grano, tostado y molido, con lo que se equipara con los mejores laboratorios del país, por cuanto con la última donación de la Comunidad Europea, es ese mercado el que más demanda el café en grano e industrializado y las posibilidades de que Manabí, con el proyecto del eje bioceánico se presenta implica al sector fortalecer sus políticas de asistencia técnica, y crediticia.

En la producción agrícola, existen un promedio de 37.129 hectáreas de sembríos de **PLÁTANO** alcanzando según estadísticas del INEC, Manabí la cantidad de 23.837 Ha. de plátanos cultivados, siendo el Cantón El Carmen el que se destaca con la producción de Plátano, pues con sus 2.200 Km², de extensión territorial, es el cantón con mayor cantidad de sembríos de plátano pues posee el 12 % de su suelo es ocupado en la actividad.

La producción promedio anual es de 3 millones de caja exportables a Norteamérica, Europa y Asia, a través de 20 compañías exportadoras que se asientan en nuestra región.

En cuanto a la producción de **TAGUA**, Manabí es la primera productora mundial de tagua, existiendo un promedio de 12.000 Ha. del producto sembrada en 12 cantones manabitas, Pedernales, Jama, Santa Ana, Puerto López, Jipijapa, Pichincha, Portoviejo, 24 de Mayo, Olmedo, Rocafuerte, Montecristi y Paján, donde se siembra el CADY, que es de donde se obtiene la tagua. La producción de tagua, en el país es de 100.000 toneladas, de las cuales 50.000 corresponden a nuestra provincia, 30.000 toneladas provienen de Esmeraldas, y 20.000 Tn. Son producidas por las provincias de la Sierra. Hay que destacar que el incremento de la producción, ha permitido la elaboración de productos derivados, por lo que se generan fuentes de trabajo, solo en Manta como ejemplo existen mas de 400 microempresas que elaboran objetos y artesanías de tagua, y se estima un beneficio directo e indirecto para mas de 4000 personas que trabajan con este rubro.

Entre los países que adquieren los productos de tagua ecuatoriana se encuentra China, Estados Unidos, Italia, Japón y Francia, en especial los famosos botones y otros objetos elaborados con este material. Es importante destacar que hay otros derivados que se pueden elaborar como productos alimenticios entre los cuales tenemos, la salprietá, mermeladas, galletas y otros derivados que deben tener un proceso más técnico para su

elaboración y cumplir con las exigencias de calidad que exigen los mercados internacionales.

COMERCIO BILATERAL ECUADOR –BRASIL.

Como parte fundamental de la justificación del proyecto, destaco las relaciones comerciales directas que se deben establecer entre Ecuador con Brasil y desde ese enfoque del comercio exterior, lo que va a beneficiar a Manta y Manabí, con Manaos.

Brasil tiene una importante y tradicional presencia en Ecuador, en cuatro áreas principales: **Político**, contribuye a la solución del conflicto armado con el Perú, **Económico**, Financiamiento de grandes proyectos de infraestructura, en diversos campos como energía, telecomunicaciones, agricultura, **Social**, cooperación en programas de salud y educación, **Integración comercial** de América de Sur, promoviendo grandes acuerdos comerciales de complementación económica y de infraestructura como por ejemplo el eje Amazónico, y su apoyo al eje multimodal Mannta-Manaos.

En cuanto al comercio bilateral, Brasil llegó a ser el segundo exportador para el Ecuador en 1989, después de Estado Unidos , hasta el 2001, perdió espacio en el mercado local, pasando a ser el sexto abastecedor , pero a partir del 2002, la expansión de las exportaciones colocó a Brasil como el tercer exportador para el Ecuador, luego de Estados Unidos y Colombia.

En el año 2006, el intercambio totalizó US \$ 850,5 millones, de los cuales el déficit comercial es enormemente desfavorable, con un déficit de 798, millones de dólares; en los dos últimos años el reflejo de la balanza comercial demuestra un déficit en aumento de 202 millones de dólares fob, tal como lo se lo demuestra en el siguiente gráfico.

BALANZA COMERCIAL ECUADOR BRASIL

(millones de dólares FOB)

CUADRO 2

| AÑOS | EXPORTACIONES | IMPORTACIONES | DÉFICIT COMERCIAL |
|------|---------------|---------------|----------------------|
| 2005 | 89 | 685 | - 596 |
| 2006 | 26,5 | 824 | - 798 |

FUENTE: Banco Central del Ecuador

Para el año 2006, el número de partidas arancelarias o de productos de exportaciones sumaron 162, la oferta ecuatoriana se basa en su gran mayoría en petróleo, destacando que a partir de los convenios firmados con el Ecuador, se ha ido incursionando en el mercado brasileño con el ABACA, que siendo una fibra vegetal, se la utiliza en la fabricación de papel, y hasta el año 2004, era Inglaterra el principal y único proveedor de Brasil; en cuanto a las importaciones, éstas alcanzaron 824 productos, y los esfuerzos de

cooperación surgidos entre los gobiernos, a través de sus ministros de relaciones exteriores, es que Brasil al proponer una lista de desgravación arancelaria para 4.362 productos, invita a los sectores productivos ecuatorianos a desarrollar una nueva visión comercial de reducción de la balanza comercial, con una de las economías grandes de Sud-América y cuyo propósito para que el eje multimodal se constituye en una alternativa de beneficio en especial para nuestro país, es necesario entender la relación de asimetría que existen ambas países, a continuación presento sus principales indicadores, considerando a Brasil como la única economía grande de Sudamérica, y Ecuador, como pequeña, junto a Uruguay, Paraguay, Bolivia, Guyana, y Surinam, dentro de la clasificación que los organismos internacionales como grandes, medianas y pequeñas economías sud americanas.

INDICADORES DE BRASIL Y ECUADOR.

AÑO 2006

CUADRO 3

| INDICADORES | Población millones personas | PIB per cápita 2005 | T.crecimiento (2006) | Export. Millones \$ (2006) | Importac Millones \$ (2006) | Ingreso Inversión Extranjera Directa (2006) millones |
|---------------------|-----------------------------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| ECONOMÍA GRANDE | | | | | | |
| BRASIL | 187,6 | 4.245 | 3,7 % | 137.470 | 88.489 | 18.782 |
| ECONOMIA PEQUEÑA | | | | | | |
| ECUADOR | 13,2 | 2.545 | 4.15 % | 12.362 | 11.215 | 2.087 |

Fuente: Comunidad Sudamericana de Naciones, CEPAL. FMI.

Para lograr políticas comerciales, y para propender a que se reduzca el déficit de la balanza comercial, el gobierno brasilero al plantear una lista de 4362 productos que estarían dispuestos a desgravar, como resultado del encuentro entre presidentes realizado el 4 de abril del 2007, cuando el Presidente ecuatoriano visitó Brasilia y donde el tema de integración multimodal fue estratégico y determinante en la conformación de las Comisiones bilaterales, y si la propuesta de tener los potenciales productos ecuatorianos y entre los manabitas cero arancel al ingreso a Brasil y en otros casos de reducir a una tarifa mínima, se vislumbran grandes posibilidades de incursión en el mercado brasilero, se espera que a fines del año 2007 se tengan más concretas las negociaciones, siendo un avance la cita que tendrán los empresarios ecuatorianos con sus homólogos en Sao Paulo el 21 de septiembre, donde se inaugurará la rueda de negocios, y se espera la participación de 80 empresarios ecuatorianos entre muchos manabitas que esperan coordinar con el SECTOR DE PROMOCION COMERCIAL Y TURISMO DE LA EMBAJADA DE BRASIL en Ecuador, quienes brindan asesoramiento al igual que la CORPEI de nuestro país para ampliar la lista de los productos que puede ofertar Manabí.

Como una política complementaria es importante destacar también la decisión tomada en el mes de agosto del 2007, por parte del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) aprobó una reforma arancelaria orientada a dinamizar la productividad y competitividad, mediante la reducción de aranceles para la importación correspondientes a 1957

subpartidas, de materias primas, insumos y bienes de capital no producidos en el país.

Esto implica la reducción de aranceles de importación a 0 % de 1531 subpartidas y a 5 % de 426 subpartidas, que se ubican en los niveles arancelarios correspondientes a 20, 15, 10 y 5 %, lo que representa un beneficio aproximado de 94 millones de dólares para el sector productivo.

Con este beneficio se pretende impulsar la producción de bienes con valor agregado, que la producción agropecuaria de Manabí, necesita para multiplicar su rentabilidad y generar producción a escala en los sectores a los cuales beneficia la medida como es entre otros los sectores agrícola, pesquero, acuacultura, textil, alimentos, y bebidas; automotriz, gráfico: papel y cartón; químico, curtiembres, cuero y calzado, plásticos, caucho, maderero, línea blanca, construcción artesanal y transportista, en muchas de estas subpartidas los empresarios manabitas podrán importar muchos productos complementarios para reactivar en escala la producción y se prepararse para competir a nivel internacional.

PERSPECTIVAS COMERCIALES MANABI-ECUADOR – MANAOS-BRASIL.

Producto de las cuatros reuniones de alto nivel entre las delegaciones de ambos países para seguir delineando el eje multimodal, y afín de avanzar en

las negociaciones para el establecimiento de la ruta , al incorporarse la modalidad aérea, e incorporado la parte empresarial de ambos países, destaco los acuerdos complementarios como el realizado por la Cancillería en su segunda reunión de monitoreo sobre el desarrollo del Comercio Bilateral de Ecuador y Brasil, donde se acordó acelerar la desgravación arancelaria en el ámbito del ACUERDO DE COMPLEMENTACION ECONÓMICA N0 59, de forma de lograr durante el presente año el 100% de preferencia para las exportaciones del Ecuador, y se identificaron seis perfiles de productos ecuatorianos con potencial en el mercado brasileño, además un lista de los principales productos que se difundió en la cuarta reunión técnica comercial efectuada en Manaus efectuada la última semana de agosto del 2007.

Manaos concentra una gran mayoría de empresas transnacionales con plantas industriales ubicadas en su Zona Franca Industrial que importan insumos de todo el mundo, pero principalmente de Asia. Manaos importa US\$ 6.200,00 millones y maneja una carga de 940.000 toneladas de entrada y 140.300 toneladas de salida en carga Factura sobre los US\$ 25 mil millones al año para consumo interno y exportación al mundo.

Las principales marcas asentadas con plantas industriales en su zona franca son:

NOKIA, LG ELECTRONIC, YAMAHA, GUILLETE, PANASONIC, TOSHIBA, SAMSUNG, PEPSI, COCA COLA, BIC, KODAK, XEROX, HARLEY DAVIDSON, SIEMENS, CRODA.

Entre los productos que son nuestra productiva para su exportación a ese mercado tenemos:

Productos del mar: Filetes de pescado, atún procesado-enlatado, sardinas, atún aleta amarilla, atún Ojo Grande, Corvina, Merluza, Pargo, Dorado: Mahi Mahi; Cabezudo, Murico, Picudo Blanco, Picudo Gacho, Cherna, Colorado, Lengüado, Murico, Concha, Pulpo, Caracol, Langosta, Truchas.

Tilapia (Manabí)

Rana

Artesanías

(Manabí)

Plátano (Manabí)

Bambú

Brócoli

Yuca (Manabí)

Maní (Manabí)

Cacao (Manabí)

Chocolates, confites y derivados del cacao

Maíz (Manabí)

Mango (Manabí)

Maracuya (Manabí)

Paja Toquilla (Manabí)

Frutas exóticas (frescas y tropicales) Manabí, Piña, Maracuya, Mango, Papaya, Guaba, Limón, Melón.

Babaco.

Tomate de Árbol

Espárragos

Frutilla

Flores

Bambú(Manabí)

Uvilla

Tabaco

Taxo

Pitajaya

Malanga

Papas

Papel para sanitario.

Materiales de construcción.

Palma africana, aceite de palma.

Banano fresco (IQF, rebanadas, harina, esencia y puré)

Cebolla Perla (Manabí)

Hierbas, especias y plantas medicinales (Manabí)

Tagua (Manabí)

Cerámicas (Manabí)

Piedras y plantas ornamentales

Petróleo y derivados

Dentro del sector industrial procesador, de Pesca, Grasas y aceites de Manabí las únicas empresas consideradas grandes por su participación en el total de las exportaciones totales, que mantienen ventas al Brasil son:

MARBELIZE S.A. que exporta atunes y derivados de pesca a Brasil, desde el año 2003 hasta la actualidad.

TECOPESCA S.A. comercializa atunes y derivados de pesca desde el año 2005.

SEAFMAN S.A. exporta atunes y conservas de pescado, desde el año 2003.

LA FABRIL C.A. exporta desde el año 2004, derivados de grasas y aceites, y experimenta con el biodiesel, elaborado con materia prima de la palma africana que mantiene la empresa su propia producción.

Dos empresas exportaron sus productos procesados del mar hasta el año 2005, y son INEPACA, atunes y OLIMAR S.A. con atunes y sardinas en salsa de tomate.

Es importante resaltar que el país en general, y Manabí en particular, tienen que desarrollar proyectos de ésta envergadura que le permitan contar con indicadores que demuestran progreso en su economía, ya que en el ranking de HACER NEGOCIOS desarrollado por el Banco Mundial en 2006, nuestro

país se encuentra en el puesto 123 de 175 economías, su posición empeoró en relación al 2005 que se encontraba en el puesto 120. Por el lado del COMERCIO TRANSFRONTERIZO, se encuentra en el puesto 126 en el ranking del comercio exterior, al plantear este modelo de proyecto del transporte intermodal está comprobado que éste promueve el comercio internacional y el desarrollo sostenible

Que podemos comprarle a Manaos:

Electrodomésticos

Partes y Piezas electrónicas

Repuestos y piezas para autos

Repuestos y piezas para maquinarias en general

Artículos de Telecomunicaciones

Equipos de audio y videos

Bienes intermedios y agregados de materia prima agropecuaria

Vehículos

Medicamentos

Materiales eléctricos

Materiales de Pesca en general y deportiva

Calzados

Teléfonos celulares

Monitores de videos

Receptores de señales vía satélite

Televisores.

En las exportaciones que realiza Manaus, no consta nuestro país, siendo la composición porcentual de sus ventas distribuidas de la siguiente manera:

10 principales compradores, para el año 2006:

Argentina (24,6%), Venezuela (16,00%), Estados Unidos (10,7%), Colombia (8,9%), México (4,86), Chile (4,1%), Perú (4,13%), Holanda (1,68%), Paraguay (1,61%), Australia (1,59%).

Mientras que los principales productos exportados, son el resultado de su intensa actividad industrial que se realiza en su zona franca.

10 principales productos exportados en el año 2006:

Teléfonos celulares, motocicletas, concentrados para refrigerantes, televisores a colores, papel fotográficos a colores, monitores de videos, filmes fotográficos, receptores de señales vía satélite.

Para nuestro país en general, (**anexo.....** las principales partidas arancelarias para los años 2005-2006), lo que nos permite tener una idea clara del propósito que debemos tener para planificar nuestro comercio bilateral con ese mercado de 180 millones de habitantes del país, y de 2 millones con Manaus.

El cuadro demuestra un descenso en más del 60 %, entre los años 2005 al 2006, sin embargo las partidas arancelarias con más regularidad en las exportaciones, en el mismo periodo corresponde a productos como: Medicamentos-como antibióticos, ácido acetilsalicílico, conservas de pescado-atunes, fibra de abacá en bruto, plásticos-láminas, confitería-caramelos, chocolates, barquillos y obleas y waffles, jugos de maracuyá, hilados de poliéster.

CUADRO 4

TOTAL DE PARTIDAS ARANCELARIAS EXPORTADAS A

BRASIL

MILES USD VALORES FOB

AÑOS 2005 – 2006

| PARTIDA | DESCRIPCION | 2005 (ENERO / DICIEMBRE) VALOR FOB (MILES USD) | 2006 (ENERO / DICIEMBRE) VALOR FOB (MILES USD) |
|------------|---|--|--|
| 8543891000 | - - Detectores de metales | 3.50 | 0.00 |
| 1516200000 | - Grasas y aceites vegetales, y sus fracciones, parcial o totalmente hidrogenados, interesterificados, reesterificados o elaidinizados, incluso refinados, pero sin preparar de otro modo | 83.20 | 0.00 |
| 7408110000 | - Alambre de cobre refinado, en la | 92.46 | 0.00 |

| | | | |
|------------|---|--------|--------|
| | que la mayor dimension de la seccion transversal sea superior a 6 mm | | |
| 8473300000 | - Partes y accesorios de maquinas de la partida no 84.71 | 8.59 | 6.39 |
| 7306900000 | - Demas tubos y perfiles huecos (p. ej.: soldados, remachados, grapados o con los bordes simplemente aproximados) de hierro o acero | 0.00 | 6.81 |
| 0603104000 | - - Rosas, cortadas para ramos o adornos, frescas | 19.25 | 72.28 |
| 5305210000 | - - Fibra de abaca, en bruto | 368.77 | 357.98 |
| 8701300000 | - Tractores de orugas | 0.00 | 390.00 |
| 1905320000 | - - Barquillos y obleas, incluso rellenos (gaufrettes, wafers) y waffles (gaufres) | 358.15 | 440.58 |
| 3004401900 | - - - Demas medicamentos, excepto anestésicos, que contengan alcaloides o sus derivados, sin hormonas, ni antibióticos, preparados para usos terapéuticos o profilácticos, dosificados o acondicionados para la venta al por menor, para uso humano | 0.00 | 459.79 |
| 0304900000 | - Demas carne de pescado (incluso picada), congelada, excepto filetes | 585.03 | 659.49 |
| 2009801200 | - - - Jugos de maracuya o parchita (Passiflora edulis), sin fermentar y sin adición de alcohol, incluso con adición de azúcar u otro edulcorante | 570.85 | 676.63 |
| 2918221000 | - - - Acido o-acetilsalicílico | 498.66 | 701.23 |
| 3004501000 | - - Demas medicamentos que contengan vitaminas u otros productos de la 29.36, preparados | 530.72 | 891.83 |

| | | | |
|------------|--|--------|--------|
| | para usos terapeuticos o profilacticos, dosificados o acondicionados para la venta al por menor, para uso veterinario | | |
| 5402520000 | - Hilados sencillos sin torsion o con una torsion superior a 50 vueltas por metro, de poliester, sin acondicionar para la venta al por menor | 115.49 | 962.21 |

FUENTE: Banco Central del Ecuador.

ELABORACION EL AUTOR

2.- FUNDAMENTACIÓN.

El presente estudio se fundamenta en las propuestas que organismos especializados y del desarrollo de la infraestructura de América Latina ha realizado, como el IIRSA. Así mismo La Asociación Latinoamericana De Integración, (ALADI), en un estudio No.25/00 realizado en el año 2000 define a Manta como **PUERTA SUDAMERICANA DEL PACIFICO** y establece como **PRIMERA ETAPA** para el desarrollo del EJE IIRSA, la construcción del **PUERTO DE TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE CARGA DE MANTA** que una vez concesionado (**17 de noviembre del 2006 se firmó el contrato entre APM y TIDE**) se convierte el proyecto en una obra complementaria para el despegue del corredor logístico integracional Pacífico-Atlántico a través de la Ruta Multimodal Manta-Coca-Manaos-Belén, al hacerse realidad el corredor logístico se impulsará el desarrollo

socio-económico de los países de la Cuenca del Pacífico y la Cuenca Amazónica, al respecto el Ecuador se incorporó como miembro pleno al Consejo de Cooperación del Pacífico (PECC) en el año 1998, por lo que forma parte del sistema de integración abierto de la Cuenca del Pacífico.

Existen otros mecanismos que han permitido en los últimos 5 años retomar este viejo sueño de integración, por lo que destaco parte de los procesos que a nivel gubernamental han realizado los gobiernos de Ecuador como Brasil, por lo que presento las siguientes consideraciones que han ido permitiendo consolidar los argumentos de sustentan los siguientes objetivos en el marco del proyecto de investigación planteado:

Declaración conjunta firmada entre el ex Presidente Lucio Gutiérrez y Luíz Ignacio Lula Da Silva, Presidente de Brasil, con ocasión de la visita oficial que éste último realizara al Ecuador, el 24 y 25 de agosto del 2004 donde se establece una acta de 44 numerales de un acuerdo amplio de carácter político, cultural, comercial, económico y educativo, y me permito citar entre los numerales pertinentes lo pertinente al fundamento del proyecto en mención:

- Se acordó ampliar la cooperación bilateral como un importante instrumento para alcanzar el objetivo de mayor integración, en especial en cuanto a la promoción de asociaciones para el desarrollo de la infraestructura y la modernización de sectores básicos en el área social.

- Así mismo se resaltó la satisfacción por la vigencia del Acuerdo Bilateral sobre Servicios Aéreos e instruyeron a las autoridades competentes que tomen las medidas pertinentes para impulsar la incorporación de compañías aéreas de los dos países tanto en el transporte de personas como de carga, lo cual facilitará el intercambio turístico y comercial.

- Reiteraron la importancia de la Iniciativa para la **Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)**. En ese contexto, señalaron que el **Eje Multimodal del Amazonas, así como el Eje Andino**, permitirán acelerar la integración de las regiones amazónica y andina y facilitará la interconexión bioceánica. A tal efecto, concordaron en disponer a través de sus organismos respectivos el impulso para la concreción del financiamiento y ejecución de los proyectos de interconexión, entre otros de índole aérea, en el Eje del Amazonas.

- Con el objeto de impulsar el intercambio comercial bilateral, los Presidentes instruyeron a los órganos competentes de sus dos Gobiernos poner en marcha una iniciativa que promueva el equilibrio comercial y las exportaciones del Ecuador hacia Brasil. En ese marco, se resaltó el lanzamiento, por parte del Gobierno brasileño, el **Programa de Substitución Competitiva de Importaciones (PSCI)**, que podrá ser utilizado por el Ecuador como mecanismo eficiente para incrementar sus exportaciones hacia el Brasil.

Como parte de tal iniciativa se realizarán seminarios y ruedas de negocios sobre las oportunidades existentes para los exportadores ecuatorianos e inversionistas brasileños, que contarán con el apoyo de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Desarrollo, Industrias y Comercio del Brasil y la asistencia técnica de la Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones del Ecuador (CORPEI).

En Brasilia el 4 de abril del 2007 se retomaron los acuerdos de cooperación bilateral y reunidos en esa ciudad brasileña, el actual presidente Rafael Correa, con Lula Da Silva acordaron de manera ya concreta crear una Comisión Bilateral para impulsar el Proyecto del Eje Interoceánico Multimodal Manta-Manaos- Belén, comisión que con el principio de eficiencia con que fue fundada se reunió por primera vez el **19 y 20 de abril en Manta**, con la presencia de altas autoridades de ambos países, evento que en mi calidad de Director de la Comisión Especial del Puerto de Transferencia participé y pude entrevistar al embajador del Brasil con sede en nuestro país Antonino Marques Porto.

Anexo 2 (Copia de la primera acta firmada en la ciudad de Manta por ex ministro de Transporte y Obras Públicas y el Embajador de Brasil en Ecuador, Antonino Marques Porto.)

Es pertinente señalar que en cuanto al eje fluvial para la transportación de carga y pasajeros que debe realizarse por los ríos que atraviesan territorio peruano, existe el fundamento sustentado en el **PLAN BINACIONAL DE DESARROLLO DE LA REGION FRONTERIZA ECUADOR-PERÚ**, que nace como resultado de los Acuerdos de Paz firmados en Brasilia el 26 de octubre de 1988, y es un esfuerzo conjunto de ambos países para elevar el nivel de vida de las poblaciones fronterizas, impulsando su integración y la cooperación mutua, por lo tanto este programa de acción binacional se convierte en una entidad de derecho internacional público que tiene facultades para captar recursos y promover la ejecución de proyectos, como es el caso del eje multimodal Manta-Manaos.

En cuanto a los fundamentos primordiales de las normativas de aplicación en el campo del transporte multimodal de cargas a nivel internacional existen las siguientes principales normas vigentes:

- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980.

- Las reglas de la UNCTAD/CCI (Organismo de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo/y la Cámara de Comercio Internacional), relativas a los documentos de Transporte Multimodal, de 1991.

- las condiciones que gobiernan el Conocimiento de Embarque de la FIATA de 1991.

Acuerdos Sudamericanos:

En la C.A.N. a través de la decisión 331 de 1993, modificada por la decisión 393 de 1996, de acuerdo a las reglas de la UNCTAD/CCI, se plasmó el régimen de transporte multimodal comunitario. La pertenencia de Ecuador a la CAN ha impulsado la implementación en el derecho interno de las normativas internas en lo atinente al registro de operadores de transporte multimodal.

Sobre la base del convenio de Transporte Multimodal Internacional se ha caracterizado a éste como “aquel que posibilita el porte de mercancías por, al menos, dos modos diferentes de transporte, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías sobre su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente”.

Esta normativa internacional tiene aplicación siempre que el transporte multimodal tenga lugar entre los orígenes o destinos situados en Estados Parte del Convenio, de tal manera, para que sus prescripciones sean invocables, bastará que el operador multimodal recepciones bajo su custodia las cargas en un estado contratante, o que el lugar fijado en el contrato para

la entrega de las mercancías pertenezca también a un suscriptor del acuerdo.

La pertenencia del Ecuador a la CAN y de Brasil al MERCOSUR, fundamentan la implementación de las resoluciones como normativas comunitarias y amparan el transporte multimodal contenedorizado de carácter internacional.

Además hay que tomar en cuenta el PLAN NACIONAL Y DEL FONDO PARA LA PAZ Y EL DESARROLLO, como un Organismo que los Presidentes reunidos el primero de junio del presente año suscribieron la extensión de su plazo de vigencia para 5 años adicionales y se conoció de los avances de cooperación entre Ecuador y Perú, reactivando los COMITES TECNICOS BINACIONALES, que son los encargados de impulsar las acciones de beneficio recíproco y preparar programas y proyectos de interés común para ambos países. La Comisión de Vecindad Ecuatoriano-Peruano en su VI reunión, llevada a cabo en Lima, el 3 de mayo del 2006, ya había aprobado la reestructuración de los Comités Técnicos Binacionales a fin de optimizar su rendimiento y aprovechar al máximo sus posibilidades, y entre los comités técnicos están planteados dos que específicamente podrán apoyar el proyecto multimodal permitiendo el desarrollo de la navegación fluvial por ríos que cruzan territorios peruanos, esos comités son de REGIMEN FRONTERIZO y de FACILITACION DEL COMERCIO, de allí que la estructura legal de estos comités binacionales fundamenta los estudios

de la libre navegabilidad por ríos peruanos donde transitaría la carga que sale de Manta con destino a Manaos.

3.- OBJETIVOS.

- Demostrar que el eje bioceánico tiene dimensiones continentales de integración comercial siendo Manta el punto de partida con su Puerto a futuro de transferencia internacional de carga y que la ruta multimodal es un proyecto complementario al mismo, que beneficiaría a Manabí con las oportunidades comerciales de sus principales productos pesqueros agropecuarios y turísticos.
- Proponer que Manta es el Puerto que Ecuador dispone por sus ventajas comparativas para convertirse en una plataforma logística de distribución de carga proveniente de la Cuenca del Pacífico hacia Brasil con beneficios en costos y tiempo para las navieras, para lo cual cuenta además con un Aeropuerto de dimensiones continentales, ya que considerando la implementación del eje terrestre y ferroviario se complementarían en Sudamérica en el principal CORREDOR INTEROCEÁNICO PACIFICO – ATLÁNTICO.
- Incorporar a poblaciones de otros cantones manabitas de menor desarrollo y ciudades marginadas del centro de Ecuador a los beneficios que trae la implantación y reconstrucción del componente

terrestre por los flujos de productos y servicios que generen por las naves de ultramar de ambos océanos.

- Convertir al proyecto en una ruta estratégica alterna, transoceánica e intercontinental al Canal de Panamá, que promueva a la vez la Integración Sudamericana, afianzando las relaciones no solo comerciales, sino políticas, sociales y culturales en especial con Brasil.
- Demostrar que paralelamente a la ejecución del eje terrestre-fluvial, es viable en el corto plazo la ejecución de la ruta aérea Manta-Manaos, con carga exportable de nuestra región y la procedente del Asia, con lo cuál abrirá posibilidades comerciales de cubrir también la ruta Manta-Miami-Estados Unidos.

4.- IMPORTANCIA.

Los 25 proyectos más importantes para Sudamérica en las áreas de Electricidad, Transporte, Puertos-Logística, Petróleo, Gas y Saneamiento, fueron expuestos en el **FORO DE LIDERAZGO DE INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA PARA CRECIMIENTO DE LA COMPETITIVIDAD**, realizado Sao Paulo-Brasil a fines del mes de noviembre del 2006, donde integre la Comisión que participó con el proyecto del EJE TRANSOCEANICO MANTA-MANAOS-BELEN.

En dicho foro latinoamericano realizamos los primeros contactos con funcionarios de alto nivel como la **Econ. Denisse Andrade Rodríguez representante del Banco de Desarrollo del Brasil (BNDS)**, además entrevisté al **Dr. Julián Villalba, Analista de Programación Sectorial de la Corporación Andina de Fomento, (CAF)**, quienes demostraron su interés por impulsar las gestiones en sus organismos financieros para ser parte del este proyecto de importancia para la integración del comercio internacional Asia-Pacífico, estos pasos fueron decisivos para demostrar la vigencia del proyecto de parte del Presidente de Autoridad Portuaria y después Ministro de Transporte y Obras Públicas Ab. Trajano Andrade al Presidente Econ. Rafael Correa.

El proyecto, entonces retomó la importancia y fue un tema prioritario en la agenda presidencial, estos antecedentes reforzaron la importancia del gobierno de Brasil, en especial ya que considerándolo al proyecto como geo-estratégico para el comercio intercontinental y recuperación de la amazonía brasilera, asumió personalmente su apoyo en el encuentro presidencial con su homólogo ecuatoriano en el mes de abril del 2007.

En el contexto nacional y provincial la importancia, del eje bioceánico multimodal Manta-Manaos-Belén es un proyecto que plantea un desarrollo integral para la región dentro de los próximos 20 años; y sus fortaleces radicarán en la generación fuentes de trabajo directas e indirectas que por

la inclusión del corredor vial en otros cantones manabitas promoverá su crecimiento y desarrollo a numerosas poblaciones marginadas asentadas en la zona de influencia; de la provincia y del centro urbano del país.

Se incluye además la integración de las provincias amazónicas al resto del Ecuador, considerando que la estrategia para la promoción turística puede desarrollarse a futuro con los turistas europeos que llegan en los cruceros al Puerto de Manta, y se trasladen a la cuenca amazónica donde existen más de 9000 ríos navegables en toda la intersección con Brasil y Perú.

Por su rol cada vez importante en el comercio fronterizo la flota fluvial que transita por el Amazonas se estima en unas 1.000 embarcaciones de más de 30 toneladas gruesas, sin contar las miles de pequeñas embarcaciones como canoas y botes deslizadores motorizados. Debido a las características geográficas, hidrográficas, demográficas, productivas y económicas de la región amazónica ecuatoriana, el transporte fluvial de carga y pasajeros juega un rol decisivo e importante en la vida de esas poblaciones.

Para la provincia sus efectos en forma directa e indirecta emplearán una mano de obra calificada y no calificada que existe en nuestra provincia con altos niveles de desempleo y subempleo; además de la incidencia que el proyecto tendrá como complementariedad al proceso de construcción y desarrollo del Mega-Puerto Internacional de Transferencia de Carga en el Puerto de Manta.

Tenemos que destacar además la importancia que tiene Manta dentro del contexto del comercio exterior, lo que constituye el principal propósito de impulsar el eje multimodal, considerando por lo tanto que la nueva agenda comercial que plantea el actual Ministerio de Coordinación de la Política Económica y de Producción, al frente con el Econ. Mauricio Dávalos, quién considera que el programa económico tendrá un alto componente comercial, por lo que propone aprovechar la posición geográfica de Manta impulsando la conexión aérea desde Manta con Asia y ejecutar el eje Manta-Manaos.

En ese orden de cosas destaco lo que presenta nuestra ciudad, cuyo origen más importante de las exportaciones del Puerto (77%) son originadas por las industrias de transformación de la pesca, es importante destacar que actualmente, según declaración a los medios de prensa (8 de sept.-2007), del Ministro de Transporte y Obras Públicas Ab. Héctor Villagrán, actualmente el 70 % de la carga pesquera de Manta se exporta desde el puerto de Guayaquil, hacia los Estados Unidos, de esta manera la importancia del proyecto es paralelamente impulsar la ruta aérea de carga MANTA-ESTADOS UNIDOS- MANAOS, la propuesta será no solo exportar pesca, sino ofertar los productos de la producción agropecuaria de Manabí.

Las industrias del grasas vegetales y del sector comercial, asentados, en la provincia, se constituye en el mayor destino de las importaciones por el

Puerto, (45%), entre las que se incluyen volúmenes de importaciones que abastecen las industrias locales y el trigo que permanece en almaceneras instaladas en Manta, para luego distribuirlo al resto del país.

La ciudad de Quito es el segundo destino de sus importaciones (40%), y el tercer origen de las exportaciones enviadas al exterior. En la Sierra ecuatoriana, otras ciudades con intercambio comercial a través del Puerto fueron y que hay que recuperarlas como Loja, Cuenca, Ambato, Santo Domingo y Tulcán.

Luego de Manta, el más importante origen de las importaciones proviene de la ciudad de Guayaquil (18%), siendo también el destino del tercer mayor de flujo de importaciones.

Es muy frecuente observar el tránsito de contenedores y vehículos en las carreteras que conectan las provincias de Guayas y Manabí, situación que también hay que recuperar con el mejoramiento definitivo de las carreteras, hay otras zonas de influencia se encuentran dentro su ubicación sectorial en la misma provincia y son parte de la ruta como la carretera a Pichincha y Quevedo, arteria que conecta con provincias ricas en producción agrícola y ganadera.

Sin embargo el problema del deterioro permanente de las condiciones óptimas de las carreteras manabitas es que su flujo de tránsito ha disminuido

en los últimos años, y de allí que con el proyecto del eje multimodal se proyecta un corredor vial acorde a la expansión de los flujos de mercancías rápida y segura para el transporte de carga, dimensionando la procedencia desde Asia y Medio Oriente, hasta América del Sur, teniendo como puerta de entrada al Puerto de Manta cuya ruta conectará con Puerto de Orellana, en un promedio de 48 horas, tiempo en el cual se cubre aproximadamente un estimado entre 600 a 800 Km. Vía terrestre.

De Orellana a vía fluvial se necesitan un promedio de 10 días, y de Manaos a Belen, vía fluvial también se estima un promedio de 96 horas, o 4 días y cuya salida al Océano Atlántico, determina la importancia de reducir tiempo y cubrir la ruta en un estimado de 20 días en total para las naves con carga que vendrían del Asia, en cambio la ruta actual rodean el norte de América del Sur cruzando el Canal de Panamá en un tiempo promedio de 45 días.

Entonces en beneficio se contraponen con el tiempo y costo actual que tienen que cubrir los cargueros para llegar a Manaos, y en interno del territorio nacional, tendremos la incorporación hacia las grandes ciudades del Ecuador ya que el eje sería también un eje de integración provincial y nacional porque la ruta interconectaría con Quito y Guayaquil, y que conectarán con el corredor bioceánico, agregando la importancia fundamental que el eje multimodal, logre la integración, comercial, económica, cultural y turística de los países involucrados como Brasil, y alcance sus efectos positivos con Colombia y Perú, de allí la importancia

para que las autoridades gubernamentales y provinciales se unan en la cristalización del proyecto.

La importancia del proyecto, está sustentado en el transporte MULTIMODAL, por lo que es necesario distinguir su conceptualización entre lo que INTERMODAL Y MULTIMODAL, para determinar su aplicación en práctica en el eje propuesto.

Transporte Intermodal.

El transporte intermodal se caracteriza, básicamente, por el transporte de la mercadería en dos o más modalidades, en una misma operación, donde cada transportador emite un documento y responde, individualmente, por el servicio que presta.

La intermodalidad puede reducir costos de otros modos más onerosos en locales de entrega de la mercadería que no puede ser alcanzados por un único medio de transporte, dependiendo de la proporcionalidad de la distancia y de otros factores representados por cada uno de ellos.

Transporte Multimodal.

La opción vincula el recorrido de la carga en un único documento de transporte, designado Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal, independiente de las diferentes combinaciones de medios de transporte, como por ejemplo, ferroviario y marítimo.

Además de propiciar el mejor aprovechamiento de los equipamientos, el transporte multimodal resulta por la mayor eficiencia de los servicios de transporte de carga, con menores costos, mayor agilidad y confiabilidad de entrega.

El consignatario, designado previamente por el consignador, recibe la mercadería en el punto de desembarque final pactado, encerrando el proceso de la multimodalidad.

Las principales ventajas de la utilización del transporte multimodal son:

Permite manipulación y movimiento más rápido de la carga, inclusive las operaciones.

Transbordo.

Garantiza mayor protección a la carga, reduciendo riesgos de daños y averías.

Disminuye los costos de transporte a partir de la utilización y consolidación de la Carga.

Estimula la competitividad con el comercio internacional donde la práctica es ampliamente difundida en países desarrollados.

Mejora la calidad del servicio prestado, por la utilización de operadores responsables y De servicios transportes eficientes.

En conclusión el transporte multimodal promueve el comercio internacional y el desarrollo sostenible, y tal como lo dijera el experto francés de transporte de la Comunidad Europea Rodney Slater “EL SISTEMA DEL FUTURO SERÁ INTERNACIONAL EN SU AMPLITUD, MULTIMODAL EN SU FORMA, INTELIGENTE EN SUS CARACTERISTICAS, APROVECHANDO EL PODER DE LA TECNOLOGÍA, INCLUSO EN SUS SERVICIOS, E INNOVATIVO EN SU ALCANCE”

5.- UBICACIÓN SECTORIAL.

Manta, como punto de partida del eje multimodal, con su Puerto Internacional de Transferencia en proyecto de expansión y Manabí con su territorio compuesto por sus 22 cantones, con tres zonas definidas como norte, centro y sur, se diseña el proyecto estratégicamente para que la ruta terrestre en planificación que atravesase el centro de la Provincia, de donde se multiplicarán los ejes viales en proyecto de construcción como los del **anillo vial centro-sur** y la reconstrucción del **corredor norte desde Rocafuerte hasta El Carmen** con lo cual la conexión comercial de los principales cantones proveedores del potencial agropecuario provincial tendrían una directa participación.

En ese contexto el eje bioceánico Manta-Manaos presenta la siguiente interconexión terrestre que es una las más viables y se la toma dentro del proyecto que organismos especializados del tema como el Ministerio de

Transporte y Autoridad Portuaria de Manta han venido planteado a la comunidad manabita, mismo que estaría ubicando vectorialmente dentro del proyecto desde:

MANTA- MONTECRISTI- alternativa posible con el aumento de carga (Zoframa-serviría de almacenamiento de productos) esto representa un desvío corto en la vía a Jipijapa, para luego tomar a **PORTOVIEJO - CALDERÓN- ALAJUELA - SAN PLÁCIDO** (Parroquias de Portoviejo) – hasta el Cantón **PICHINCHA**, como punto final de nuestro territorio manabita, luego seguirá la ruta **EI EMPALME, (GUAYAS)**, RUTA QUE CONDUCE A LA REPRESA DAULE PERIPE, **QUEVEDO-VALENCIA (LOS RÍOS),, LA MANA, PUJILÍ, LATACUNGA, SAN MIGUEL (COTOPAXI), TENA (NAPO) LORETO, PUERTO FRANCISCO DE ORELLANA (ORELLANA)** este ruta tendría un total estimado de 650 kilómetros.

Existe la propuesta de tomar la ruta que desde **MANTA – PORTOVIEJO - EL RODEO-CALDERÓN - PICHINCHA - QUEVEDO – LA MANA - SAQUISILÍ –CHALUPAS – ARCHIDONA-NARUPA – LORETO - COCA- ORELLANA** y se llegue a la Terminal de Transferencia de **Puerto de PROVIDENCIA**.

Esta ruta cubriría un total de 776 Kilómetros, de eje terrestre y **fluvial**, **2.790 Km, con un total a Manaos de 3.566 Km.**

Resalto la ubicación sectorial de las poblaciones que desde el Cantón Pichincha, último cantón manabita, la ruta puede seguir la poblaciones de **EL ROSARIO Y VELASCO IBARRA (El Empalme)**, y se llega a **Quevedo**, en la provincia de Los Ríos, que es una de las principales zonas bananeras del país, luego de Quevedo, se inicia el asenso hacia la serranía ecuatoriana, pasando primero por La Esperanza, Valencia y La Maná, hasta llegar a Tingo y Zumbahua, en la provincia de Cotopaxi.

El proyecto de pre-factibilidad elaborado por la APM, contempla en la sub etapa de la I ETAPA la ruta Manta-Rocafuerte-Chone-El Carmen-Santo Domingo-Aloag-Pifo-Baeza-Lumbaqui-Lago Agrio-Shushufindi-Providencia, cubriendo esta ruta 882 Km, del eje terrestre, y fluvial 2.690 Km, con un total de Manta-Manaos de 3.614 Km.

Es de resaltar que en los ejes terrestre, describo en las provincias de Cotopaxi, posibles beneficiarios que se encuentran luego de atravesar Zumbahua, y al llegar a Pujilí, una rica y famosa actividad artesanal cerámica, poblada en su totalidad por indígenas quichuas, al igual que Latacunga.

Desde Latacunga, el proyecto aun no está claramente definido. Existe la posibilidad de llegar a la ciudad de Tena, en el oriente ecuatoriano, en la provincia de Napo, a través de las ciudades de Salcedo, Ambato, Baños y Puyo; o, a través de Salcedo, directamente hasta Tena.

La primera opción, que es la que actualmente se utiliza, está totalmente pavimentada, pero tiene el inconveniente que atraviesa las laderas del volcán Tungurahua, en la localidad de Baños, ciudad que actualmente se encuentra en alerta naranja por la actividad del volcán. Es muy frecuente el cierre de esta vía por derrumbes provocados por la actividad sísmica del volcán.

Por otra parte, el tramo entre Baños y Puyo constituye una vía construida en la ladera de los cerros y cuenta con varios túneles que difícilmente permiten el paso de vehículos de gran tamaño.

La otra opción, es el desvío desde la ciudad de Salcedo directamente hasta la ciudad de Tena. Este tramo lleva más de 40 años de construcción, y no ha podido concluirse por lo impenetrable de la selva en medio de estas dos ciudades. Lo impenetrable del territorio ha permitido la conservación de una de las pocas zonas con bosque primario de la amazonía ecuatoriana. Esta zona corresponde al Parque Nacional Llanganates, que es una importante área protegida del país.

Independientemente de la opción que se adopte como parte del proyecto, se llega a la ciudad de El Tena, en la amazonia, donde, como parte de IIRSA, se ha proyectado la construcción de un aeropuerto, luego el recorrido es hasta la ciudad de El Coca, Francisco de Orellana.

Anexo 3 (Expedición Manta-Francisco Orellana)

En cuanto a la ruta hasta Manaus, partiendo desde Puerto de Providencia recorre la hidrovía del río Napo hasta el límite del país con Ecuador en Nuevo Rocafuerte, (último cantón ecuatoriano en frontera con Perú), con un total de 186 kilómetros, luego la ruta continua hasta la desembocadura del río Amazonas, hasta llegar a Manaus y posteriormente a Belem, y se completa los 2789 kilómetros atravesando territorio peruanos y brasileños.

En la ruta fluvial, un punto geográfico que puede ser considerado como un centro de transferencia es la ciudad peruana de IQUITOS, una de las principales de ese país, con una población de mas de 314.419 habitantes, además de ser la capital de Departamento de Loreto, tiene influencia administrativa y comercial por su vasto territorio, y su economía se basa en un dinámico comercio, fluvial que se sustenta en la terminal fluvial, de carácter público que posee las mínimas condiciones de infraestructura portuaria y un equipamiento para operar barcos barcos grandes que viene de Manaus, existiendo desembarcaderos para naves pequeñas.

El mayor flujo de transporte por río en Iquitos está formado por cientos de pequeñas embarcaciones de uso privado y comercial que circulan en un radio de 100 km de distancia, conectando la ciudad con los pueblos circundantes.

La Ubicación Sectorial del proyecto tendría los siguientes datos estimados en días u horas en que se cubriría el eje multimodal:

La ruta cubriría desde Manta a Puerto Orellana o Puerto Providencia: 2 días o 50 horas.

Desde estos Puertos Fluviales a Manaos: de 10 a 12 días, o 240 horas

Desde Manaos a Belen: 4 días o 96 horas.

La ruta aérea desde el Aeropuerto Intercontinental Eloy Alfaro, con asiento en Manta a Manaos, se cubre en un promedio de 3,5 horas.

En cuanto a la zona de influencia del Puerto de Manta, de donde parte el Eje o corredor multimodal se determina por su ubicación geográfica por encontrarse en el centro del Litoral ecuatoriano, dentro del territorio sobre el cual el Puerto y Aeropuerto ejercen su influencia (HINTERLAND) y por su interactividad de los ejes marítimo, aéreo, terrestre, y ferroviario e intercambios comerciales con los demás puertos del mundo (VORLAND).

El Puerto de Manta extiende su "Hinterland" hacia ciudades dentro de la provincia de Manabí, que conectarán con el eje multimodal, terrestre que transversalmente conectará a Manabí con las provincias de Los Ríos, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Latacunga, Bolívar, Pastaza, Sucumbíos, y Orellana.

En cuanto al "vorland", el Puerto de Manta interactúa con puertos ubicados en países de 5 continentes, teniendo un mayor intercambio comercial con

países de Norteamérica Estados Unidos (21.1 %), Canadá (15,2%), México (1,0%), en Sudamérica: los siguientes países Argentina, Venezuela, Colombia, Brasil, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay, con 27 %.

De forma general el proceso de la ubicación sectorial del proyecto obedece a un contexto de integración de operadores en el desenvolvimiento de sus funciones que comprende las siguientes características:

- Operadores Multimodales: gestión, relación transportistas
- Usuarios: gestión conjunta con operadores logísticos
- Interconectividad de los modos/Interoperabilidad de los medios
- Organización de la distribución física: redes y corredores
- Sistemas de información y seguimiento
- Obstáculos administrativos y comerciales
- Controles en cruces de fronteras: interrupción de la continuidad del flujo de transporte:
 - Aduanas
 - Salud/Sanidad
 - Seguridad
 - Organismos e Instituciones bancarias.

RUTA EJE CORREDOR LOGÍSTICO INTEGRACIONAL MANTA

EJE BIOCEANICO MULTIMODAL PACIFICO - ATLANTICO
ECUADOR – BRASIL
MANTA – MANAUS – BELÉM



Ejes

- Marítimo
- Aéreo
- Terrestre
- Fluvial

6.- FACTIBILIDAD.

La Factibilidad del proyecto se enmarca, dentro de la iniciativa de los gobiernos de Ecuador y Brasil de considerarlo como proyecto prioritario para ambas naciones y cuyos resultados se han dado en una etapa con la primera reunión.

De la comisión bilateral Brasil Ecuador efectuada en nuestra ciudad de Manta los días 19 y 20 de abril del presente año con la presencia de altas autoridades de ambos países, como el Embajador del Brasil con sede en Ecuador, representantes de los ministerios de comercio exterior, de la cancillería, por parte de Brasil, y de nuestro País, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, representantes del ministerio Relaciones y Comercio Exterior, Ministerio de Economía, Corporación Andina de Fomento, autoridades provinciales de la Provincia.

La Factibilidad radica en que el eje interoceánico multimodal Manta Manos Belén no tiene comparación en la factibilidad Económica, Social, Turística, Ambiental, y Política en la región latinoamericana.

FACTIBILIDAD MARITIMA – TERRESTRE.

El eje es viable para transportar la carga de los países asiáticos, carga que llega al Puerto de Transferencia de **LONG BEACH en los Ángeles EEUU** hasta **Manaos**, utilizan el **CANAL DE PANAMA** y bordea Venezuela para llegar al **OCEANO ATLANTICO** y desembarcarse en el puerto de **BELEN** con destino a **MANAOS**, esta ruta cubre un total estimado de **45 días**.

Si el flujo de carga llega al Puerto, que concesionado se apresta al inicio de construcción de la primer etapa a fines del presente año, de su Puerto Pesquero y de diseñar los estudios de ampliación del calado que requieren los grandes buques que se aspira acoderen en sus Muelles de aguas profundas.

Las variables costo-tiempo que utilizan los buques llamados Post-Panama en sus negocios navieros que actualmente se desplazan por el Canal de Panamá, tiene a Manta como la mejor alternativa para la transferencia de carga, además el Canal de Panamá, ha iniciado su ampliación por la congestión de los grandes buques que circulan por sus esclusas y permiten el cruce de la vía interoceánica, obra que esperan culminar en el año 2014.

De tal manera que el proyecto es factible por ser alternativa para el descongestionamiento de los grandes buques que vienen de Asia y que transfieren carga a Latinoamérica en especial a Brasil, siendo este país uno de los principales proveedores de soya para la China, y que tiene que sacar el producto por el Atlántico y dar la vuelta por el sur de África, en un largo recorrido.

China es el segundo cliente en utilizar el CANAL de PANAMA, por lo el proyecto será rentable para los exportadores chinos, ya que la ruta reducirá las tarifas navieras, ya que en la actualidad se pagan millones al canal de Panamá y “China podría ser un cliente número uno”, según expresiones de Cai Runguo Embajador de China en nuestro país, en declaraciones que hizo en el mes de agosto en visita que realizara a la Autoridad Portuaria de Manta.

Manta por su ubicación geográfica en el centro de la Costa ecuatoriana, facilita la comunicación rápida con todas las ciudades y regiones situadas a lo largo del corredor formado por la línea equinoccial y el paralelo 1 del territorio nacional.

Es importante señalar que Manta y su puerto marítimo constituyen el punto más cercano del Pacífico sur al mercado asiático donde se mueve más allá del 44 % del comercio mundial, su ubicación geoestratégica es única y de hecho privilegiada, la ruta más corta entre Sudamérica y Asia, tomando en cuenta que el Puerto de Manta está apenas a 25 millas del tráfico marítimo internacional lo que representa un desvío de apenas una hora, y se encuentra ubicado a 56 millas de la línea equinoccial y a 24 horas del canal de Panamá, es un Puerto abierto al mar sin canales de acceso, sin necesidad de dragado y con la proyección de la concesión de ampliarse a los 35 metros de calado y con una plataforma multimodal de vida útil

indefinida, en este sentido considero que la factibilidad acondiciona a su desarrollo el tomar en cuenta que:

- La logística actual necesita del transporte multimodal como factor de esencial de operación.
- Los puertos son parte de las redes logísticas y no solo como nodos o interfaces sino también como posibles centros de distribución.
- La multimodalidad es una oportunidad de nuevo rol para los puertos.

La transferencia de carga desde Manta viaja vía terrestre hasta el Puerto Fluvial de Coca o Providencia cubriendo un total de de 776 kilómetros o 48 horas, tiene el sustento y los argumentos de carácter gubernamental para el financiamiento externo de la CAF y BID y los desembolsos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que tiene presupuestado y comprometidos en obras para Manabí 280 millones incluido el Puente Bahía de Caráquez – San Vicente para la reconstrucción y ampliación a 4 carriles de las vías que comprende el eje terrestre, también se contempla la reconstrucción de carreteras del centro con dirección a la amazonía con lo que el proyecto financiará tramos comprendidos en un promedio de 150 a 200 kilómetros.

En el último tramo de Tena a Coca – Orellana, el proyecto prevé el mejoramiento y ampliación de la actual vía, con un material resistente a las constantes lluvias y la construcción de los muros y canalización que eviten las inundaciones por el desbordamiento de los ríos. Esta vía atraviesa

importantes zonas de explotación petrolera, como los Bloques 20 y 29 de la empresa PETROECUADOR, asimismo, este trayecto a traviesa el Parque Nacional Sumaco-Napo Galeras, que constituye un área protegida.

Es necesario resaltar una vía alterna que comprenda desde Cumandá (Baeza) - Lago Agrio- Orellana (Coca) que tiene una longitud total de 258, 2 km, con una calzada que varía de 5, 0 a 7, 2 m de ancho. Se construyó a raíz del descubrimiento de petróleo en Napo, habiéndose concluido en 1972. Es la única vía que comunica la planicie amazónica con el resto del país y cuando se interrumpe queda aislada una extensa región, como sucedió luego del sismo de marzo de 1987, en que al destruirse 40 km de carretera y varios puentes, gran parte de la provincia quedó aislada. Esta vía tiene numerosos ramales, entre los que se pueden mencionar: Río Aguarico-Campo Bermejo (18 km); Lago Agrio-Tarapoa-Tipishca (137 km); Proyecto Shushufindi-Shushufindi Central-Río Aguarico (47 km); Dureno-Campo Tétete (36 km); Shushufindi Central-San Antonio (20 km), y, Joya de los Sachas-Río Napo (13 km). Adicionalmente tiene nueve ramales con 27 km de longitud Jondachi-Hollín-Loreto- Orellana-Coca: constituye un nuevo acceso a la planicie amazónica, con una longitud total de 137, 6 km. Hasta junio de 1987 se encontraban construidos 81 km aproximadamente, aunque dado el aislamiento de la provincia que sufre en determinados meses del año por las torrenciales lluvias los trabajos se han intensificado, esperándose que en este mismo año quede concluida la ruta que es viable para también para el eje terrestre.

Para determinar con una visión regional la factibilidad el proyecto del eje interoceánico multimodal Manta- Orellana- Manaos-Belén, comparto esta propuesta con el diseño del estudio del Plan Estratégico de Manta, que diseña la Municipalidad, en donde se considera de vital importancia la ruta multimodal para enfocar la “complementariedad” del grupo de los nueve que son las provincias por donde el eje pasaría o tendría una participación de conectividad local, metropolitana, y provincial que permita desarrollar un eje de provincias ubicadas transversalmente este-oeste que equilibre el bicentralismo Quito-Guayaquil, alianza que tiene entonces una convergencia de intercambio comercial de bienes, servicios, capitales y personas dentro del G-9, con nuestro Puerto y desde y hacia Manta-Manaos-Belén.

La implementación de la ruta directa, que tiene una longitud de 776 Km tiene un plazo de adecuaciones de 2 años, y representa el menor recorrido cubriendo la ruta en 12 horas, esta sub-etapa comprende de 2 a 5 años y tendrá una capacidad de transportar 1000 contenedores por semana

FACTIBILIDAD DEL EJE FLUVIAL.

Desde los Puertos fluvial, que son alternativas como el de Orellana y Providencia hasta el puerto de Manaos se cubre en un promedio de 20 a 25 días con lo cual, se estima un ahorro de **20 días**. Los estudios de factibilidad de la navegabilidad del RIO NAPO demuestran que es navegable 8 meses y en gran parte de su recorrido, pero con las obras de encauzamiento, dragado y balizamiento puede ser empleado durante todo el año por barcas con remolcadores o autopropulsadas capaces de transportar hasta 40 contenedores de 15 toneladas y con una capacidad total de 600 toneladas de carga.

El caudal del Río Napo es de 800 metros cúbicos por segundo, durante el verano (meses de noviembre a febrero), y en invierno el caudal llega a los 8.000 metros cúbicos por segundo (meses de junio a agosto).

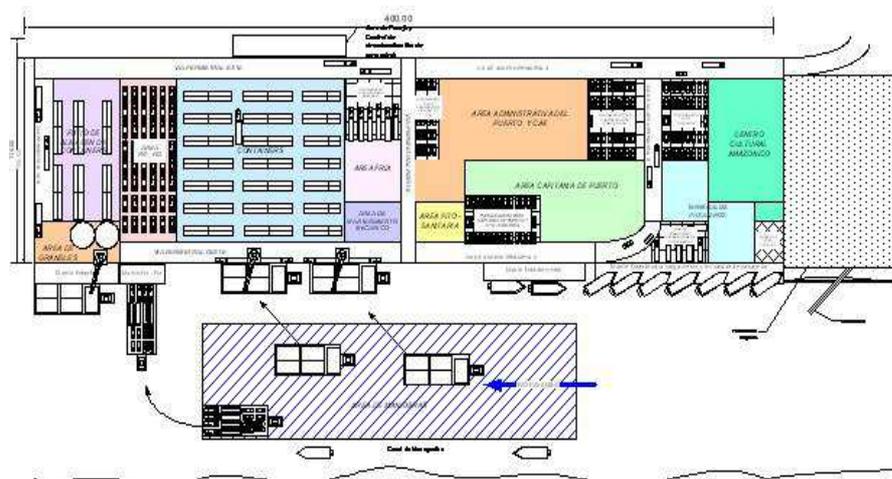
En esta investigación que he realizado, aparte del estudio de navegabilidad del Río Napo que ha empezado la Autoridad Portuaria de Manta es necesario resaltar que desde el año 2006, dentro del marco del IIRSA (Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana) al respecto, los ministros de Transporte de Ecuador y Perú, dentro del PLAN BINACIONAL ya realizaron las gestiones para la cooperación técnica no reembolsable por parte del BID para financiar los estudios de navegabilidad del Río Napo, dentro del proyecto Multimodal del Amazonas y del proyecto Manta- Manaos. Los términos de referencia y el perfil de cooperación los elaboró la Comisión Técnica Binacional Ecuador-Perú, para obtener la ayuda del BID con el monto que asciende a \$ 700.000 y la contrapartida que debe

asignar el gobierno ecuatoriano ascendía a \$ 190.000, se conoce que el Ministerio de Economía y Finanzas aprobó el pedido del Ministerio de Obras Públicas y se espera se realice la consultoría. De complementarse este estudio, los resultados para el proyecto es permitir la navegabilidad de barcazas para lo cual se debe permitir mayor fluidez a los afluentes que tiene el Napo como el ARAJUNO, SUNO, PAYAMINO, COCA, JIVINO, TIPUTINE, Y YASUNI, cuyos tramos navegables fluctúan entre mas de 100 Km. Se destaca el mayor tráfico de Coca a NUEVO ROCAFUERTE, anexo foto de delegación de Autoridad Portuarian ANEXO 1de Manta, y MISAHUALLI existe un importante flujo turístico que utiliza el transporte fluvial. En cuanto al RIO AGUARICO, éste es navegable por 250 Km aguas arriba de su desembocadura en el NAPO, existe una carretera paralela que necesita de reconstrucción y ampliación, en su cuenca alta, para permitirle al río Napo constituirse con un gran caudal apropiado para la navegación, de barcazas.

La factibilidad del Puerto Francisco de Orellana, como alternativa viable, se la considera por sus antecedentes ya que es el único proyecto ecuatoriano en la Agenda de Implementación Consensuada (2005 – 2010) de IIRSA. El proyecto consiste en la construcción de un puerto fluvial de transferencia de carga a orillas del Río Napo, entre las provincias Orellana y Sucumbíos. Este proyecto se encuentra enmarcado en el gran proyecto de unir el puerto marítimo de Manta, con el puerto de Manaos en Brasil a través de la

Hidrovia del Río Napo, que desemboca en el Río Amazonas, en territorio peruano.

La foto adjunta muestra el diseño de la estructura, con las siguientes aéreas: de embarque y desembarque, de carga, con muelles para gráneles, y silos para almacenamiento de soya, aceites de palma y biodiesel, terminales de pasajeros y patios para almacenamiento de contenedores, área para mantenimiento mecánico, aprovisionamiento de combustible, control fitosanitario, área administrativa para capitanía de Puerto y CAE, muelles ron-lon, y canal entrada apropiadas para acoderamiento de barcazas.



En anexos se presentan fotos de los puertos fluviales de Orellana y Providencia tomadas en las expediciones realizadas.

Este Puerto servirá de centro logístico y estará dotado de la infraestructura apropiada para las operaciones de transferencias.

El puerto estará conectado con la red vía del Ecuador a través del eje terrestre que se espera implantar, y complementando las mejoras en la vía, Shushufindi – El Triunfo Belén.

Precisamente, en este puerto se construirán las instalaciones portuarias en una zona de 160.000 metros cuadrados, que constarán de: muelles, terminal polivalente, terminal de graneles sólidos, terminal de carga peligrosa, área de consolidación y desconsolidación de contenedores, área de administración, equipamiento portuarios, área aduanera, capitanía, migración, seguridad, controles fitosanitarios y un centro logístico.

Este proyecto, presupuestado en más de 100 millones de dólares, por el IIRSA se relaciona, asimismo, con los proyectos del Aeropuerto de El Tena, el Aeropuerto de Nuevo Rocafuerte (en El Coca, Provincia de Orellana), así como con el Proyecto de Acceso a la Hidrovía del Putumayo. Este último río, nace en Colombia y forma la frontera entre este país y Perú, desembocando en el Amazonas brasileiro.

Desde el río Napo, se inicia el trayecto por vía fluvial, atravesando la zona de PAÑACOCKA, donde el gobierno acaba de autorizar la explotación petrolera, por esta vía se llega a TIPUTINE, uno de los principales centros poblados de nacionalidad indígena HUARANI, y luego a NUEVO ROCAFIERTE donde se diseña construir un CENTRO DE ADMINISTRACIÓN DE FRONTERA con el vecino Perú. Anexo 5

Este tramo de la vía fluvial atraviesa también la Reserva de Producción FAUNISTICA DE CUYABENO, muy cerca del PARQUE NACIONAL YASUNI, considerado como reserva de BIOSFERA por la UNESCO.

En cuanto al impacto ambiental, los estudios demuestran reducir al mínimo, tomando en cuenta el entorno amazónico en que se desarrolla y manteniendo los ecosistemas que son muy frágiles. Evitando algún impacto destructivo al Parque Nacional YASUNI que el río Napo lo atraviesa y también por el límite del parque nacional LLANGANATES.

Los actuales Puertos Fluviales de la zona presentan las siguientes características:

- **Puerto Francisco de Orellana o Coca:** está asentado en la margen izquierda del río Napo y cuenta con un muelle flotante de 10 m de longitud por 3 m de ancho, con una pasarela de conexión a tierra de 10 m x 2 m, soportado por flotadores tubulares de 15 cm de diámetro. La orilla del muelle está protegida por un muro de gaviones. Existe gradería de cemento que permite la bajada al río y el transporte por canoa. Cerca del muelle hay un

banco de arena que imposibilita el tráfico de barcazas aún de bajo calado, que es lo que se planificar dragar.

- **Nuevo Rocafuerte:** se encuentra en la margen derecha del río Napo cerca de la desembocadura del Yasuní. Tiene un muelle de similares características al de Coca.

- **Puerto Misahuallí:** situado en la orilla izquierda del río Napo, en su cuenca alta. No cuenta con instalaciones portuarias, aunque a través de él se moviliza un constante flujo turístico. En 1987, a raíz del sismo, ha visto multiplicarse varias veces su tráfico normal, con el transporte de combustible y alimentos hacia Coca y la llegada de productos agropecuarios desde ese Puerto.

- **Puerto Asís:** está ubicado en la margen izquierda del río Putumayo. Debido a la sedimentación del río, el muelle en este sitio se encuentra prácticamente abandonado. Aguas abajo del río Putumayo, a 5 km del sitio actual, se encuentra en construcción el nuevo muelle, el cual seguramente servirá para impulsar la comunicación y el desarrollo del área. Este puerto es el centro que abastece de toda clase de productos a las poblaciones ribereñas del río Putumayo, utilizando una conexión bimodal carretera-río.

- **Puerto Ospina:** de menor importancia que el anterior, cuenta con un muelle flotante instalado a fines de 1986, cuyo diseño servirá de modelo para el nuevo muelle flotante que se construirá en Puerto El Carmen de Putumayo. También se encuentra en la margen izquierda del río Putumayo.

- **Puerto El Carmen de Putumayo:** ubicado en la margen derecha del río San Miguel, en la desembocadura de este río en el Putumayo. Cuenta con una plataforma metálica flotante de 30 m de largo y 3 m de ancho, que hace las veces de muelle, conectada a tierra por una pasarela de acceso soportada por flotadores tubulares metálicos de 15 cm de diámetro. Tiene un amarradero de tabiques de madera y graderíos de cemento para facilitar la bajada al río. En el futuro, si se mejoran sus instalaciones y se completa la carretera a Tipishca, podría servir para la comunicación fluvial entre Ecuador y Brasil.

- **Puerto Colón y La Punta:** situados en las márgenes izquierda y derecha del río San Miguel, respectivamente, a una distancia de 10 km uno del otro. No cuentan con instalaciones portuarias, aunque tienen un buen tráfico de canoas, tanto para servicio de los pobladores de las riberas del San Miguel como tráfico de carga internacional.

En la ruta de la navegación fluvial por el Napo, en la Cuenca del Amazonas, se encuentra una infraestructura portuaria en Shushufindi denominada Puerto de Providencia, que está a 81 Km. al este del Coca (Orellana) y a 51 Km. al noreste de Shushufindi, una empresa denominada grupo PORTONAPO PROVIDENCIA, una compañía limitada que cuenta con una flota de gabarras que ha movilizadado 3800 toneladas de carga en el primer trimestre de este año. El tramo lo hizo hasta IQUITOS (Perú), Leticia, (Colombia), Tabatinga y Manaus, empleando una flota de 5 gabarras y 4 remolques, con una capacidad para movilizar 1400 toneladas por cada

desplazamiento. Se estima por otro parte que la capacidad de las gabarras será de 15 contenedores como máximo.

En esta ruta se han sumado a Pompeya, Ita y Pañacocha, en SUCUMBIOS, y Puerto Francisco de Orellana (Orellana).

En el primer embarque de la empresa, el 15 de noviembre del 2006, se zarpó hasta Manaus con 200 toneladas de equipos que la proveedora de gas, AGA DEL Ecuador vendió a la empresa brasilera Oxygas, en lo que va del año, la compañía ha realizado seis embarques y ha movilizado un promedio de 800 toneladas por embarque, el último embarque en mes de agosto, zarparon dos barcasas con 250 toneladas de productos agrícolas, alimentos, hierro y cemento, la ruta fue hasta Leticia, otros productos que incluyó la exportación fue cebolla roja, tomate riñón, papa, ajo, cebolla blanca, guineo, naranjilla, col morada, manzana roja, manzana verde, maracuyá y panela.

Vinicio Porras, socio de la compañía, en entrevista a LIDERES, de Quito, declaró que la iniciativa se consolidó hace un año, con el ánimo de apuntalar el proceso de integración comercial del eje multimodal Manta-Manaos, la compañía ha invertido 1, 5 millones de dólares en la construcción de obras elementales en el puerto, se edificaron áreas de puerto, operativas, muelles y una vía de acceso, el anclaje se levantó en una explanada de 27.300 metros cuadrados.

Es de señalar que en la cuenca amazónica, según expertos y autoridades comerciales existe un cálculo con un potencial de 10 a 15 millones de consumidores.

Por el trayecto de la cuenca Amazónica es factible incorporar a la ciudad peruana de Iquitos, como un puerto de transferencia de trasbordo siendo una estación entre Orellana y Manaos, en donde ya es notorio el flujo de transporte por río en Iquitos formado por cientos de pequeñas embarcaciones de uso privado y comercial que circulan en un radio de 100 km de distancia, conectando la ciudad con los pueblos circundantes.

El flujo de un mayor nivel corresponde al transporte pesado para naves de carga de hasta 8,000 toneladas, y estos circulan en un radio de 600 km a 1,000 km de distancia a los puertos intermodales de Pucallpa y Yurimaguas. El conjunto de barcos está formado por una variedad de remolcadores y botes propulsores, barcos de transporte de carga, aljibes, barcos a motor para carga y pasajeros. Aquellos de carga pesada usualmente usan el Terminal Fluvial de ENAPU o las instalaciones de la empresa nacional de petróleo, mientras los de pasajeros son los mismos que operan en el segundo radio de distancia y que usan los desembarcaderos de Punchauca. En la ciudad de Iquitos existen una docena de instituciones comerciales especializadas en la venta de motores y repuestos. Todos los repuestos de motores son importados del exterior. La única excepción son los propulsores

de motores "peque-peques", ya que esta es una adaptación tecnológica local; y en menor medida las *bielas* que son fabricados por 3 ó 4 pequeñas fundiciones manuales de Iquitos y Pucallpa. En la ciudad de Iquitos, y particularmente en el puerto de Belén, existen un gran número de mecánicos que ofrecen todo tipo de servicios de diversa calidad de reparación y mantenimiento de motores.

En este trayecto y por considerarla una hidrovía, encontramos a **Mazán** como un pueblo rural en el área de influencia de Iquitos. El pueblo está localizado estratégicamente cerca a la **confluencia del Río Napo con el Río Amazonas**, en un lugar donde ellos se acercan considerablemente el uno al otro. En este sector existe un camino asfaltado que cruza la delgada porción de tierra que los divide, acortando considerablemente el tiempo de viaje entre Mazán e Iquitos. Esto ha permitido a Mazán a convertirse en el centro de la mediación comercial entre las comunidades rurales de la margen del río Napo y de la ciudad de Iquitos. Mazán tiene un desembarcadero fluvial bajo la responsabilidad de la Municipalidad local y diseñada para asistir a barcos de hasta 60 toneladas de capacidad de carga y de un movimiento de hasta 50,000 toneladas al año.

Un primer tipo de demanda por el transporte por río hacia el exterior del área de estudio está constituido por la necesidad de toda la gente que vive a lo largo del Río Napo de moverse desde y hacia la ciudad de Iquitos. Las principales razones de los viajes están relacionadas con la venta y provisión

de acceso a servicios sociales especializados. Otras razones de menor frecuencia tienen que ver con la búsqueda de empleo.

Los servicios comerciales de transporte por río que operan en Mazán difieren de acuerdo al destino del viaje. Los traslados cortos hacia pueblos cercanos son realizados en pequeños botes, posiblemente canoas, propulsadas con motores *peque-peque*. Los traslados de mediana y larga distancia por el Río Napo son realizados en naves medianas, con motores fuera de borda. Finalmente, los traslados hacia la ciudad de Iquitos por el Río Amazonas son realizados en deslizadores o en botes de madera propulsados por motores fuera de borda. Estas naves que prestan servicios de transporte de carga ligera y pasajeros operan desde la ciudad de Iquitos a diversos destinos lejanos, por tanto Mazán constituye una estación en su viaje. Existen una cantidad considerable de naves de transporte público que van a este punto, por tanto el flujo es constante y el tiempo de espera es relativamente corto.

Las adecuaciones que contempla sus obras de ingeniería para que permitan una factibilidad en la navegación, según los estudios de la APM y con bases del Instituto Geográfico Militar, hay que realizar las adecuaciones en el ALTO NAPO, donde hay que construir un canal de navegación que permita enfrentar la gran sedimentación y el arrastre de gran vegetación, para contrarrestar la pendiente pronunciada que ocasiona una mayor velocidad de la corriente del Río.

En el BAJO NAPO, al ser menor la velocidad de la corriente del Río, es menor la pendiente y las adecuaciones son mínimas, por lo que se puede construir canales para hacer una hidrovía con el caudal durante todo el año y que llega hasta la desembocadura del Amazonas en el Atlántico.

Los 5 puntos críticos de la ruta que tiene calado bajo, se enfrentan con obras menores de dragado y comprende el último punto crítico en el sector de SAN ANTONIO DE YASUNI ubicado a 162 Km de Providencia.

FACTIBILIDAD AÉREA.

Este proyecto dentro de la factibilidad contará además en su punto de partida con un moderno aeropuerto internacional convertido en un aeródromo mas occidental de América del Sur, que dispone de una pista de amplio espacio para maniobras sin obstáculos en aterrizajes y despegues con la pista de 3200 metros de longitud por 45 metros de ancho, y una comunicación rápida con el puerto para la transferencia de pasajeros y mercancías de 8 Km.

La otra alternativa factible mientras desarrollamos el proyecto del eje terrestre, es operar con el aeropuerto intercontinental "Eloy Alfaro" ya que un vuelo directo de Manta a Manaus se cubriría en un promedio de 3 horas

y media. También se lograría abrir la ruta Quito-Guayaquil-Manaos-Sao Paulo, en un tiempo aproximado de 8 horas. Anexo 6

Lo factible no es solo exportar pesca fresca, vía aérea, sino incorporar otros productos agropecuarios de Manabí, por su importancia en el futuro, conocemos que tres aerolíneas ecuatorianas TAME, AEROGAL, E ICARO, han conformado una asociación de empresas para competir internacionalmente y apoyar con su logística el acuerdo bilateral entre Ecuador y Brasil y empezar a cubrir la ruta Manta-Guayaquil-Manaos.

Estas posibilidades permitirán a Manaos mirar nuestro Puerto como medio para tener un mercado en el Pacto Andino, porque es más conveniente tener una fábrica en Ecuador para distribuir a los países de Colombia, Venezuela y Perú; y llevar a Brasil la materia prima desde Asia y exportar a otros países. Ante tal perspectiva en Manabí se instalarían grandes empresas, se crearían nuevas fuentes de trabajo, habrá más inversión extranjera y el puerto de Manta concesionado se complementará para su crecimiento portuario continental.

El Plan de concesión que tiene previsto el Aeropuerto, comprende un Plan Maestro de 2 Fases.

La primera fase tiene un tiempo de ejecución de dos años, y contempla las siguientes obras:

Primera etapa: Nuevo terminal de pasajeros nacional e internacional, equipándolo con 6 mangas para embarque y/o desembarque de pasajeros y plataforma para la atención simultánea de 6 aeronaves.

Nuevo estacionamiento vehicular.

Tres plataformas para la operación de carga de aeronaves, avión tipo B 747-400, B 767-300, y B 767-400.

La segunda Fase del Plan Maestro, tiene un tiempo de ejecución de 2 a 4 años, donde se construirá la segunda parte de la plataforma, y la segunda etapa del terminal de carga, cinco rampas para B 767-300 y un Hotel, así mismo se proyecta la construcción de hangares para el mantenimiento de las aeronaves.

Con el propósito de complementar las terminales de carga y posibilitar la transferencia internacional de carga, se desarrollará una ZONA FRANCA AEROPORTUARIA, la misma que servirá para el almacenaje de cargas provenientes especialmente del Asia, con destino a países sudamericanos y en especial de Manaos. Según el director ejecutivo de la Corporación Aeroportuaria Eloy Alfaro, Jorge Alava, en entrevista realizada, mencionó que como parte de las reuniones binacionales Manta Manaos, se espera concretar antes de fin de año una frecuencia semanal en la ruta Manta – Manaos, incorporando ciudades como Quito, Guayaquil y Cuenca, esto como parte del eje aéreo, que puede implementarse paralelo a la ejecución de los componentes marítimo fluvial.

La empresa SEA AEROPPORT INC, ha planteado a la Corporación Aeroportuaria, una inversión de 740 millones de dólares, para convertir el aeropuerto en un centro distribuidor de pasajeros y carga, con obras de construcción de un hangar de 30 mil metros cuadrados para albergar 4 aviones 747 o Boeings, esta compañía internacional esta estudiando los mercados de pasajeros y carga de Asia y posiblemente de Rusia, y captar el mercado de emigrantes que son un estima de 3 millones en Europa y 1 millón en Nueva Cork, pensando volar dos veces a la semana a Europa y a Estados Unidos diariamente con carga de flores y pescado, el tema está planteado y se espera concretar las negociaciones en los próximos meses.

7.- DESCRIPCION DE LA PROPUESTA.

Los Presidentes de América del Sur en septiembre del año 2000, tomaron la decisión de establecer una “Integración del Comercio Exterior”, para cuyos efectos resolvieron establecer como prioritarios los proyectos de infraestructura de transporte considerando los potenciales de producción de cada país, con lo cual crearon **IIRSA (INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE AMERICA DEL SUR)** para que proyectos de grandes impactos socio-económicos puedan ser considerados por organismos de crédito multilateral como la CAF y el BID, y en el año 2003, el 7 de abril en Quito, presentan un informe del eje amazónico.

Con estudios por parte del ALADI (Asociación Latinoamérica de Integración) que en su referencia NO. 25/100 define a Manta, como la “Puerta Sudamericana del Pacífico” y establece como primera etapa para el desarrollo del eje IIRSA, la construcción del Puerto de Transferencia en Manta, a través del proceso de concesión llevado a cabo por la Autoridad Portuaria de Manta, y en el informe se destaca que entre los Ejes de Integración Subregional, el Comité de Coordinación Técnica del IIRSA, estableció la validación de una Visión Estratégica en la Región con enfoque a un reordenamiento en función de la importancia de los proyectos que permitan un desarrollo de la infraestructura física en los principales Ejes Multimodales.

En su informe IIRSA considera que todas las ventajas de enlazar el transporte en sus distintas modalidades apuntan a favorecer a Manta como el **“punto de integración comercial de América del Sur, por la existencia del Puerto Marítimo y Aeropuerto, con mayores facilidades en la costa occidental de Sudamérica”** convirtiendo a Ecuador con su Puerto de Manta, en el mejor punto de intercambio modal y comercial entre los países de la Cuenca del pacífico y la Cuenca Amazónica.

La presente propuesta describe la secuencia que se basa en un primer paso concretado en nuestra ciudad el 17 de noviembre del año 2006 donde se suscribió el contrato de concesión para 30 años del puerto internacional de Manta a la empresa Hutchison creándose como subsidiaria del Holding, la

empresa **TIDE (Terminales Internacionales del Ecuador)** quien se encargará de la ejecución del Megapuerto de transferencia internacional de carga para Sudamérica con una inversión de 523 millones de dólares.

Con ocasión del encuentro de Presidentes de Brasil y Ecuador, en Brasilia el 4 de abril del 2007, se estableció crear una comisión de ambos países para impulsar el Proyecto del Eje Interoceánico Multimodal –Manta- Manaus Belém, y los días 19 y 20 del mismo mes y año en la ciudad de Manta se efectúa la primera reunión de la comisión bilateral, delegaciones presididas por parte del Brasil, el embajador de Brasil en Ecuador Antonio Marques Porto, y sus respectivos delegados de chancillería y ministerios, y por parte de nuestro país el Ministro de Transporte y Obras Publicas Ab. Trajano Andrade Viteri, en la misma cita se intercambiaron informaciones que permita contar con un borrador que viabilice la factibilidad económica y el costo= beneficio del proyecto, además se considero las posibilidades del financiamiento por parte del Banco Nacional de Desarrollo del Brasil y la CAF con su delegación presente ratifico su interés de cooperar en el financiamiento parcial del proyecto de integración y competitividad en el que participan dos de sus miembros.

Resalto también la incidencia socio - económico que este proyecto tendría en nuestra provincia, por lo que vuelve a tomar vigencia el G9 que lo conforman las 9 provincias entre ellas, Manabí, Los Ríos, Cotopaxi, Chimborazo, Bolívar, Tungurahua, Pastaza, Napo, Orellana, que directa e

indirectamente se podrían beneficiar, con una verdadera ruta de integración, y los prefecto ya se reunieron en Manta, en el mes de Mayo del 2006, así mismo el Consorcios de Consejos Provinciales (**CONCOPE**) para apoyar la infraestructura terrestre-fluvial junto con la **CORPEI**, coordinados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se reunieron el 30 de Julio para establecer una alianza estratégica que impulsará este mega proyecto que tiene ya un contexto de información a nivel nacional.

En esta propuesta describo el papel decisivo que nuestra provincia, desempeñará con su potencial agropecuario, acuícola y pesquero que junto con las obras de desarrollo complementarias como el **Sistema de Riego CARRIZAL-CHONE** que nace en la presa “La Esperanza” proyecto que en una segunda etapa deberá regar aproximadamente unas de 6018 Ha. Y beneficiara a unos 1465 agricultores directamente, en especial de los cantones del Centro de Manabí, como Tosagua y Bolívar que en esta segunda etapa se planifica 5 cadenas productivas: pecuaria, hortaliza, cacao, frutas y flores, cadenas productivas que son parte de la estrategia del plan de reactivación productiva que necesita los cantones manabitas con un desarrollo social muy paupérrimo.

Con la ventaja de que ya hay un resultado concreto de la visita del Presidente Correa al Brasil, pues la cooperación en materia de integración comercial empieza por reducir a un arancel mínimo o a cero a una lista de 4362 productos que Brasil estaría dispuesto a reducir en los próximos meses o mediados del año 2007. Entre los productos que entrarían con cero

arancel a Brasil, tenemos: langostinos, camarones, atunes, cacao en polvo, bombones, flores, grasas y aceites vegetales entre otros.

Con el eje multimodal, y la ruta terrestre, un producto que necesitaría comercialización internacional hacia mercados europeos es el cacao nacional fino o de aroma que tradicionalmente se cultiva en nuestra Provincia, los estudios demuestran que en el continente europeo los consumidores prefieren un chocolate mas natural y con mucho aroma, y se estima que el 90 por ciento del cacao que se produce en la zona del Carrizal Chone es de la variedad nacional fino o de aroma, y con la instalación del centro de acopio de cacao en la vía Calceta=Canuto que entraría a funcionar en el mes de noviembre del presente año y se aspira semanalmente almacenar 16 mil quintales de cacao de la zona, el cacao una vez listo se lo transporte a Guayaquil para la exportación, por lo que con un Puerto de Transferencia y un eje interoceánico el mercado europeo estaría mas atractivo por la reducción de costo en el transporte y en el tiempo de llegada del producto. que conecta el Pacifico con el atlántico, así el mercado europeo estaría para recibir a los productores de cacao del Carrizal Chone que serian en el mediano plazo ellos mismos los exportadores.

En cuanto a otro producto que tendría ventaja con el proyecto propuesto es la TAGUA, y la consideramos por cuanto Manabí es la principal productora y comercializadora de este vegetal, la producción manabita representa el 50 por ciento del total nacional, existiendo un estimado de 12.000 Ha. Del producto en 12 cantones manabitas, solo en Manta existen 400

microempresas que elaboran artesanías de tagua por lo que dependen de este producto unas 4000 personas y entre los países con un alto interés por este vegetal que tiene otros beneficios como la mococha que es el fruto de la planta cuando esta tierno y de cuyo jugo se investiga sus propiedades medicinales, los mercados son China Japón, Italia y Francia en Europa que adquieren los productos pero que existen una alta demanda en condiciones de aceptar grandes volúmenes y de esto se requiere de una logística multimodal que permita el crecimiento y explotación del producto y sus derivados aptos para la alimentación como la sal prieta, mermeladas, galletas entre otros, por lo que se requiere que se siembre en gran escala.

En este contexto, de la propuesta gubernamental tanto de Ecuador como Brasil, con funcionarios de nivel ministerial de cancilleres y embajadores de ambos países, se han logrado conformar dos reuniones técnicas, la última, realizada a iniciada el 12 de septiembre, en nuestra ciudad, la misma que tiene como propósito viabilizar el proyecto desde el ámbito empresarial, insertando las potencialidades pesqueras-agropecuarias y turísticas de nuestra provincia, y donde la oferta de nuestros productos manabitas esta ya siendo considerada en los empresarios de Manaos, que se agrupan alrededor de su Zona Franca que tiene un régimen especial, distinto al de nuestra zonas francas, y es allí donde el sector privado tendrá que presentar perfiles de muestras, para diseñar a mediano plazo un planteamiento provincial.

Los productos ecuatorianos que lleguen a Manaus, pueden ir también a Venezuela, país con el cual Manaus los integra una ruta fluvial y podría ser Manaus un gran centro de distribución de la producción ecuatoriana, en especial de Manabí.

Y por último, en la propuesta menciono, el componente aéreo, cuya conexión es factible de ejecutarla empezando a fines del año 2006, y está planteado por las comisiones binacionales iniciarlo mientras se adecuan los otros componenetes.

Por lo pronto ya está la oferta de la CAF para la elaboración de los estudiosde factibilidad para su concesión y ese organismo ya conoce de las bondades técnicas y de perfiles económicos del aeropuerto que ha iniciado por otro lado el proceso de certificación, para el cumplimiento de una regla impuesta por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

El cumplimiento de la certificación internacional requiere de cuatro fases que son:

Presentación y evaluación previa.

Elaboración de los manuales y procedimientos de seguridad.

Operaciones, supervisión y verificación de los procedimientos.

Entrega de la certificación y vigilancia continúa.

En entrevista efectuada al Arq. Jorge Alava Director de la Corporación Aeroportuaria de Manta (CORPAM), manifestó que se tiene preparado los

manuales de emergencia y seguridad, para ajustarlos a los requerimientos de la Dirección de Aviación Civil (DAC), para continuar con el proceso de certificación internacional.

8.- DESCRIPCION DE LOS BENEFICIARIOS.

Los beneficiarios directos son las empresas navieras tanto aéreas como marítimas, pues podrán reducir en costos y tiempo sus fletes y podrán ofertar sus servicios en gran escala por la operatividad que adquiera en el mediano plazo el Puerto de Transferencia.

Dentro de la competencia internacional de líneas aéreas y marítimas, las de Latinoamérica deberán aprovechar el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y podrán competir por cuanto también se tocaran la reducción de los costos portuarios y aeroportuarios.

La Autoridad Portuaria de Manta, como Institución de desarrollo de la ciudad y la Provincia, por encargo del Ministro de Transporte y Obras Públicas es la Institución que canalizará los beneficios que surjan de la conexión al Puerto de Transferencia Internacional de Carga con el Océano Atlántico a través del Eje Multimodal Bioceánico Manta-Manaos-Belem.

Los efectos multiplicadores del proyecto, tendrán un beneficio social, establecidos en los agentes productores y comercializadores de la oferta comercial pesquera, agrícola, pecuaria, y turística en especial; influenciados por el trazado de la ruta terrestre y las conexiones aéreas que demande el funcionamiento operativo del aeropuerto intercontinental “Eloy Alfaro” de Manta.

Los distintos beneficiarios abarcan desde las:

- Navieras
- Operadores de terminales
- Agentes de carga/Agentes de aduana
- Aduanas
- Autoridades portuarias
- Entes administradores de carreteras y ferrovías
- Entes reguladores del transporte
- Servicios de seguridad
- Servicios paralelos de mantenimiento de vías

Siendo el Destino Manaus, es necesario recalcar que esta ciudad amazónica concentra una gran mayoría de empresas transnacionales con plantas industriales que importan insumos de todo el mundo, pero principalmente de Asia, teniendo una ruta larga de transporte que se vería mejorada en tiempo y costo con el funcionamiento del Puerto –Beneficiario estratégico, y el transporte multimodal hasta Manaus-Beneficiario directo. Manaus importa US\$ 6.200 millones y maneja una carga de 940.000 toneladas de entrada o

importación, y 140.300 toneladas de salida en carga para consumo interno de Brasil y para el Exterior. Factura sobre los US\$ 1.000 millones al año para consumo interno y exportación al mundo.

Indiscutiblemente que los flujos de mercaderías del Ecuador a Brasil a través del Río Amazonas dependerá de la reconstrucción y mejoramiento de las carreteras, que deben ser de buen estado hechas con material resistente al peso y de amplios carriles de circulación, esto demandara por parte del Estado una inversión pública que supera los 300 millones según presupuestos referenciales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, dinamizando la economía con plazas de trabajo el comercio interno.

La amplitud del radio de acción de los beneficiarios abarca las provincias de la región amazónica, en especial Orellana, Sucumbíos, Pastaza, donde sus pobladores inmersos en la una economía de subsistencia, se verán obligados a planificar su desarrollo urbano y productivo-comercial.

9.- PLAN DE ACCION.

El Plan de acción parte de cuatro objetivos específicos que dentro de una planificación estratégica permite diseño de acciones conducentes a los objetivos planteados y que asumidos por la Autoridad Portuaria como el ente directo y complementario con su proyecto de impulsar la concesión del Puerto de Transferencia Internacional de carga, el proyecto de desarrollo del

Puerto busca viabilizar un proyecto de integración y convertirse en HUB, puerto de transferencia de mercadería asiática-internacional y la comercialización de productos ecuatorianos al Brasil, contexto que ha considerado los componentes: TERRESTRE, AÉREO Y FLUVIAL, que sistematizado en el siguiente plan de acción se sintetiza en cuatro puntos:

. Conectar al Puerto de Transferencia Internacional de Carga con el Océano Atlántico a través del Eje Multimodal Bioceánico Manta-Orellana-Manaos-Belém.

. Promover la implantación de una Zona de Actividades Logísticas que permitirán incrementar el valor agregado de las mercancías que ingresen al Puerto de Manta y de esa manera crear fuentes de trabajo para la Región.

. Obtener el desarrollo de un Cluster de infraestructuras y Servicios Logísticos en la Provincia de Manabí.

. Promover la ejecución de proyectos especiales y de desarrollo local, provincial o regional relacionados con la actividad portuaria.

A partir de la primera reunión binacional efectuada en Manta, el 19 y 20 de abril, de la cual anexo el acta suscrita, la segunda reunión se realizó en Manaos, el 24 y 25 de mayo y se presentó un perfil de I mercado de productos que demandaría la región amazónica, estudio planteado por la

ZONA FRANCA DE MANAOS (ZUFRAMA), en esta reunión se incorporó un delegado del país Perú.

La tercera reunión se efectuó en Quito el 17 y 18 de julio, donde Autoridad Portuaria presentó, el avance de los estudios y concreción de planteamientos operativos y financieros en los componentes AEREO, MARITIMO, FLUVIAL Y TERRESTRE, del proyecto.

El 22 de agosto nuevamente en la ciudad de Manaos, se efectúa la cuarta reunión de la comisión técnica, donde el componente aéreo fue decisivo en el impulso de conectar la ruta aérea Manta - Manaos por parte de las autoridades de Ecuador y Brasil, es importante señalar que a partir de la segunda cita binacional quedó ratificado el Puerto de Manta como puerto ecuatoriano ancla del Proyecto y que la ruta terrestre preferencial se iniciará en Manta.

Por lo tanto, los siguientes pasos, unos iniciados y otros en procesos de ejecución son parte del siguiente plan de acción que se impulsa desde el sector público como privado para llevar a cabo este mega proyecto.

-Consolidar los ajustes de los estudios de Prefactibilidad, elaborado por Autoridad Portuaria, determinando los planes de financiamientos internos como externos, basados en los presupuestos referenciales y cronograma valorado de ejecución de las obras.

- Establecer los mecanismos de negociación con los organismos de crédito multilaterales y determinar el aporte estatal, a través del Ministerios de Economía y Finanzas, para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para lo cual se apoyarán en los estudios de prefactibilidad, entre los cuales están a disposición el Banco Nacional de desarrollo del Brasil BNDS y la CAF.

- Una vez que se obtengan los recursos se llamará a licitación internacional.

- la empresa ganadora de la licitación internacional ejecutará los estudios de diseño definitivo y realizará la construcción del proyecto.

-Se establece también la coordinación entre las autoridades de los países para que inicien un estudio bilateral de las condiciones del componente aéreo de transporte de carga entre los aeropuertos de Manta y Manaus.

- Se coordine trabajos de alcance bilateral entre las Aduanas de ambos países en materia de control sanitario para que se genere a futuro el aprovechamiento de la desgravación arancelaria que ha propuesto Brasil.

- Incorporar a la Corporación de Promociones e Inversiones CORPEI, y demás sectores productivos-empresariales, analicen y estudien al mercado de la zona norte de Brasil, y prepare oferta de productos y servicios de la producción manabita.

- Se espera también integrar a las poblaciones de región amazónica, en los próximos meses de Perú, Brasil, Colombia.

En lo que respecta a Ecuador, inicié en mi calidad de decano un proyecto de inserción y promoción del proyecto con estudiantes de la Facultad de Comercio Exterior. Entre el 16 al 20 de diciembre del 2006 hicimos el recorrido del eje terrestre Manta-Orellana

El 4 y 5 de agosto del 2007 participamos del I Encuentro Universitario en la Región Amazónica, realizado en la ciudad de Tena, provincia de Napo, donde diserté el tema EL EJE MULTIMODAL MANTA-MANAOS Y SU INTEGRACIÓN A LA AMAZONIA.

(Anexo 4- Nota de Prensa DIARIO EL MERCURIO)

Para fines del mes de octubre del 2007, estaremos visitando la ciudad de Macas, capital de la provincia de Morona Santiago y el Puyo, provincia de Pastaza.

Se espera a fines del año 2007, consolidar todo el proyecto, y haber iniciado con el componente aérea de la ruta Manta – Manaos.

- Reactivar la declaración de MANAOS, donde los ministros de Relaciones Exteriores de Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Suriname y Venezuela, reunidos en la ciudad de Manaos, Brasil, el 14 de septiembre de

2004, con ocasión de la VIII Reunión de Cancilleres de los Estados Miembros del Tratado de Cooperación Amazónica (TCA), reafirmando los avances para generar e incorporar los flujos de comercio de la región amazónica.

Además acordaron gestionar ante organismos como la CAF Y EL BANCO NACIONAL DE DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL (BNDS), para impulsar obras de infraestructura necesaria para la interconexión física e impulsar los Proyectos del IIRSA de los ejes de integración amazónica.

De la misma manera, considero pertinente, incluir en el plan de acción, la actualización del ACTA DE MANAOS, firmada en el año 2003, documento que nos debe servir para incluirla dentro de la agenda de intercambio empresarial entre Manta-Manaos, dicho documento en sus partes pertinentes reafirma las bases de impulsar el proyecto mencionado.

En lo referente al cuarto eje de desarrollo del IIRSA denominado Amazónico Central y que lo conforman Colombia, Ecuador y Perú en la Cuenca del Pacífico, y Brasil en el Atlántico, países que promueven sus proyectos particulares de integración específicamente en las áreas de transportación y logística. Se considera al Ecuador designando a la ciudad de Manta como el de transferencia internacional de carga y punto de partida.

En cuanto al plan de acción de las etapas planteadas por los estudios de Autoridad Portuaria, las mismas contemplan las siguientes características:

1. Las obras se desarrollaran por etapas:

I ETAPA

SUB-ETAPA "A"

- AÑO 1

- Componente terrestre

- Adecuación inmediata de la ruta que actualmente esta siendo utilizada. la I Etapa.

- Componente Fluvial

- Obras Portuarias: adecuaciones mínimas y mejoramiento del Puerto actual en Providencia.

- Obras menores de dragado de los principales cinco puntos críticos, de la ruta. (calado bajo).

- Obras de balizamiento: 25 puntos de 4 balizas c/u, con panel solar

- Componente Aéreo

- Construcción de bloque de oficinas y bodega de carga.

SUB-ETAPA "B"

- AÑO 2-5
- Componente Terrestre
- Implementación de ruta directa.
- Componente Fluvial
- Obras de Dragado
- Obras de encauzamiento.
- Obras de balizamiento.
- Obras Portuarias: Construcción de Puerto fluvial en Providencia.
- Componente Aéreo
- Obras complementarias

II ETAPA

- AÑO 6 en adelante. Las obras en esta Etapa las desarrollará la empresa privada.
- Construcción de nuevos Puertos fluviales de transferencia en Curaray y en

Pijuayal – Pebas.

- Construcción de silos para soya, granos.
- Construcción de Silos para aceite de palma y biodiesel.

. Conexión de ríos Napo y Amazonas mediante un canal a la altura de la ciudad de Iquitos, con la construcción del canal la ruta a Iquitos se ahorraría 117 Km, y la ruta a Manaus se tendría un ahorro de 47 Km.

El desarrollo de las obras de infraestructura y superestructura de la II Etapa será a través de la participación de la empresa privada.

La ruta terrestre a ser empleada durante la SubEtapa A de la I Etapa será: Manta - Rocafuerte – Chone- El Carmen- Santo Domingo- Aloag-Pifo- Baeza-**Lumbaqui**-Lago Agrio-Shushufindi-Providencia. (882Km).

Durante los primeros tres años de la I Etapa se adecuará la siguiente ruta terrestre como solución definitiva para este componente multimodal: Manta- Portoviejo- El Rodeo-Calderon- Pichincha- Quevedo- La Mana-Saquisilí- Archidona-Narupa-Coca-Providencia.(776Km)

El Terminal de Transferencia Fluvial estará ubicado en Providencia.

SUB-ETAPA "A" AÑO 1

Componente terrestre: Adecuación de la ruta actual.

Manta- Rocafuerte- Chone- El Carmen- Santo Domingo- Aloag- Pifo-
Papallacta- Baeza- Lago Agrio- Shushufindi- Providencia (882 Km)

Componente Fluvial

Obras Portuarias: adecuaciones mínimas y mejoramiento del Puerto actual en Providencia.

Obras menores de Dragado de los principales cinco puntos críticos, de la ruta. (calado bajo).

SUB-ETAPA "B" AÑO 2-5

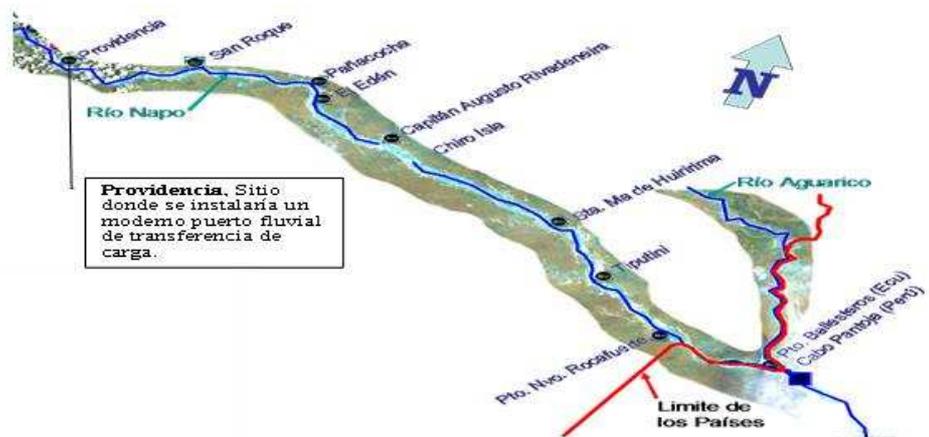
Componente Terrestre: Implementación de ruta directa



Manta- Portoviejo- El Rodeo-Calderon- Pichincha- Quevedo-La Mana-Latacunga-Archidona-
Coca-Providencia.(776 Km).

Componente Fluvial

Ruta escogida.



Las obras portuarias de construcción, del Puerto de Providencia, incorpora un área administrativa incluido capitanía del puerto y CAE, terminal para contenedores, subestación eléctrica, estación de combustibles, pozos y plantas de agua potable, terminal de pesaje, sistema contra incendios, área de incinerador y control ambiental, área fría, y muelles apropiados para el embarque y desembarque de mercaderías.

Esta ruta es una alternativa al puerto de Orellana y esta sujeto a los estudios de navegabilidad del río Napo.

II ETAPA

- Construcción de nuevos Puertos fluviales en Curaray y en Pijuayal – Pebas.
- Construcción de silos para soya, granos.
- Construcción de Silos para aceite de palma y biodiesel.
- Conexión de ríos Napo y Amazonas mediante canal a la altura de Iquitos.



Acciones básicas del Plan desde la perspectiva de la investigación:

El desarrollo del Plan de Acción para la ejecución del Proyecto en mención debe ser llevado a cabo principalmente empleando el enfoque de ejes de integración y desarrollo, **Aéreo - Portuario** que parte desde lo local, con alcance, regional y nacional, y continental, donde el complemento con el desarrollo de procesos sectoriales necesarios para optimizar la competitividad y sostenibilidad de la cadena logística, debe contemplar la nueva visión estratégica que deberán identificarse los requerimientos de tipo físico, normativos e institucionales para el desarrollo de la infraestructura básica en el entorno productivo a nivel provincial. Para ello, propongo establecer acciones por lo menos en tres planos: coordinación de planes e inversiones que abarca también los estudios de la prefactibilidad de la Autoridad Portuaria, compatibilización y armonización de los aspectos de las

políticas de los sectores privados e institucionales, y mecanismos innovativos de financiamiento público y privado, que permita ir concretando las etapas

El desarrollo de este enfoque será alcanzado mediante las siguientes acciones básicas:

- Diseñar una visión más integral del proyecto bioceánico, concibiéndolo como el diseño de una PLATAFORMA DE TRANSPORTE que requiere toda una infraestructura multimodal.

Esta visión de la Infraestructura multimodal debe centrarse en el desarrollo sinérgico del transporte, los flujos crecientes de carga y el desarrollo de los servicios de las telecomunicaciones. Adicionalmente, contemplará también la interrelación con la infraestructura social, la ambiental y la vinculada a las tecnologías de la información basadas en el conocimiento. Esta visión deberá ser concordante con las posibilidades reales de financiamiento e inversión.

De esta forma se procurará la mayor eficiencia en las inversiones que se implementen/ coordinando los planes de obras de los diversos agentes directos e involucrados y enmarcándolos en la visión estratégica de la complementariedad del Puerto de Transferencia de Manta que otorgue prioridad a las acciones en los grandes ejes de integración y desarrollo provincia

El Plan de Acción de propuesta deberá también énfasis en los aspectos regulatorios de acceso a los mercados de la **CAN Y MERCOSUR**, en especial cuyas preferencias arancelarias deben cumplir por ejemplo los criterios adoptados en los **ACUERDOS DE COMPLMENTACIÓN ECONOMICA**, para no excluir a los productos fabricados en Manaos, ni tampoco imponerles condiciones que lo discriminen. Así mismo contemplar un proceso informatizado de despacho simultáneo entre las Aduanas que deben implantarse en el eje multimodal para el control de normas sanitarias y de control, y tener estandarizado las tarifas portuarias de los puertos fluviales, caso de Iquitos que se convertiría en un Puerto de distribución o estación de centro de comercio y que deberá promover de servicios logísticos acorde a la competitividad de las líneas navieras.

Mecanismos para la Implementación y Acompañamiento del Plan de Acción.

En el orden operativo, dentro del Plan propongo, incorporar una modalidad de trabajo para arribar a objetivos consensuados con base en métodos y tareas compartidas. Es de gran importancia instrumentar acciones de seguimiento para la implantación de las decisiones y directivas promovidas por las máximas autoridades del Gobierno Central, mediante un mecanismo que defina con claridad formas de trabajo/ metas, y cronogramas, y un esquema claro de asignación de responsabilidades.

Dicho mecanismo debe tener un perfil técnico y político que permita viabilizar e impulsar la toma de decisiones oportuna y eficiente respecto a las propuestas de los sectores empresariales de la provincia y del Estado del Amazonas. El señalamiento de este mecanismo se fundamenta en cinco preceptos básicos:

- Evitar la creación de nuevas instituciones, aprovechando los recursos humanos y financieros de instituciones nacionales, regionales y multilaterales ya existentes, buscando esquemas de cooperación y optimización de esfuerzos y recursos entre ellas.
- Procurar que los diversos elementos del mecanismo de seguimiento reflejen el máximo y continuo compromiso político de alto nivel, que promuevan una presencia cercana y permanente al proceso decisorio por parte de las instituciones de financiamiento, que permitan interpretar las necesidades de nuestras Instituciones Manabitas y que faciliten la capacidad de gerenciamiento interna de los Gobiernos;
- Asegurar la participación plena de todos los Gobiernos Municipales de la provincia, coordinados por el Consejo Provincial y otros entes de desarrollo regional.

De acuerdo a lo presentado en esta propuesta, el proyecto va teniendo todo el apoyo estatal y espero que se concrete de la mejor manera la factibilidad del mismo.

10.- ADMINISTRACION.

La administración del proyecto estará a cargo de la compañía que se adjudique la licitación internacional puesta en concurso público de acuerdo a las bases de la licitación.

Los gobiernos tanto de Brasil como de Ecuador, serán los encargados de coordinar el control de la administración del proyecto.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el Órgano Central que el Gobierno ha encargado para la coordinación general y la administración de los recursos económicos y de logística para llevar a cabo las primeras etapas de consolidación de los resultados que determinen las citas binacionales de encuentro de autoridades designadas por los gobiernos de Ecuador y Brasil.

La Autoridad Portuaria, es el organismo público directo involucrado en la organización y coordinación de las instituciones estatales y privadas en especial de la Provincia, ya que el Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador dispone que “Las Autoridades Portuarias sean órganos de impulso y desarrollo del comercio exterior, y de la actividad

económica, tareas además que contribuyen a la proyección internacional del CLUSTER de infraestructuras y servicios logísticos para todo el Ecuador y en especial para la provincia de Manabí, de tal manera que el proyecto multimodal es un impulsor en materia logística y desarrollo de servicios y la que ha realizado un estudio de pre-factibilidad del proyecto.

Para la administración del Proyecto propongo un enfoque a nivel estratégico, dirigido por una corporación pública-privada que implante el BALANCED SCORE CARD, mecanismo de la administración moderna que fue conocido en el seno de la Autoridad Portuaria, cuando participé en el directorio, propuesto para el cambio operativo que experimenta la Institución y que establece un sistema integrado de información para verificar automáticamente el cumplimiento de los objetivos e indicadores de gestión, y se aplique un sistema de evaluación de las etapas o componentes que tiene el eje multimodal.

Además hay que considerar que la doctrina de ejecución del Balanced Score Card contempla como uno de sus requisitos fundamentales para su funcionamiento, la conformación de una UNIDAD DE GESTIÓN ESTRATEGICA, que debe plasmarse desde la visión de la coordinación del sector gubernamental, con los sectores productivos de la región manabita en especial.

11.- FINANCIAMIENTO.

El financiamiento del proyecto está sujeto a los estudios de prefactibilidad que se realicen en forma definitiva aproximadamente hasta finales de año, y será presentado el proyecto al probable financista como el Banco Nacional de Desarrollo de Brasil y a la Corporación Andina de Fomento. CAF.

Existe por otro lado, un financiamiento del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que tiene presupuestado de 89 millones de dólares, para la reconstrucción de carreteras manabitas que servirían para completar la ruta terrestre del proyecto en la I ETAPA dentro de la SUBETAPA A, que comprende el eje desde Manta a El Carmen.

El eje desde Manta a Rocafuerte, también tiene un financiamiento incluido en los 43 millones de dólares que comprende la inversión de la empresa que ha concesionado el denominado **ANILLO VIAL CENRO - SUR**, a cargo del Consejo Provincial de Manabí, y el llamado **CORREDOR NORTE**, que comprende desde Rocafuerte a El Carmen, este proyecto es contemplado y financiado por el Ministerio de Transporte.

El Ministerio de Transporte, tiene también entre sus prioridades de carreteras Quiroga – Pichincha, que mejorar el trama correspondiente de la Manta – Quevedo, con un presupuesto de 18 millones de dólares, contemplado para el presente año.

Anexos-Fotos: Expediciones recorridas en el Eje Multimodal.

Financiamiento Internacional:

El proyecto contempla la participación de Organismos Financieros que ya conocen del proyecto contemplado en el **IIRSA**, como el **BID**, **CAF**, **BNDES**.

El BID en el mes de noviembre del 2007 se aspira apruebe el financiamiento de 800.mil dólares para los estudios de navegabilidad del rio Napo, tratándose de una cooperación técnica no reembolsable solicitada por los gobiernos de Perú y Ecuador, con lo cual este organismo multilateral de crédito efectuó el proceso de selección y contratación de la consultoría respectiva, cuyo estudio abarca la navegabilidad sobre los 240 kilómetros de ecuador y 620 kilómetros de Perú.

Los estudios abarca aspectos topográficos, batimétricos, hidrológicos, hidráulicos, contemplando aspectos económicos, análisis de la flota y costos del transporte fluvial, ambientales y estudios para el análisis de otras inversiones.

La representante de la CAF en nuestro país, Dra. Constanza Calderón, ya ha tenido conversaciones con el Ministro de Transporte y Obras Públicas y ha recibido informes preliminares del proyecto.

Las condiciones se podrían plantear con un crédito de largo plazo (más de 5 años), este organismo lo considera un proyecto estratégico de particular relevancia de la infraestructura de integración considerada en el Eje Amazonas, que permitiría un desarrollo fronterizo y la integración física entre Ecuador, Perú, y Brasil.

Las condiciones, del financiamiento se podrían dar previamente con un contrato de concesión otorgado por el gobierno a la segunda etapa del proyecto, destinado a financiar la ruta terrestre desde su origen al destino en el puerto fluvial. La estructura tradicional de financiamiento se basa en la fórmula de concesión, en la que la entidad concesionaria privada asume la responsabilidad por el proyecto total o parcial. Si embargo por los riesgos políticos y financieros a que estamos sometidos como países, con este tipo de incertidumbre, es necesario la aportación directa de fondos públicos en una etapa inicial del proyecto.

La provisión directa de recursos públicos reduce el riesgo del proyecto, y tiene más garantía de compromiso a futuro con el proyecto que de esta naturaleza de estructura vial deberá tener al transporte de carga que circule en el eje vial, y la construcción del puerto fluvial, como obras que para su impulso son susceptibles de aportaciones directas de presupuestos públicos. Adicionalmente la CAF, podría cofinanciar operaciones con otros organismos multilaterales de crédito como el BID y el mismo BNDS, banco de Brasil

La CAF puede participar mediante varias modalidades:

. A través de fondos de inversión que tienen por objeto la adquisición, tenencia, administración y enajenación de títulos de renta fija o variable de empresas o proyectos de infraestructura representados en acciones o en certificados de participación emitidos por dichas sociedades.

- En forma directa a través del capital de sociedades que tienen por objeto la producción de bienes o la prestación de servicios.
- Por medio de inversiones de cuasi-capital, tales como préstamos subordinados, acciones preferentes y préstamos con opción de ser convertidos en acciones.

Entre los criterios básicos que la CAF considera al decidir una participación accionaría se encuentran: la movilización de recursos externos lograda como resultado de esa inversión, el impacto para el desarrollo de la región, el carácter estratégico de la misma, la presencia de la CAF en la toma de decisiones de la institución en la cual se invierte, los mecanismos de salida y la rentabilidad.

Instrumentos de inversión

Depósitos y Emisiones de Bonos Regionales: La CAF recibe depósitos a corto plazo y emite bonos regionales a mediano plazo a tasas de interés que se comparan favorablemente con las obtenidas en los mercados internacionales. Tanto los depósitos como los bonos regionales son denominados en dólares de EE.UU y están dirigidos a depositantes e

inversionistas institucionales de los países accionistas. Ambos productos utilizan la tasa LIBOR como base de referencia.

En general, los plazos de los depósitos van desde un (1) día hasta doce (12) meses y el monto mínimo es US\$1.000.000,00.

Los bonos regionales se emiten a un plazo de tres (3) años, con pago de intereses en forma semestral y con pago de capital al vencimiento. Generalmente el inversionista tiene derecho a redimir su inversión cada seis (6) meses en las fechas de pago de los intereses. La denominación mínima de los bonos regionales es US\$50.000,00.

Operaciones con la Banca de inversión.

La CAF apoya a sus clientes del sector público y privado a través de operaciones de banca de inversión y mercados de capital que permiten complementar y añadir valor a sus productos tradicionales y ofrecer servicios financieros integrales.

Entre los productos que la CAF ofrece en esta área se encuentran:

- Suscripción de Emisiones en los Mercados de Capitales (Underwriting): Se suscriben emisiones de títulos de deuda, tanto en mercados globales como locales, con el fin de garantizar el éxito de las emisiones de los clientes.
- Fideicomiso Estructurado: El fideicomiso permite a la CAF apoyar a clientes en la captación de fondos mediante una estructura de venta y arrendamiento posterior (sale-and-lease back) de sus activos productivos.

- **Garantías Parciales:** La CAF proporciona garantías parciales sobre una emisión de título de valores a sus clientes que permite mejorar la calidad del riesgo (credit enhancement) de la emisión y hacer posible la operación en condiciones beneficiosas. Por ejemplo, la CAF puede garantizar una cuota de capital y una cuota de interés de manera rotativa (revolving).
- **Finanzas Corporativas:** La CAF procura agregar valor a sus operaciones estructurando financiamientos que satisfagan las necesidades y características de sus clientes, utilizando sus principales ventajas competitivas. La estructuración de operaciones permite encontrar los mecanismos más apropiados de financiamiento incluyendo operaciones de riesgo directo a través de mercados de capitales.
- **Swaps de Tasas de Interés y otros Derivados:** Gracias a su calificación de riesgo de grado de inversión (investment grade), la CAF cuenta con excelentes condiciones para negociar contratos swap con la banca internacional. Esto le permite, por ejemplo, ofrecer tasas de interés fijas a los clientes que lo deseen pero que no pueden acceder directamente a los mercados de productos derivados en condiciones favorables. De esta manera, la CAF ofrece servicios que permiten a sus clientes lograr una mayor flexibilidad en el manejo de sus pasivos.
- **Asesorías Financieras:** La CAF brinda asesorías financieras como servicios complementarios de los productos que ofrece en el área de banca de inversión y mercados de capital. Generalmente, se realizan en

asociación con agencias locales o con bancos internacionales de inversión.

- Seguro de Riesgo Político: La Corporación se asoció con el Grupo Internacional Americano -American International Group (AIG)- empresa reconocida a nivel mundial en el negocio de seguros, incluyendo seguro de riesgo político, para crear la Compañía Latinoamericana de Garantías de Inversión - Latin American Investment Guarantee Company" (LAIGC) - que ofrece pólizas de seguros de riesgo político y garantías de inversión para operaciones de crédito externo, de comercio exterior, de inversión de capital, en los países de la región, como opción innovadora para incrementar la inversión extranjera y las fuentes de financiamiento en sus países accionistas.

Las condiciones del costo financiamiento del proyecto están sujetas a la tasa LIBOR, (London Interbanking Offered Rate), como se contempla en este tipo de proyecto y a dólares americanos, con lo cual el riesgo cambiario para el proyecto se reduce por las condiciones de nuestro sistema monetario. La tasa LIBOR, es la tasa de interés que se determina día a día en el mercado interbancario en Londres, para los créditos y empréstitos internacionales de tipo fluctuante.

12.- PRESUPUESTO.

Antecedentes:

He considerado que dentro de la nueva planificación estratégica de **Autoridad Portuaria de Manta, (APM)**, para los próximos cinco años esta Institución se convierte en el eje central de impulso al proyecto del Eje Multimodal bioceánico Manta- Manaos-Belén. Las resoluciones en el segundo encuentro Binacional efectuada en Manaos, en el mes de mayo del 2007, determinaron a Manta, como: **PUERTO ANCLA del proyecto Eje Multimodal Manta – Manaos.**

Considero, complementario dentro del proyecto planteado, el estudio realizado por la Institución, de la cual analizamos en mi paso como director de la CEIPTICEPM, en el seno de la Autoridad Portuaria, y se resolvió aprobar el estudio de la **PLANIFICACIÓN ESTRATEGICA INSTITUCIONAL** de la APM, ya que el nuevo rol de ésta Institución, está avocado a un cambio sustancial a partir de la firma del contrato de concesión, y como entidad pública de alcance regional, debe participar en el mejor desarrollo interno, conectividad y competitividad externas del Ecuador, y con la nueva visión de ser puerto complementario del corredor Bioceánico Manta-Manaos.

En este sentido se plantea en el estudio la construcción de sus objetivos específicos enmarcado en cuatro acciones de proyectos inherentes al complemento del desarrollo del Puerto de Transferencia mismo que contempla el siguiente presupuesto e independientemente lo considero un presupuesto institucional independiente al proyecto central, que sin embargo determina todo un conjunto de políticas estratégicas que persiguen un mismo fin.

Cuadro 5

PRESUPUESTO DE LA UNIDAD DE PROYECTOS DE INVERSION DE AUTORIDAD PORTUARIA QUE CONTEMPLA LOS OBJETIVOS ESPECIFICOS PROYECTADOS AL AÑO 2012.

Presupuesto de unidad de Proyectos de Inversión - Resumen

| Detalle | Año 2007 | Año 2008 | Año 2009 | Año 2010 | Año 2011 | Año 2012 |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Gastos de Remuneraciones | 81.200 | 81.200 | 81.200 | 81.200 | 81.200 | 81.200 |
| Experto Proyecto Zona de Actividades Logisticas | 80.000 | | | | | |
| Experto Proyecto Manta Manaos | 80.000 | | | | | |
| Capacitación | 10.200 | 5.100 | 5.100 | 5.100 | 5.100 | 5.100 |
| Equipos y Software | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 |
| Proyectos Varios | | 50.000 | 50.000 | 50.000 | 50.000 | 50.000 |
| Total Presupuesto | 256.400 | 141.300 | 141.300 | 141.300 | 141.300 | 141.300 |

| |
|----------------|
| 256.400 |
| 2007 |

| |
|----------------|
| 962.900 |
| 2012 |

En la parte pertinente, del proyecto, luego de confrontar datos estimados de la implantación del eje multimodal, la investigación determina unos resultados tomados del Estudio base y referencial que ha realizado la Autoridad Portuaria, de Manta que permiten concluir que tanto el componente multimodal: Marítimo, Terrestre y Fluvial, como el componente Marítimo-Aéreo pueden funcionar de manera inmediata, dentro de los próximos seis meses con la realización de inversiones, especialmente en la parte terrestre que se indican más adelante.

El presupuesto total de las obras de infraestructura y de las superestructuras es de **USD \$ 659,12 millones de dólares americanos**. La sumatoria de los dos gráficos alcanza el presupuesto estimados.

Este monto comprende las obras que se desarrollarán durante las Subetapas A y B De la I etapa.

Los presupuestos para las Subetapas A y B de la I Etapa son los siguientes:

Cuadro 5

| ITEM | DESCRIPCION | UNIDAD | TOTAL |
|------|---|--------|-------------------|
| | COMPONENTE VIAL | | |
| 1 | VIA TERRESTRE - ADECUACION | GLB | \$ 87.922.440,18 |
| | COMPONENTE FLUVIAL | | |
| 2 | OBRAS DE MEJORAMIENTO DEL PUERTO ACTUAL | GLB | \$ 1.937.559,86 |
| 3 | OBRAS DE DRAGADO "5 TRAMOS CRITICOS" | M3 | \$ 1.428.571,43 |
| 4 | BALIZAMIENTOS | PTO | \$ 22.321,43 |
| | COMPONENTE AEREO | | |
| 5 | BLOQUE DE OFICINAS Y BODEGA DE CARGA | M2 | \$ 900.000,00 |
| | | | \$ 92.210.892,89 |
| | | | \$ 11.065.307,15 |
| | | | \$ 103.276.200,04 |

| ITEM | DESCRIPCION | UNIDAD | TOTAL |
|----------|---|------------|-------------------------|
| | COMPONENTE VIAL | | |
| 1 | VIA TERRESTRE - RUTA DIRECTA | GLB | \$ 404.945.982,14 |
| | COMPONENTE FLUVIAL | | |
| 2 | OBRAS DE DRAGADO | M3 | \$ 23.770.714,29 |
| 3 | OBRAS DE ENCAUZAMIENTO(GEOTUBO+RELLENO) | M | \$ 28.675.000,00 |
| 4 | BALIZAMIENTOS (4 BALIZAS/PTO) | PTO | \$ 89.285,71 |
| 5 | OBRAS PUERTO FLUVIAL | GLB | \$ 38.210.077,21 |
| | COMPONENTE AEREO | | |
| 6 | OBRAS COMPLEMENTARIAS | M2 | \$ 600.000,00 |
| | | | \$ 496.291.059,35 |
| | | | \$ 59.554.927,12 |
| | | | \$ 555.845.986,48 |

Fuente: Autoridad Portuaria de Manta.

| CRONOGRAMA VALORADO DE EJECUCION I ETAPA | | | | | | | |
|--|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Item | I ETAPA SUB FASE "A" | COSTO | ANOS DE EJECUCION | | | | |
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | COMPONENTE VIAL | | \$ 98.473.133,00 | | | | |
| 1 | Vía terrestre adecuación | \$ 98.473.133,00 | | | | | |
| | COMPONENTE FLUVIAL | | \$ 2.170.067,04 | | | | |
| 2 | OBRAS DE MEJORAMIENTO DEL PUERTO ACTUAL | \$ 2.170.067,04 | | | | | |
| | | | \$ 1.600.000,00 | | | | |
| 3 | OBRAS DE DRAGADO "5 TRAMOS CRITICOS" | \$ 1.600.000,00 | | | | | |
| | | | \$ 25.000.000,00 | | | | |
| 4 | BALIZAMIENTO | \$ 25.000.000,00 | | | | | |
| | COMPONENTE AEREO | | \$ 1.008.000,00 | | | | |
| 5 | BLOQUE DE OFICINAS Y BODEGA DE CARGA | \$ 1.008.000,00 | | | | | |
| Item | I ETAPA SUB FASE "B" | | | | | | |
| | COMPONENTE VIAL | | \$ 99.091.500,00 | \$ 177.224.000,00 | \$ 177.224.000,00 | | |
| 1 | VIA TERRESTRE RUTA DIRECTA | \$ 453.539.500,00 | | | | | |
| | COMPONENTE FLUVIAL | | | \$ 10.649.260,00 | \$ 6.655.800,00 | \$ 9.318.120,00 | |
| 2 | OBRAS DE DRAGADO | \$ 26.623.200,00 | | | | | |
| | | | | \$ 12.846.400,00 | \$ 8.029.000,00 | \$ 11.240.600,00 | |
| 3 | OBRAS DE ENCAUZAMIENTO (GEOTUBI-RELLENO) | \$ 32.116.000,00 | | | | | |
| | | | | | | \$ 60.000,00 | \$ 40.000,00 |
| 4 | BALIZAMIENTOS (4 BALIZAS/PTO) | \$ 100.000,00 | | | | | |
| | | | | | \$ 25.677.171,89 | \$ 17.118.114,59 | |
| 5 | OBRAS PUERTO FLUVIAL | \$ 42.796.296,48 | | | | | |
| | COMPONENTE AEREO | | | | | | \$ 672.000,00 |
| 6 | OBRAS COMPLEMENTARIAS | \$ 672.000,00 | | | | | |
| | | | \$ 202.367.700,00 | \$ 200.719.680,00 | \$ 217.586.971,89 | \$ 7.736.834,59 | \$ 712.000,00 |
| VALOR TOTAL: \$ 659.112.186,52 | | | 30,70% | 30,50% | 33% | 5,70% | 0,10% |
| NOTA: ESTOS VALORES INCLUYEN IVA | | | \$ 202.367.700,00 | \$ 403.087.390,04 | \$ 620.673.351,92 | \$ 668.410.186,52 | \$ 659.112.186,52 |
| | | | 30,70% | 61,20% | 94,20% | 99,90% | 100% |

El Cronograma Valorado de desarrollo de la infraestructura será el que se presenta a continuación:

FUENTE: Autoridad Portuaria de Manta - Estudios de Prefactibilidad del Proyecto Manta – Manaos.

Dentro de la ruta terrestre a ser empleada durante la SubEtapa A de la I Etapa, existe un monto presupuestado por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que cubre la ruta desde Rocafuerte hasta El Carmen con 149 Km, y un aproximado de 89 millones de dólares, que comprende específicamente ensanchamiento de tramos, repotenciación de puentes y obras de mantenimiento.

En el cronograma valorado de ejecución, el presupuesto del eje terrestre actual de 882 Km. alcanza el valor incluido el IVA de 98.473.133.00 millones, ésta ruta tiene un tiempo aproximado de recorrido de 15 horas.

El presupuesto de implementación de la ruta terrestre directa, que cubre una longitud del trayecto de 776 Km, y con un plazo de ejecución de 2 años, tiene un presupuesto de 453.539.499,99 millones de dólares. Este tramo tiene un tiempo de recorrido de 12 horas aproximadamente.

13.- EVALUACION.

La evaluación del proyecto será por etapas que comprende las distintas obras de ingeniería, contempladas en las dos etapas y sus respectivas sub-etapas durante los 5 años, a partir del sexto año, las obras se desarrollaran en función de la participación de la empresa privada.

El mejoramiento y construcción del eje terrestre, estará a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como la ejecución de los estudios de la

operatividad y navegabilidad fluvial de la hidrovía en el río Napo, y las obras complementarias.

Dentro del contexto general del proyecto es necesario ir evaluando los proyectos complementarios, partiendo del inicio de las etapas de concesión del Puerto, ampliación de la zona franca de Manta, **ZONAMANTA** y la operatividad de uso de la **ZOFRAMA**, la concesión para la construcción de la terminal de carga y pasajeros del **AEROPUERTO INTERCONTINENTAL “ELOY ALFARO”** y la segunda etapa del proyecto de riego **CARRIZAL - CHONE**, para el beneficio del agro manabita, todas estas etapas tendrán las respectivas etapas de ejecución y evaluación, con lo que el proyecto prevé un plazo de ejecución plazo de 4 a 6 años para su operatividad total.

El análisis beneficio-costos, concentra sus resultados en los impactos socio-económicos que se generan en cada una de los proyectos considerados como alternativas de desarrollo de la Región, evaluando las variables de las acciones, en las instituciones de desarrollo que enfocan su visión al desarrollo integral de los sectores productivos y sociales, su peso relativo, su meta proyectada a 10 años, lo que considera a la Institución Manabita protagónica del desarrollo provincial **AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA (APM)**, con el nuevo rol que tendrá que desempeñar en los próximos años, y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como Instituciones más directas y protagonistas en el seguimiento y evaluación de las etapas del proyecto.

Lineamientos a considerar en el proceso de la evaluación:

Cada meta física de los componentes del eje a lo largo del ciclo de vida del proyecto serán evaluados en sus estudios de prefactibilidad, estudio de factibilidad, estudios ambientales, licencias ambientales, diseño final, proyecto ejecutivo, licitación, expropiaciones, inicio de ejecución, conclusión.

Se adoptará un enfoque proactivo en la consideración de las implicancias ambientales y sociales de los proyecto de infraestructura, estableciendo criterios propios y normas comunes, y coordinando acciones. Profundizando la experiencia de nuestras grandes obras para que en el diseño de proyectos de infraestructura, las variables financieras sean reajustadas en el marco de la normativa establecida por los órganos de control de proyectos estructurando esquemas financieros adaptados a la configuración específica de riesgos de cada etapa y sub-etapas del proyecto

Evaluando el mejoramiento de la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales que se den con la construcción de los ejes de integración regional mismos que deben generar la mayor cantidad posible de impactos locales de desarrollo.

- **EVALUACION ECONOMICA Y FINANCIERA.**

Se hace énfasis en los resultados de un análisis beneficio - costo que se concentra en medir el impacto que tendrá cada una de las alternativas de reactivación de la navegación fluvial sobre cada uno de los siguientes aspectos:

Eficiencia del Transporte: Analiza los cambios inducidos en su totalidad por el establecimiento de transporte multimodal bajo las alternativas básicas que se han planteado; por ejemplo, dónde deberían localizarse los puertos fluviales, considerando el de Orellana y Providencia, como los centros de trasbordos fluviales, para llegar a costos intermodales óptimos y alternativas adicionales en los cuales se puede incluir la competencia del ferrocarril, propuesto desde Orellana hasta Nuevo Rocafuerte que es donde se podría construir otro Puerto.

Se estimará como beneficio la reducción de los costos de transporte nacional por cambio modal desde la carretera al río. Otro ejemplo: Se evaluarán los ahorros de tiempo en transporte fluvial por establecer sistemas que permitirán la navegación nocturna, por cuanto los costos fijos para los operadores fluviales actuales serán reducidos. También se toman en cuenta aspectos de mejoras en cuanto a la seguridad. Todos estos ahorros son evaluados en valores monetarios, comparando la situación actual frente a la nueva situación que tendrá el Río Napo.

Efectos sobre la economía regional, nacional, se espera en los dos primeros años localización de industrias, centros de acopio, almaceneras y zonas económicas especiales ZEE, así como de otras actividades a lo largo de la ruta multimodal en relación con otros lugares del país. Se genera empleo durante la construcción del esquema de reactivación de las vías terrestre, y fluvial, y durante la operación del Puerto de Transferencia y de la construcción de los puertos fluviales, el mantenimiento de las vías y demás infraestructura. Se desarrollan mejores y más eficientes relaciones interregionales, entre las provincias involucradas como la amazonía, traducido en un mayor número de fuentes de empleo con una opción complementaria a las actividades de comercio, surge la promoción y desarrollo del turismo en la Cuenca Amazónica.

El proceso de evaluación del proyecto Multimodal debe ser la Reactivación de la economía regional y debe consistir en la medición del grado de consecución de estos objetivos frente a la situación actual del aparato productivo.

Cada una de las alternativas son evaluadas desde el punto de vista del gobierno (evaluación económica) y desde el punto de vista del inversionista (evaluación financiera).

La evaluación se realizará para el período de tiempo durante el cual se estima la ejecución, este lapso de tiempo varía generalmente entre 10 a 20 años. Se ha

considerado un período de 30 años como aceptable para todas las alternativas considerado el proyecto del eje multimodal como un proyecto de infraestructura de larga vida. Los Buques se deprecian entre 15-25 años. Grúas etc. en 10 años. Infraestructura de puertos 30 y tierra 50 años.

La evaluación de los costos y beneficios se ha calculado para un período de tiempo de 30 años, expresados en dólares constantes del 2001. La tasa de descuento utilizada es de 12%, que se escogió con base en la tasa esperada para proyectos de importancia económica nacional de largo plazo. En los casos en los que no se cuenta con

información disponible sobre la distribución temporal de los costos de inversión se asume que estos están igualmente distribuidos durante el período de construcción de 5 años.

- ALTERNATIVAS A ANALIZAR

Las alternativas formuladas buscan - mediante la creación de una red de puertos, una vía fluvial navegable 365 días al año día y noche y una administración concesionada de esta infraestructura, - mejorar y promover este modo de transporte de bienes en el país.

Cada alternativa busca definir y promover un camino para que en forma sostenible se modernice la navegación del Río Napo. Específicamente las alternativas se orientan a mejorar la capacidad, eficiencia y seguridad de la navegación fluvial y el transporte terrestre, mejorando la vía mediante algunas obras de ingeniería

hidráulica como el revestimiento en trinchera, diques de aguas bajas, enrocados de alineamiento, e instalando ayudas a la navegación a lo largo del río que suministren información confiable al sistema durante 24 horas al día y 365 días al año.

Por otra parte, se deberá establecer la capacidad de manejo de carga de los puertos mediante inversiones en infraestructura portuaria y entregando en concesión la infraestructura portuaria al sector privado.

Finalmente, los países con sus instituciones públicas y privadas relacionadas con el río Napo deberán incrementar su capacidad institucional, recibiendo asistencia técnica en aspectos de planeación, administración, y vigilancia del sistema fluvial. El esquema llevará a que el sector privado promueva el mercadeo de los servicios portuarios, opere, administre y de mantenimiento a la vía y a los puertos, mejore el tráfico, suministre mantenimiento al río, e implemente el monitoreo de la mitigación del medio ambiente.

Por último la evaluación del proyecto implícita en el marco de los conceptos de competitividad y sostenibilidad, como un soporte del desarrollo de la infraestructura regional adquiere especial relevancia en América del Sur. El tema no debe ser visto, sin embargo/ de manera aislada e independiente. Esto implica no sólo mejorar la infraestructura en sí (vial, portuaria, aeroportuaria, fluvial, etc.) sino concebir un proceso logístico e integral que incluya el mejoramiento de los sistemas y regulaciones aduanales de telecomunicaciones, la tecnología de la información, los mercados de servicios de logística (fletes, seguros, almacenamiento y procesamiento de permisos, entre otros), y el desarrollo sostenible a nivel local.

14. BIBLIOGRAFIA

- Proceso del Contrato de Concesión del Puerto Internacional de Carga.

Autoridad Portuaria de Manta.

www.apmanta.gov.ec

- Documentos y estudios de los Ejes de Integración en América Latina

www.iirsa.org

Los Ejes interoceánicos, proyectos de integración regional.

www.biceca.org

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas documentos-2004-06
- Ministerio de Relaciones Exteriores, documentos 2005-06
- Los Puertos-Evolución y Competencia-Alberto Batista, Edición Artielier- 2005

Informes de Logística y Competitividad-Diario Hoy Marzo 2007

Asociación de Comercio Exterior de la Amazonia

Moarcyr M .Bittencourt - Director Ejecutivo.

Diario El Mercurio – Manta. ediciones: Junio- Julio-Agosto, 2006.

El Diario – Portoviejo ediciones de Mayo-Junio-Julio-Agosto, 2006

El Comercio – Quito, ediciones de Agosto, 2006.

15. ANEXOS

Anexo 1:

Locales

Cuadro #1

Manta, Viernes 1 de Diciembre del 2006

URA



▲ Econ. Denisse Andrade Rodríguez, representante del Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico y Social de Brasil, en reunión con la delegación del Puerto de Manta



▲ Delegación del Puerto de Manta y Norman Anderson, director ejecutivo del CGLA Infraestructura para el Desarrollo y Competitividad, entidad organizadora del evento, junto al mural de Oswaldo Guayasamín, en la sede del Parlamento Latinoamericano en Brasil

Saúl #1
" #2
3
4

Foro Latinoamericano

Importante gestión de delegación del Puerto de Manta

Sao Paulo, EM

Los 25 Proyectos de Electricidad, Transportes, Puertos-Logística, Saneamiento, Petróleo y Gas, considerados más importante para Sudamérica, son expuestos, debatidos y analizados en el Foro de Liderazgo de Infraestructura Estratégica para Crecimiento y Competitividad que se realiza en Sao Paulo, Brasil, donde Ecuador participa con el proyecto del Eje

Transoceánico Manta-Manaos-Belem.

Las ventajas que oferta el citado proyecto, despertaron interés en funcionarios y representantes de organismos multilaterales y financieros de Brasil.

Como respuesta a la propuesta, la delegación del Puerto de Manta viene sosteniendo varias reuniones de trabajo, donde se analizan las variables contenidas en el proyecto.

Entre la agenda cumplida constan la reunión con

Mauro Marcondes Rodríguez, coordinador del Comité de Iniciativa Regional Sudamericana (IRSA) y representante del Banco Interamericano de Desenvolvimento de Washington, quien se mostró interesado por las ventajas que ofrece el proyecto. La economista Denisse Andrade Rodríguez, representante del Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico y Social de Brasil (BNDES), se reunió

con la delegación, quien resaltó la propuesta de integración que beneficia al desarrollo y competitividad de la región.

La sede del Parlamento Latinoamericano de Sao Paulo, Brasil, es el escenario donde se desarrollan las reuniones del Foro de Liderazgo

Norman Anderson, director ejecutivo del CGLA, entidad organizadora, destacó la participación de Ecuador con un proyecto ambicioso como

el eje de desarrollo regional.

La delegación del Puerto de Manta tiene previsto una serie de reuniones con representantes de organismos multilaterales de la región, donde se viene cumpliendo con la promoción del proyecto

La delegación la integran el Ab. Trajano Andrade Viteri, presidente de Autoridad Portuaria de Manta, los directores, Econ. Ricardo Delgado Abeiga, señor Eduardo

Arteaga, presidente de la Cámara de Agricultura de Manabí; Ing. Antonio Marinetto, consultor internacional; Econ. Fabián Sánchez, director de la CEPPTICEPM y decano de la Facultad de Comercio Exterior de la ULEAM; Ing. Fabricio Cevallos Alarcón, director ejecutivo de la Comisión Especial Puerto de Transferencia y Lcdo. Carlos Barcia Rodríguez, director de Gestión Marketing y RR.PP.

Anexo 2:

Expedición Manta-Francisco de Orellana recorrida por universitarios de la ULEAM

Estudiantes y el decano de la Facultad de Comercio Exterior, en coordinación con la Fundación Económica, recorrieron una de las rutas terrestres del corredor logístico integracional Pacífico-Atlántico como parte del proyecto multimodal Manta-Coca-Manaos-Belén.

Partiendo de nuestra ciudad, con una ceremonia de despedida realizada en el coliseo de la ULEAM, donde intervino el Ab. Trajano Andrade, presidente de Autoridad Portuaria; siguieron la vía Manta-Portoviejo-Pichincha, en Manabí; El Empalme en Guayas; Quevedo-Valencia, en Los Ríos; La Maná-Pilaló-Latacunga, en

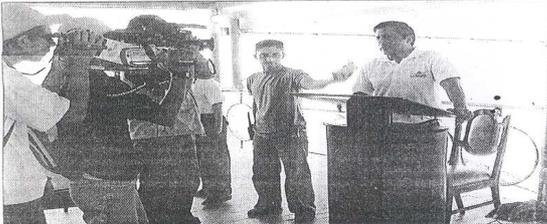
Cotopaxi; Basazar, Archidona, en el Napo; Loreto y Francisco de Orellana en la provincia de Orellana; a lo largo de la ruta se pudo observar la diversidad de productos agropecuarios y naturales de este corredor terrestre y las bondades que la naturaleza ha dotado a las provincias señaladas, como también se constató las malas condiciones de las carreteras en que se encuentran en muchos tramos de la ruta.

Cámaras de la Producción reciben delegación
La delegación universitaria de la ULEAM fue recibida por las cámaras de la Producción, sectores sociales, docentes universitarios



Representantes de las cámaras de Producción de Orellana

y medios de comunicación, esta actividad fue coordina-



Econ. Fabián Sánchez, decano Facultad de Comercio Exterior, en rueda de prensa

da por el señor Arturo Hernández, presidente de la Cámara de Microempresas de Francisco de Orellana, estando presentes el presidente de la Cámara de la Pequeña Industria, Cámara de Comercio, representantes del Consejo Provincial y de las extensiones universitarias de la Provincia.

Rueda de prensa y exposición del proyecto Manta-Manaos

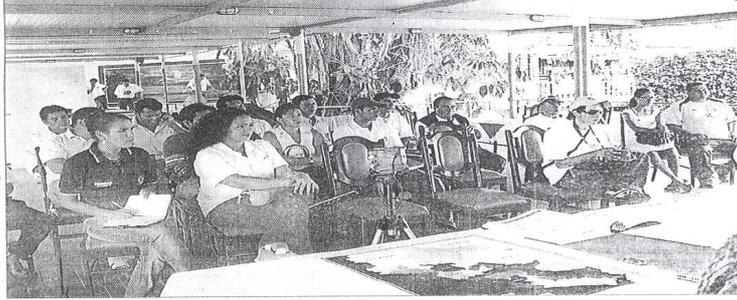
El Econ. Fabián Sánchez, decano de la Facultad de Comercio Exterior y director de la Comisión Especial del Puerto, expuso el proceso que Autoridad Portuaria de Manta ha concluido con la concesión del Puerto de

Transferencia y la importancia de la promoción y las gestiones que se deben hacer para el proyecto Manta-Manaos, Brasil, sea complementario para las aspiraciones de unir los océanos Pacífico y Atlántico, a través de la ruta multimodal, que impulsará el desarrollo socioeconómico de las regiones del país, con las ventajas que se crean por el intercambio de bienes y servicios de los países de la cuenca del Pacífico con la cuenca amazónica.

Entrega de proyectos de la provincia de Orellana

En la rueda de prensa se intercambiaron propuestas que deben ser gestionadas ante las nuevas autoridades del Gobierno Central en las cuales los estudiantes universitarios y las cámaras de la Producción tendrán un papel protagónico para su cristalización, haciendo la entrega de estos proyectos al decano de la Facultad de Comercio Exterior, Econ. Fabián Sánchez, por parte del presidente de la Cámara de Microempresas, señor Arturo Hernández, tal es el caso del proyecto de construcción del AEROPUERTO TRANSFRONTERIZO AMAZÓNICO ECUATORIANO con sede en la ciudad de Orellana (Coca), y el PROYECTO BINACIONAL DE CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL ECUATORIANO AMAZÓNICO, propuesta esta última que se sustenta en el convenio transoceánico, hoy conocido como la

ruta Manta-Manaos-Belén, que atraviesa el océano Pacífico al Atlántico que fue suscrito hace 14 años entre los cancilleres de Colombia, Perú, Bolivia, Brasil, Surinam, Venezuela y Ecuador, esta es una propuesta que contempla una línea férrea que se iniciaría en Puerto Francisco de Orellana y continuaría bordeando la orilla sur del río Napo y concluiría en cabo Pantoja en Perú, tomando como referencia este último punto geográfico, por cuanto a partir de ese sitio el río Napo es navegable todo el año, cosa que no ocurre en los tramos superiores circundantes en el Coca que solo es posible realizarlo durante seis meses en el año; este proyecto tiene entre sus objetivos principales, promocionar y dinamizar la actividad del ecoturismo en la Amazonia, la declaratoria de Zona Franca a la ciudad de Francisco de Orellana y el refuerzo al proyecto del corredor logístico integracional Pacífico-Atlántico, siendo Manta con la concesión de su puerto, la entrada indicada para el creciente flujo de mercancías y servicios que reputaría el comercio exterior ecuatoriano y que el presidente al considerarla de prioridad esta obra espera de todos los sectores productivos, académicos y sociales el impulso y apoyo a su cristalización, manifestó finalmente el Econ. Fabián Sánchez, decano de la Facultad de Comercio Exterior de la ULEAM.



Estudiantes expedicionarios de la ULEAM

Locales EL MERCURIO 3A
Manta, Domingo 23 de Septiembre del 2007

Participación en encuentro universitario en el Oriente

Redacción, EM municipal del Tena, estudiantes de las Universidades Estatal y Católica de Guayaquil y la Escuela Superior Politécnica Ecológica Amazónica cuyo edificio se llama "Medardo Mora Solórzano", en honor al educador manabita, Rector de la Uleam.

La Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí y su Facultad de Comercio Exterior, participó en el I Encuentro Universitario "Juventud, Integración y Desarrollo" realizado el mes anterior en la ciudad de Tena, provincia del Napo.

En este encuentro participaron varios representantes de la Uleam entre docentes y estudiantes próximos a graduarse, bajo la coordinación de Ara Tenecora, señaló el Ecn. Fabián Sánchez Ramos, Decano de dicha unidad académica.

El Ecn. Sánchez disertó en una conferencia con el tema "Eje Multimodal Manta-Manaos y su integración a la Amazonía", ante las autoridades del gobierno

que permita insertarse con sus ventajas comparativas.

Manta: punto de partida
Con la exposición del tema Manta. Punto de partida del eje multimodal, del Ecn. Fabián Sánchez, se abrió un foro de preguntas, sugerencias y conclusiones, sobresaliendo el reconocimiento de la provincia del Napo, en impulsar y apoyar de parte de sus autoridades la ruta multimodal, siendo Manta el punto de partida y su puerto la entrada y salida de los flujos comerciales, uniendo de esta manera a los Océanos Pacífico y Atlántico.

Se destacó también que la ruta terrestre se la construya de tal manera que forme un eje horizontal saliendo desde Manta - Portoviejo - Pichincha-Quevedo-La

Maná-Latacunga y de Salcedo cruce a Tena, y desde allí al Coca, requiriéndose la construcción del

tramo de 60 km., de carretera de Salcedo a Tena, permitiendo a esta región integrarse al eje multimodal con todos los beneficios que conlleva abrir posibilidades reales de intercambio comercial internos y externos.

EXPEDICIÓN A LA AMAZONÍA
FACULTAD DE COMERCIO EXTERIOR



Encuentro universitario realizado en Tena, oriente ecuatoriano, donde se analizó la ejecución del eje multimodal Manta-Manaos.

ACTA DE MANTA

RESULTADOS DE LA PRIMERA REUNION DE LA COMISION BILATERAL BRASIL – ECUADOR, PARA EL PROYECTO DEL EJE INTEROCEANICO MULTIMODAL MANTA-MANAUS- BELEM

En la Ciudad de Manta (Ecuador), durante los días diecinueve y veinte del mes de Abril de 2007, se reunió la Comisión Bilateral Brasil – Ecuador, creada por decisión de los presidentes Rafael Correa Delgado y Luiz Inácio Lula da Silva, en Brasilia el 4 de Abril de 2007, con el objeto de impulsar el Proyecto del Eje Interoceánico Multimodal Manta-Manaus- Belém.

Las Delegaciones de cada País estuvieron integrada por los siguientes miembros:

Brasil:

- Embajador Antonino Marques Porto, Embajador del Brasil con sede en Ecuador
- Ministro Flávio Helmold Macieira, Jefe del Despacho del Secretario General de las Relaciones Exteriores de la Cancillería;
- Sr. Edson Lupatini Junior Secretario Nacional de Comercio y Servicios del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior (MDIC);
- Consejero Francisco Ramalho de Carvalho Chagas, Jefe de la División Económica de América del Sur de la Cancillería;
- Dra. Lucia Monteiro Souza, Directora de Proyectos de la Secretaría Ejecutiva del MDIC;
- Secretario Roberto Goidanich, Jefe del Sector Económico y de Inversiones de la Embajada del Brasil en el Ecuador

Ecuador:

- Abg. Trajano Andrade Viteri, Ministro de Transporte y Obras Públicas
- Embajador Rafael Paredes, Ministro de Relaciones Exteriores Comercio e Integración (E).
- Econ. Luis Rosero, Subsecretario de Política Económica (MEF)
- Sra. Lucia Fernández de De Genna, Presidenta de Autoridad Portuaria de Manta.
- Consejero Álvaro García, Sub Director de asuntos Amazónicos y Regionales (MRE)

Invitados Especiales:

- Ing. Mariano Zambrano Segovia, Prefecto Provincial de Manabí
- Ing. Constanza Calderón Acosta, Delegada por la representación de la CAF en Ecuador

Las Delegaciones, acogieron la decisión de ambos Presidentes reafirmaron la voluntad política de ampliar la integración económica y social entre ambos países expresada, como uno de sus principales componentes, en el desarrollo del Eje Interoceánico Multimodal Manta-Manaus-Belém, y se comprometieron a desarrollar las acciones correspondientes para la ejecución del Proyecto con la mayor celeridad.

Afirmaron su interés en examinar los componentes básicos del Proyecto, en sus modos aéreo, vial, ferroviario y fluvial, de forma que se concreten las acciones a realizar sobre un Proyecto de interés común y de IIRSA.

Decidieron intercambiar cuantas informaciones sean requeridas para el objetivo antes expuesto, así como para la determinación de la factibilidad, análisis económicos y de costo - beneficio que justifican el Proyecto ante las entidades involucradas en los países respectivos. Al efecto se intercambiaron, en esta primera reunión de la Comisión Bilateral, solicitudes de información que cada parte considera de importancia para el desarrollo de sus tareas inmediatas. Ambas partes se comprometieron que dichas informaciones sean intercambiadas en las próximas dos semanas, a través del Ministerio de las Relaciones Exteriores de Brasil y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador.

Consideraron que la implementación del Proyecto del Eje Interoceánico Multimodal Manta-Manaus-Belem, podrá contemplar financiamiento de fuentes diversas, que los Estados abordarán en la proporción y montos que se acuerden. La parte brasileña examinará con interés los pedidos de financiamiento del proyecto al amparo de los mecanismos aplicados a las demás operaciones de crédito vigentes con el Ecuador. Por su parte, la delegación de CAF presente en la Reunión como Invitado Especial, afirmó el interés de la entidad de cooperar en el financiamiento parcial de un Proyecto de Integración y Competitividad regional en el que participen dos de sus países miembros.

Las partes, sobre la base de la cumplimentación de las informaciones solicitadas en esta Primera Reunión, acordaron reunirse nuevamente en Brasil el 22 de mayo de 2007, con agenda a convenir previamente, bajo el principio de eficiencia con que fue fundada la Comisión Bilateral.

La Delegación de Brasil agradeció la generosa hospitalidad del Gobierno ecuatoriano de la provincia de Manabí y de la Autoridad Portuaria de Manta.

Para constancia firman las partes la presente ayuda memoria de la Primera reunión de la Comisión Bilateral Brasil - Ecuador, para el Proyecto del Eje Interoceánico Multimodal Manta-Manaus- Belem.



Abg. Trajano Andrade Viteri.
Ministro de Transporte y Obras Públicas



Embajador Antonino Marques Porto
Embajador del Brasil con sede en el Ecuador

.....

| Manabí Cobertura Vegetal Remanente y suelos erosionados por cantones (2001) | | | |
|--|-------------------------------|---|--------------------------------|
| División Política | Superficie Total (Km2) | % de Cobertura Vegetal remanente | % se suelos erosionados |
| Nacional | 248,196.90 | 55.80 | 5.20 |
| Manabí | 18,202.80 | 22.30 | 0.60 |
| Portoviejo | 955.9 | 3.40 | 1.10 |
| Bolívar | 519.3 | 0.70 | 0.00 |
| Chone | 3,078.10 | 6.90 | 1.00 |
| El Carmen | 1,263.60 | 3.40 | 0.00 |
| Flavio Alfaro | 1,357.50 | 8.60 | 0.00 |
| Jipijapa | 1,433.10 | 59.70 | 1.00 |
| Junín | 252.90 | 5.60 | 0.00 |
| Manta | 304.20 | 66.90 | 10.90 |
| Montecristi | 730.50 | 78.70 | 0.40 |
| Paján | 1,054.80 | 33.70 | 0.00 |
| Pichincha | 1,080.60 | 4.10 | 0.00 |
| Rocafuerte | 286.00 | 23.50 | 0.00 |
| Santa Ana | 1,021.40 | 4.00 | 0.10 |
| Sucre | 682.20 | 45.30 | 1.70 |
| Tosagua | 358.30 | 3.40 | 0.00 |
| 24 de Mayo | 532.80 | 27.80 | 0.00 |
| Pedernales | 1,856.20 | 16.00 | 0.20 |
| Olmedo | 250.70 | 21.00 | 0.00 |
| Puerto López | 424.00 | 97.00 | 0.90 |
| Jama | 549.60 | 13.40 | 0.00 |
| Jaramijó | 106.30 | 84.10 | 0.00 |
| San Vicente | 704.70 | 43.50 | 1.40 |

Fuente: Sistema de Monitoreo Sociambiental (2005)

Proyecto PROMSA - CDC (2001)

Elaboración: CISMIL

Anexo B

| Manabí Superficie de Producción e índice de capital natural (ICN) por cantones (2001) | | |
|--|--------------------------------|----------------------------------|
| División Política | % de área de producción | Índice de capital natural |
| Nacional | 38.70 | 72.80 |
| Manabí | 77.00 | 64.80 |
| Portoviejo | 95.50 | 69.50 |
| Bolívar | 99.30 | 53.50 |
| Chone | 92.20 | 58.10 |
| El Carmen | 96.60 | 60.90 |
| Flavio Alfaro | 91.40 | 63.80 |
| Jipijapa | 39.30 | 81.60 |
| Junín | 94.40 | 56.50 |
| Manta | 21.60 | 76.70 |
| Montecristi | 20.80 | 89.30 |
| Paján | 66.30 | 61.30 |
| Pichincha | 95.90 | 61.40 |
| Rocafuerte | 76.50 | 31.00 |
| Santa Ana | 95.90 | 59.80 |
| Sucre | 52.90 | 62.10 |
| Tosagua | 96.60 | 23.80 |
| 24 de Mayo | 72.20 | 68.00 |
| Pedernales | 83.80 | 61.10 |
| Olmedo | 79.00 | 73.90 |
| Puerto López | 2.10 | 90.20 |
| Jama | 86.50 | 71.90 |
| Jaramijó | 15.90 | 75.40 |
| San Vicente | 54.70 | 79.60 |

Fuente: Sistema de Monitoreo Sociambiental (2005)

Proyecto PROMSA - CDC (2001)

Elaboración: CISMIL



Puerto Fluvial de Orellana Sept. 2006



Hotel Flotante sobre el Puerto Orellana Sept. 2006

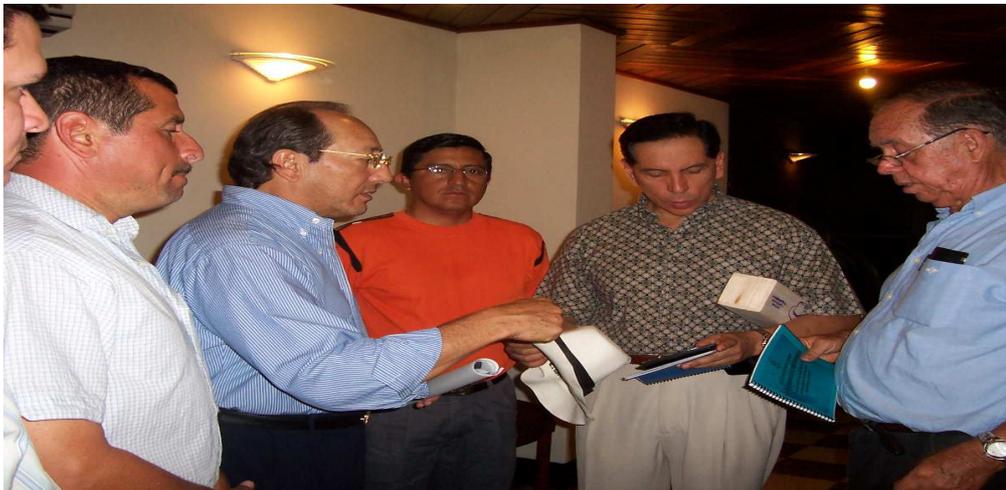


Barcaza sobre el Puerto Fluvial de Providencia Sept.2006

**Delegación de Autoridad Portuaria en el Rio Napo de la Provincia
De Orellana - Septiembre 2006**



Río Amazonas con dirección a Manaus-Sept. 2006



Encuentro con Autoridades de Iquitos-Perú - Septiembre 2006



Punto fronterizo- Tres países: Colombia, Perú y Brasil – Sept.2006



Vista Área de Manaus - Sept. 2006



Aeropuerto de Manaus Septiembre 2006



**Encuentro con el Director de la Asociación de Comercio Exterior de la Amazonía-
Moacyr Bittencourt, Trajano Andrade y Fabian Sanchez en Manaus. Sep-2006**



Barcazas con contenedores sobre el Amazonas - Sep.2006



Puerto Fluvial del Amazonas



Puerto Fluvial del Amazonas Sept. 2006



Buque porta contenedores en Manaus Sept. 2006



Buque porta contenedores en Manaus Sept.2006



Buque porta contenedores en Manaus – Sept.2006



Río Amazonas- Septiembre 2006



Exposición del tema Manta Manaos en la Corporación Ecuatorial Amazónica – Sept.2006



Encuentro con representantes de la Corporación Ecuatorial Amazónica con sede en Manaos



**Ruta terrestre tramo Archidona vía a Latacunga
Diciembre - 2006**



**Expedición con estudiantes de Comercio Exterior por el eje terrestre tramo Archidona
-Coca- Orellana**



Expedición Universitaria – Tramo Baeza-Archidona diciembre - 2006



Expedición Universitaria ruta Quevedo – La Mana. Diciembre-2006



Expedición Universitaria Tramo-Aloag-Pifo-Baeza



**Representantes de las Cámaras de la Producción Microempresas de Orellana Arturo Hernández
Entrega documento sobre respaldo al Proyecto Manta Manaos Diciembre 2006**