

IV.3 Eje del Amazonas

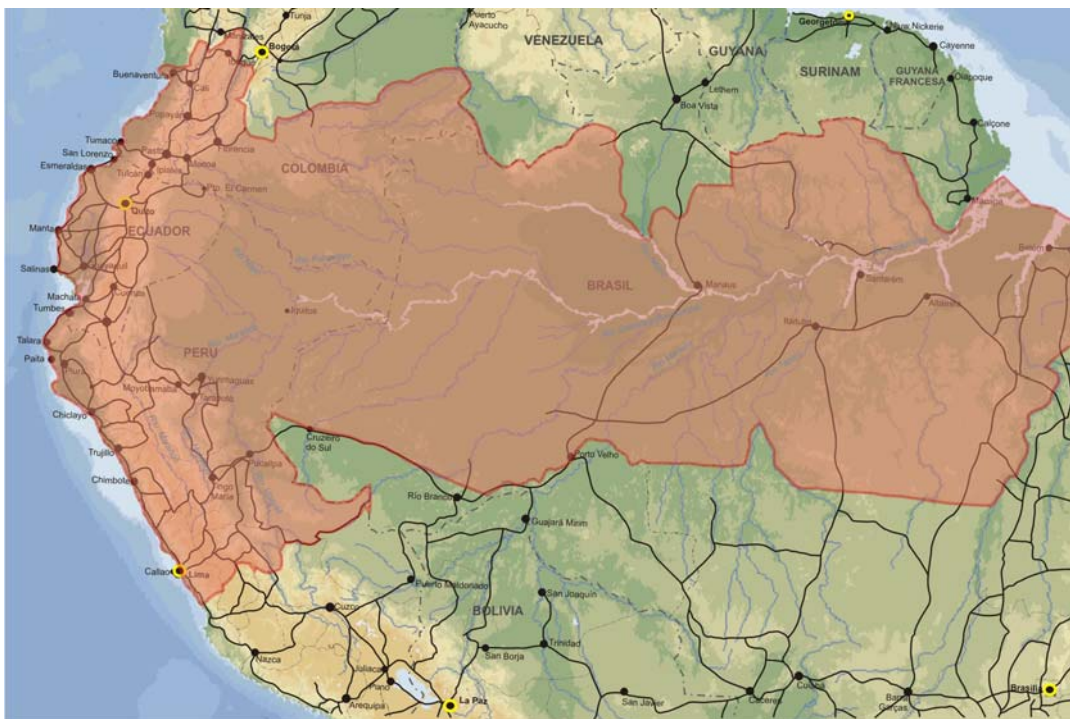
IV.3.1 Ubicación y área de influencia del Eje

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 Iça, Solimões 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.

La configuración del Eje se ilustra en el siguiente mapa:

Mapa N° 21 – Ubicación y área de influencia del Eje del Amazonas



De tal forma su área de influencia por jurisdicción abarca una superficie estimada de 4.499.152 km².



IV.3.2 Caracterización básica del Eje

ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

Los principales indicadores demográficos del Eje se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 45 – Indicadores demográficos del Eje del Amazonas

ÁREA	4,5 millones de km ²
POBLACIÓN	52 millones de habitantes
DENSIDADES BAJAS hab./km ²	Guainia (0,55), Vaupés (0,58), Amazonas-Co (0,68), Amazonas-Br (1,88), Loreto (2,46)
DENSIDADES ALTAS	Lima (223), Valle del Cauca (195), Pichincha (180)

Los principales centros urbanos o de interés logístico son los siguientes:

- ▶ En Colombia: Tumaco, Pasto, Mocoa, Gueppi, El Encanto, Arica y Leticia.
- ▶ En Ecuador: Esmeraldas, Quito y Puerto El Carmen.
- ▶ En Perú: Paita, Piura, Olmos, Corral Quemado, Sarameriza, Tarapoto, Yurimaguas, Nauta e Iquitos.
- ▶ En Brasil: Tabatinga, Manaus, Itacoatiara, Santarém, Macapá y Belén.

ASPECTOS ECONÓMICOS

El Eje cuenta con un Producto Bruto estimado de US\$ 93.000 millones, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro N° 46 – Producto Bruto del Eje del Amazonas

País	PBI (2000) U\$S 1.000	% respecto al Eje	PBI per cápita en U\$S
Brasil	20.196	21,8	2.145
Colombia	18.011	19,4	1.695
Ecuador	15.256	16,4	1.206
Perú	39.309	42,4	1.996
TOTAL	92.772	100,0	1.771

Las principales actividades económicas dominantes se resumen en la siguiente tabla:



Cuadro N° 47 – Principales actividades económicas del Eje del Amazonas

PAIS	ACTIVIDADES DOMINANTES
Brasil	AMAZONAS: electrónicos, ruedas, petróleo y gas, ecoturismo, biotecnología y pesca deportiva; PARÁ: aluminio, pulpas y jugos, cosméticos, fito-fármacos, madera y muebles, fibras y sistemas agroforestales.
Colombia	AMAZONAS: agricultura, pesca, recursos forestales; CAQUETÁ: agroindustria, cacao, caucho vegetal, manejo de recursos forestales; CAUCA: agro-negocio, piscicultura, alimentos, bebidas, textiles y confecciones; GUAINIA: agricultura, palma, pesca, oro, piedras preciosas; GUAVIARE: agricultura, frutas, recursos forestales; HUILLA: petróleo, agroindustria, gas natural; NARIÑO: agropecuaria, palma, procesamiento de madera, cacao, pesca, caña panelera, alcohol, piscicultura, alimentos y bebidas; PUTUMAYO: ecoturismo, artesanías indígenas, recursos forestales; TOLIMA: cultivos tecnificados de clima frío, algodón, tabaco, sorgo, café y maní, ganadería, muebles; VALLE del CAUCA: cultivos tecnificados de caña de azúcar, café, algodón, soja y sorgo, avicultura, pesca, agroindustria, papel, química, maquinaria y equipos; VAUPÉS: ecoturismo, artesanía indígena, recursos forestales.
Ecuador	AZUAY: frutas de clima templado, mármoles, textiles, cerámica, turismo; BOLÍVAR: alimentos, muebles, joyas, metales; CAÑAR: alimentos, cemento; CARCHI: agropecuaria, recursos forestales; CHIMBORAZO: agricultura diversificada, flores, mármoles, cemento, textiles, turismo; COTOPAXI: alimentos y bebidas, madera y muebles, leche y derivados, turismo, agua mineral, turismo; EL ORO: banana, cacao, frutas, recursos forestales, turismo; ESMERALDAS: petróleo, banana, palma, cacao, frutas tropicales, turismo, confecciones; GALAPAGOS: turismo y pesca; GUAYAS: metal-mecánica, naval, química, farmacéutica, procesamiento de alimentos, turismo; IMBABURA: agropecuaria, artesanías, turismo; LOJA: agropecuaria, recursos forestales; LOS RIOS: agricultura, muebles, industria naval, artesanía.
Perú	AMAZONAS: frutas tropicales, manejo forestal, cemento, turismo; ANCASH: industria alimenticia, metal-mecánica, naval; CAJAMARCA: agropecuaria, lácteos; HUÁNUCO: frutas de clima temperado, café, agroindustria, petróleo; JUNÍN: agroindustria, procesamiento mineral, material de transporte; LA LIBERTAD: agroindustria, avicultura, espárrago, caña de azúcar, arroz, cuero y calzados, turismo; LAMBAYEQUE: agroindustria, arroz, caña de azúcar, frutas; LIMA: industria de servicios, bienes de consumo, embalajes, turismo; LORETO: petróleo, manejo forestal, ecoturismo, frutas tropicales, plantas medicinales; PASCO: minero-metalurgia; PIURA: conservas, algodón, textiles y confecciones, frutas, caprino cultura, petróleo y fertilizantes; SAN MARTÍN: café, cacao, tabaco, turismo; TUMBES: procesamiento de la pesca, tabaco, turismo; UCAYALI: manejo forestal, madera certificada, piscicultura, agricultura de planicie, cerveza, petróleo y gas.



INFRAESTRUCTURA ACTUAL

- ▶ El sistema de comunicación más extenso del Eje es el fluvial, que va desde la desembocadura del Río Amazonas, en las proximidades de la ciudad de Macapá, capital del estado de Macapá, hasta las diversas alternativas de llegada al Pacífico y recorre más de 6.000 km. De esta manera, es posible llegar a puertos del Pacífico, subiendo el Río Amazonas, Solimões, Iça y Putumayo (sur de Colombia), Amazonas, Solimões, Amazonas peruano y Ucayali o Marañón / Huallaga (centro o norte de Perú), en diferentes condiciones de navegación, incluso estacionales, y después de vencer sierras al recorrer enlaces camineros entre la selva amazónica andina y la costa del Pacífico.
- ▶ Las terminales fluviales de trasbordo de estas diferentes alternativas de travesía interoceánica son: Puerto Asís en el Putumayo, Francisco Orellana o Nuevo Rocafuerte en el Napo, Pucallpa en el Ucayali, Sarameriza en el Marañón y Yurimaguas en el Huallaga.
- ▶ Los caminos de conexión selva-costa se encuentran en diferentes estados de implantación: en el caso de Puerto Asís existe un tramo crítico entre Mocoa y Pasto; para Francisco Orellana faltan pocos kilómetros para completar el acceso pavimentado; para Pucallpa es necesario realizar inversiones de mejora en los tramos Pucallpa-Aguaytia y Aguaytia-Tingo María (en proceso de licitación), para Yurimaguas es necesario realizar mejoras en el tramo Tarapoto-Yurimaguas (en etapa final de estudios) y para Sarameriza existe un estudio de factibilidad de la alternativa El Reposo-Sarameriza.
- ▶ En materia de infraestructura energética, los sistemas eléctricos de los países que participan del Eje presentan sus centros de carga muy lejanos de la región amazónica, lo que dificulta su integración física. En el caso brasileño, los sistemas más robustos de transmisión de energía eléctrica se encuentran en la región sudeste y sur del país, siendo de mayor interés del Eje, el potencial hidroeléctrico del Río Madeira, aguas arriba de Porto Velho, y su eventual interconexión de mediano plazo al sistema interconectado.
- ▶ Los sistemas energéticos que deberían atender la malla urbana amazónica en los cuatro países en cuestión (Brasil, Colombia, Perú, Ecuador) son, tanto por la dispersión geográfica, como por la distancia de los grandes centros, como regla general, sistemas aislados, siendo Pucallpa una excepción importante.
- ▶ En los sistemas aislados se utilizan normalmente grupos generadores, pero existen posibilidades para alternativas energéticas localizadas, tales como pequeños aprovechamientos hidroeléctricos, energía fotovoltaica, biomasa o un biodiesel regional (asociación de diesel a un aceite vegetal regional).



- ▶ Los sistemas actuales de telecomunicaciones utilizan satélites o cables submarinos internacionales vía Caribe, pero los flujos de llamadas, así como otros circuitos dedicados para transmisión de datos no son significativos.
- ▶ Los sistemas de fibra óptica, así como las líneas de transmisión comentadas anteriormente, no alcanzan a la región amazónica, donde se opera con sistemas de comunicaciones por satélite, complementados por enlaces de microondas en áreas de transición de la selva para otro ecosistema (caso de Porto Velho, oriente de Ecuador y sur de Colombia, por ejemplo).

IV.3.3 Potencial de desarrollo del Eje

- ▶ La Amazonía es una región con especificidades y potencialidades 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 basada en un nuevo paradigma de desarrollo 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. La Amazonía no es un territorio virgen ni es un espacio vacío, sino que tiene una larga historia de ocupación humana de más de 20.000 años que, aunque ha sido poco estudiada, es una realidad cada vez más valorada, en la medida que el ser humano busca maneras de convivir de manera sostenible con ecosistemas frágiles y vulnerables de enorme riqueza.
- ▶ En segundo lugar, la Amazonía no es ni rica ni pobre. La exuberante selva amazónica ha hecho creer que el suelo que la sustenta es inmensamente rico. Después de cuatro siglos de ocupación foránea y cinco decenios de proyectos de desarrollo con base en los patrones externos, se aprecia ahora que la aparente riqueza ha dejado millones de hectáreas abandonadas y suelos improductivos.
- ▶ La Amazonía es una región con verdaderos potenciales para lograr el desarrollo sostenible porque contiene muchos recursos naturales en forma de minerales, riqueza hídrica y biodiversidad.
- ▶ La región 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 aún poco contaminados, 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.



- ▶ Aunque millones de hectáreas se han deforestado, la mayor parte de la región está en pie, y es el bosque tropical húmedo más extenso del planeta. 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 hace ver 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. De hecho, existe una posibilidad de utilizar al Eje como un corredor de transporte para el comercio de productos e insumos entre el norte de Brasil y los mercados andinos y asiáticos.
- ▶ Se puede observar un carácter complementario en las actividades económicas del Eje, de un lado, la costa y la cordillera andina y, del otro, el área de influencia del sistema transnacional de transporte fluvial del Río Amazonas y sus tributarios. El flujo en sentido atlántico se compone en su mayoría de alimentos, material de construcción, tejidos y fertilizantes; en sentido pacífico, el flujo se compone de aparatos eléctricos y electrónicos, motocicletas y papel.
- ▶ Otro negocio viable de gran interés para el Eje es el manejo sustentable de la madera a través de una producción sostenible de bajo impacto ambiental que debe disfrutar de incentivos de un mercado ecológicamente sensible. En la actualidad ya hay áreas reservadas para la explotación maderera en el departamento de Loreto, Perú, y en el estado de Roraima, Brasil.
- ▶ El Eje cuenta con un gran potencial hidráulico que apenas está siendo utilizado para generación eléctrica. Alrededor de la mitad de la electricidad utilizada es de generación térmica. Cuenta con abundantes reservas de gas y reducidas reservas de petróleo (entre 8 y 17 años en promedio), aunque se trata de un territorio apenas explorado en este sentido.
- ▶ La mayoría de las actividades económicas del Eje se desarrollan en la Zona Franca de Manaus (ZFM), en donde existe un parque industrial significativo. A esta zona franca llegan por vía aérea unas 150.000 toneladas de insumos que provienen de Asia así como unas 250.000 toneladas que llegan por vía marítima y que, en su mayoría, son componentes eléctricos y electrónicos, materiales de construcción, alimentos en general, papel y vidrio.



- ▶ Entre las exportaciones de la ZFM se destacan los aparatos eléctricos y electrónicos ya ensamblados, motocicletas y bebidas. Estados Unidos es el principal destino de estas exportaciones, pero los países andinos ya ocupan un lugar prominente. Venezuela es el segundo receptor de las exportaciones de la ZFM, Colombia el cuarto, Perú el séptimo y Ecuador el décimo segundo, en términos del valor de las exportaciones. Estos datos son testimonios iniciales de un potencial de interacción comercial entre los países amazónicos, que puede contribuir al fomento de un desarrollo sostenible de la Amazonía que sea la base de bienestar para una población significativa.
- ▶ Otras actividades económicas de importancia que se desarrollan en el Eje son la agricultura, la ganadería y la apicultura, el turismo, la minería y la extracción de gas.

IV.3.4 Principales restricciones al desarrollo vinculadas a la infraestructura

- ▶ Aunque los Ríos Amazonas, Madeira, Ucayali, Marañón y Napo son aptos para la navegación sin necesidad de mayores dragados, el Río Putumayo sí tiene problemas de calado y requeriría de inversiones para lograr una navegación viable, en especial por las diferencias de nivel. No obstante, se destaca especialmente la existencia de vías navegables sin mantenimiento y señalización y terminales fluviales intermodales poco productivas.
- ▶ Las obras en las hidrovías conllevan a problemas ambientales que deberán ser previstos en los estudios de factibilidad. Asimismo, el paso por la cordillera andina en especial en la parte oriental implica la construcción de carreteras en una región muy rica en biodiversidad lo cual genera impactos ambientales considerables.
- ▶ El Eje, visto como un sistema de transporte intermodal entre Manaus y los Puertos del Pacífico, presenta tramos de acceso terrestre faltantes o inadecuados, incluyendo los terminales fluviales intermodales, así como problemas de seguridad en las rutas. Los flujos a través del Eje deben atravesar serranías, ríos, y zonas inexploradas, lo cual genera incertidumbres para los tráficos, aumenta los costos de transporte y enfatiza la importancia de actuar con gran sensibilidad ecológica.
- ▶ Con la dificultad de convertir en realidad un paradigma de desarrollo sostenible, predomina el patrón histórico de conversión del espacio selva en una frontera de exploración petrolera y/o agropecuaria en forma extensiva.
- ▶ Buena parte del Eje se encuentra en una zona selvática en donde predomina un sistema inadecuado de energía y comunicaciones. Los centros de generación eléctrica se encuentran muy distantes de los centros de consumo, lo que dificulta la interconexión física. Hay pocas opciones de integración energética en el área selvática, principalmente programas de energía alternativa (biodiesel, PCH, fotovoltaica) y pequeñas turbinas a gas.



IV.3.5 Agrupamientos del Eje

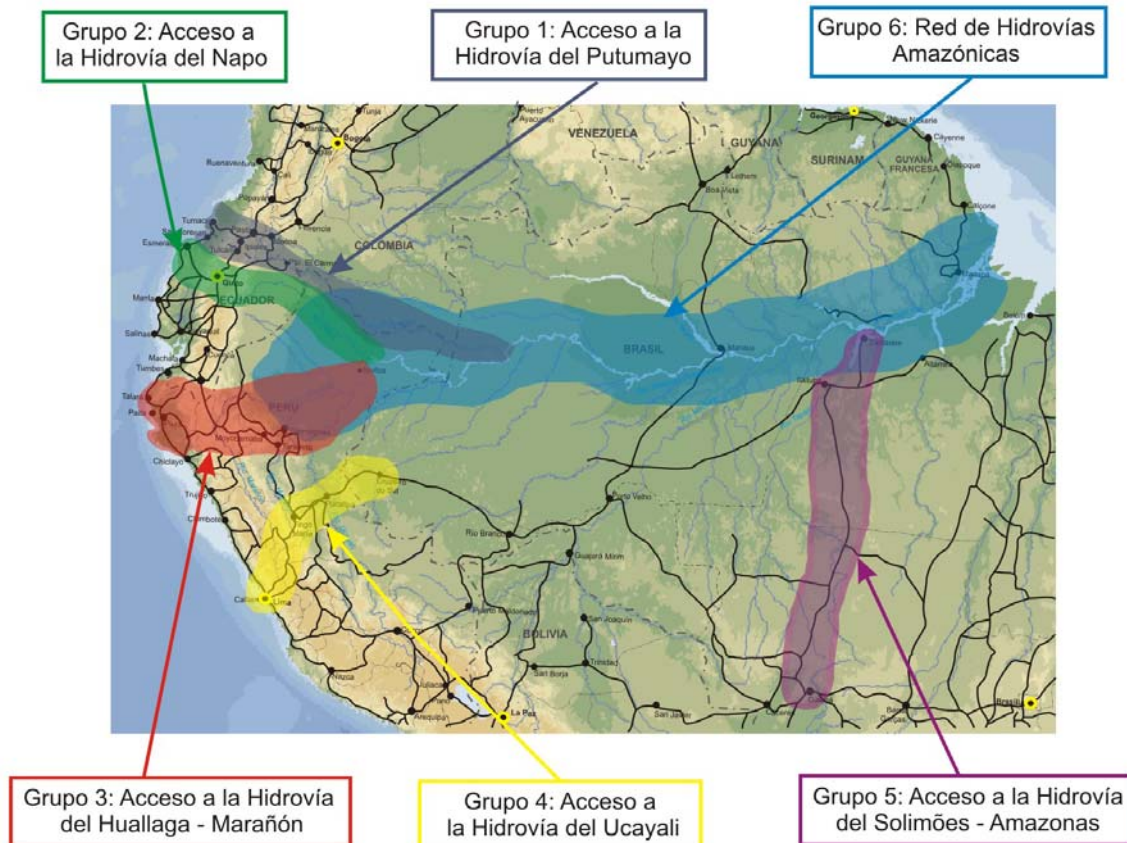
Las delegaciones de los países identificaron seis agrupamientos de proyectos en el EID:

Cuadro N° 48 – Agrupamientos identificados en el Eje del Amazonas

Agrupamientos	Países involucrados
Grupo 1: Acceso a la Hidrovía del Putumayo	Colombia-Brasil
Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo	Ecuador-Brasil
Grupo 3: Acceso a la Hidrovía del Huallaga-Marañón	Perú
Grupo 4: Acceso a la Hidrovía del Ucayali	Perú-Brasil
Grupo 5: Acceso a la Hidrovía del Solimões-Amazonas	Brasil
Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas	Colombia-Ecuador-Perú-Brasil

La ubicación geográfica y área de influencia de cada uno de ellos se ilustra en el mapa presentado a continuación:

Mapa N° 22 – Agrupamientos del Eje del Amazonas



IV.3.6 Agrupamientos de proyectos y funciones estratégicas

AGRUPAMIENTO 1: ACCESO A LA HIDROVÍA DEL PUTUMAYO

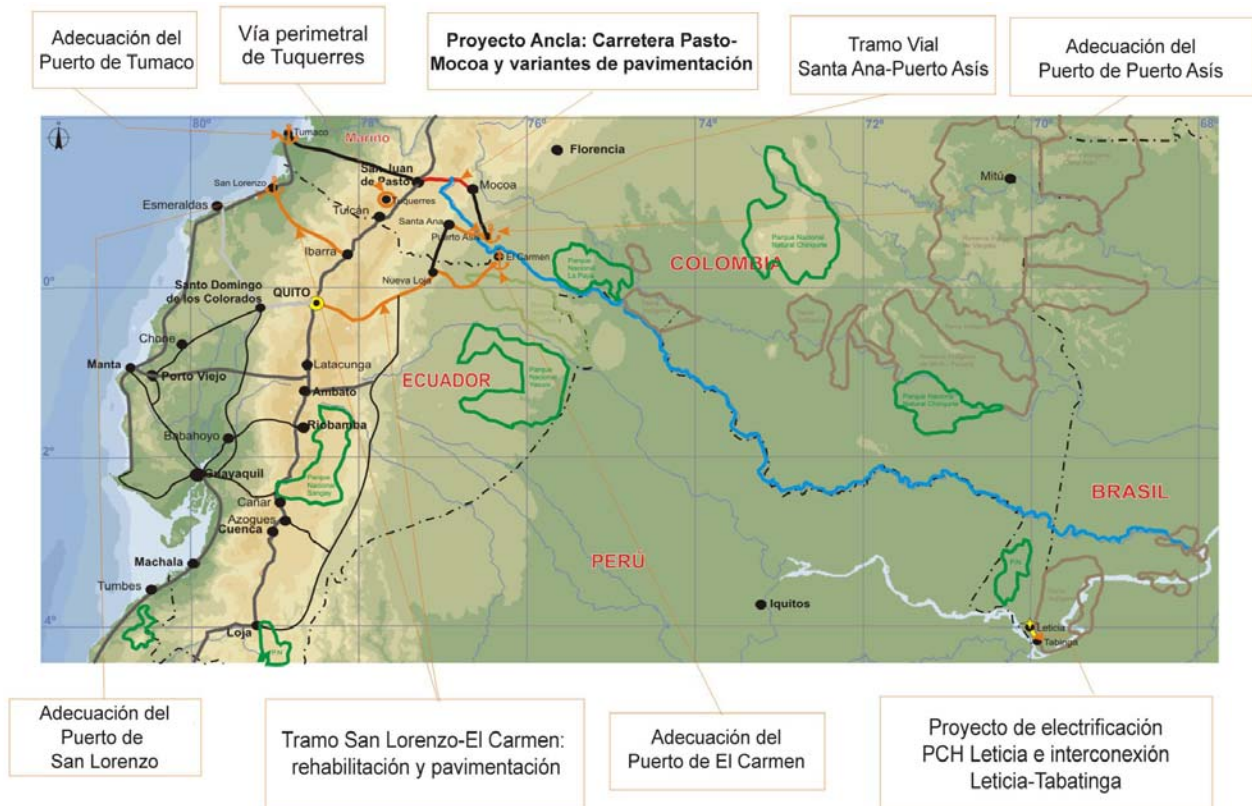
FUNCIÓN ESTRATÉGICA

Grupo 1: Acceso a la Hidrovía del Putumayo

- Mejorar la logística de integración nacional entre áreas productivas del sur de Colombia, departamento de Nariño, con los departamentos amazónicos del Putumayo y Amazonas. Incluir zonas del norte ecuatoriano (en especial la provincia de Sucumbios) a la dinámica del grupo.
- Potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

La localización geográfica específica de los proyectos del agrupamiento se presenta en el siguiente mapa:

Mapa N° 23 – Eje del Amazonas - Grupo 1



El detalle de las inversiones asociadas se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 49 - Eje del Amazonas - Grupo 1: Inversiones asociadas

<i>Eje del Amazonas: Grupo 1</i>	<i>Inversión Estimada (US\$)</i>
Carretera Pasto-Mocoa y variantes de pavimentación	71.200.000
Proyecto de Electrificación: PCH Leticia e interconexión Leticia-Tabatinga	5.000.000
Adecuación del Puerto de Puerto Asís	3.000.000
Vía Perimetral de Tuquerres	3.000.000
Adecuación del Puerto de El Carmen	3.000.000
Adecuación del Puerto de San Lorenzo	6.000.000
Adecuación del Puerto de Tumaco	5.000.000
Tramo vial Santa Ana-Asís	S/Inf.
Tramo San Lorenzo-El Carmen: rehabilitación y pavimentación	8.000.000
TOTAL	104.200.000

AGRUPAMIENTO 2: ACCESO A LA HIDROVÍA DEL NAPO

FUNCIÓN ESTRATÉGICA

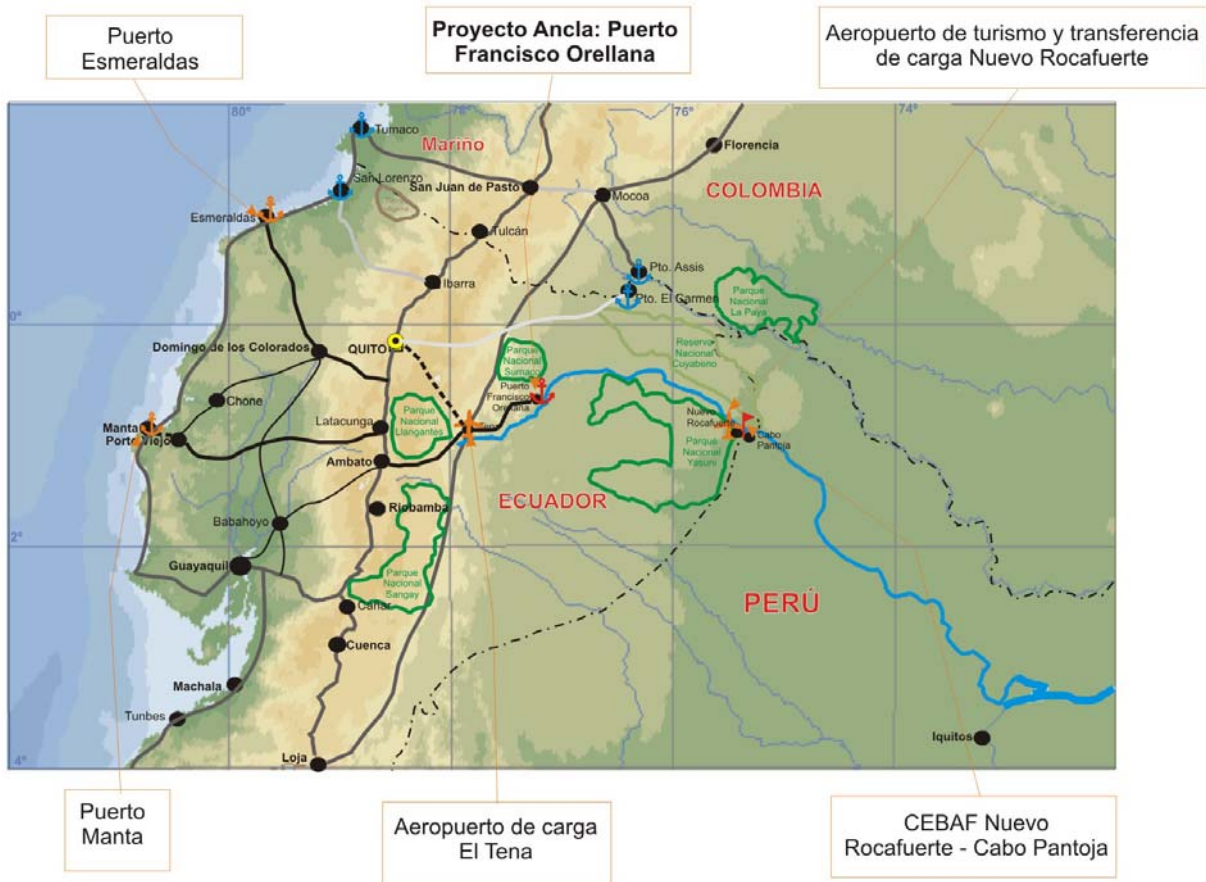
Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo

- Fortalecer la integración nacional ecuatoriana de carácter amazónico, provincias del Napo y Orellana, con la sierra y la costa, central y norte del país y consolidar la oportunidad de una vía fluvial ecuatoriana de integración amazónica internacional hacia Manaus.
- Potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

La localización geográfica específica de los proyectos del agrupamiento se presenta a continuación:



Mapa N° 24 – Eje del Amazonas - Grupo 2



El detalle de las inversiones asociadas se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 50 – Eje del Amazonas - Grupo 2: Inversiones asociadas

<i>Eje del Amazonas: Grupo 2</i>	<i>Inversión Estimada (US\$)</i>
Puerto Francisco Orellana	20.000.000
Aeropuerto de Carga El Tena	54.000.000
Aeropuerto de Turismo y Transferencia de Carga Nuevo Rocafuerte	40.000.000
CEBAF Nuevo Rocafuerte-Cabo Pantoja	2.000.000
Puerto Esmeraldas	23.000.000
Puerto Manta	132.000.000
TOTAL	271.000.000



AGRUPAMIENTO 3: ACCESO A LA HIDROVÍA DEL HUALLAGA-MARAÑÓN

FUNCIÓN ESTRATÉGICA

Grupo 3: Acceso a la Hidrovía del Huallaga-Marañón

- Mejorar la logística de acceso a las Hidrovías del Huallaga y Marañón y sus puertos para consolidar el corredor de integración costa-sierra-selva de la región norte de Perú y su complementariedad regional con el estado de Amazonas de Brasil.
- Permitir la articulación de esta zona con la región sur y sureste de Ecuador.
- Potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

La localización geográfica específica de los proyectos del agrupamiento se presenta a continuación:

Mapa N° 25 – Eje del Amazonas – Grupo 3



El detalle de las inversiones asociadas se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 51 – Eje del Amazonas - Grupo 3: Inversiones asociadas

<i>Eje del Amazonas: Grupo 3</i>	<i>Inversión Estimada (US\$)</i>
Carretera Tarapoto-Yurimaguas y puerto de Yurimaguas	53.400.000
Rehabilitación de aeropuerto de Piura	10.000.000
Aeropuerto de Yurimaguas	5.000.000
Construcción y mejoramiento de la carretera El Reposo-Sarameriza. Ruta Nacional 4	189.000.000
Centro logístico de Paita	3.000.000
Centro logístico de Yurimaguas	2.000.000
Puerto de Bayóvar	100.000.000
Puerto de Sarameriza	6.000.000
Puerto de Paita	80.000.000
Carretera Bagua-Rioja	19.550.000
TOTAL	467.950.000

AGRUPAMIENTO 4: ACCESO A LA HIDROVÍA DEL UCAYALI

FUNCIÓN ESTRATÉGICA

Grupo 4: Acceso a la Hidrovía del Ucayali

- Incrementar la competitividad de la vía de integración costa-sierra-selva en el corredor central del territorio peruano, interconectando el principal centro urbano industrial del país, su zona central y los estados de Acre y Amazonas de Brasil.
- Potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

La localización geográfica específica de los proyectos del agrupamiento se presenta a continuación:



AGRUPAMIENTO 5: ACCESO A LA HIDROVÍA DEL SOLIMÕES-AMAZONAS

FUNCIÓN ESTRATÉGICA

Grupo 5: Acceso a la Hidrovía del Solimões-Amazonas

- Consolidar una vía pavimentada para mejorar la logística de transporte de/para el norte de Mato Grosso a través de los puertos fluviales en los Ríos Tapajós y/o Amazonas con capacidad para realizar operaciones logísticas de larga distancia hacia el Océano Atlántico y Pacífico.

La localización geográfica específica de los proyectos del agrupamiento se presenta a continuación:

Mapa N° 27 – Eje del Amazonas – Grupo 5



El detalle de las inversiones asociadas se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 53 – Eje del Amazonas – Grupo 5: Inversiones asociadas

<i>Eje del Amazonas: Grupo 5</i>	<i>Inversión Estimada (US\$)</i>
Carretera Cuiabá-Santarém	253.000.000
Programa de manejo ambiental y territorial (ruta Cuiabá-Santarém)	12.000.000
Puertos de Santarém e Itaituba	20.000.000
TOTAL	285.000.000

AGRUPAMIENTO 6: RED DE HIDROVÍAS AMAZÓNICAS

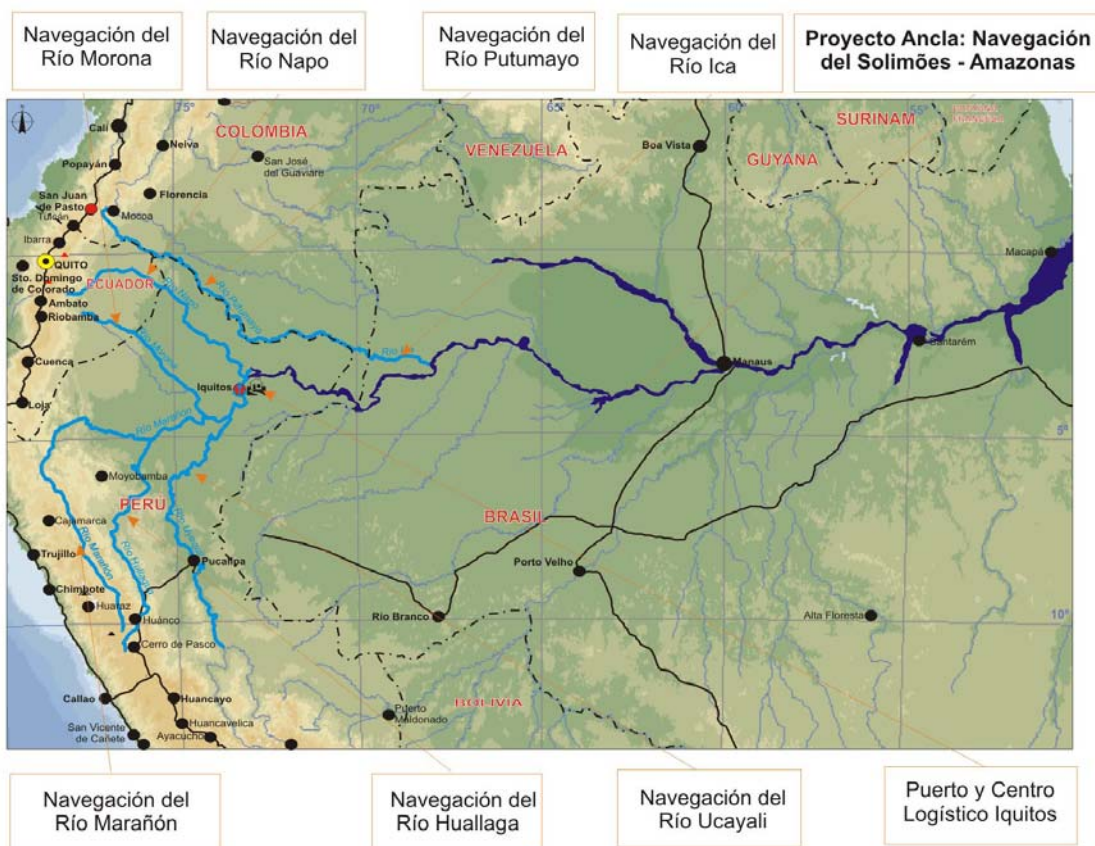
FUNCIÓN ESTRATÉGICA **Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas**

- Mejorar las condiciones de navegabilidad de los ríos de la cuenca amazónica para facilitar el enlace bioceánico y promover el desarrollo sostenible de la industria, el comercio y el turismo de la Amazonía.

La localización geográfica específica de los proyectos del agrupamiento se presenta a continuación:



Mapa N° 28 – Eje del Amazonas – Grupo 6



El detalle de las inversiones asociadas se presenta en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 54 – Eje del Amazonas - Grupo 6: Inversiones asociadas

<i>Eje del Amazonas: Grupo 6</i>	<i>Inversión Estimada (US\$)</i>
Navegabilidad del sistema Solimões-Amazonas y aspectos ambientales y sociales en las cuencas altas de los ríos amazónicos	50.000.000
Navegabilidad del Río Ica	8.000.000
Navegabilidad del Río Putumayo	15.000.000
Navegabilidad del Río Morona. Sector ecuatoriano	1.000.000
Navegabilidad de la Hidrovía Río Huallaga	8.000.000
Navegabilidad de la Hidrovía Río Marañón	25.700.000
Navegabilidad del Río Napo	30.000.000
Navegabilidad de la Hidrovía Río Ucayali	20.000.000
Puerto y centro logístico de Iquitos	10.000.000
TOTAL	167.700.000



IV.3.7 Cartera de proyectos del Eje

ASPECTOS GENERALES

Los países han acordado incluir en el Eje del Amazonas cuarenta y cuatro proyectos, por una inversión estimada de US\$ 2.010,95 millones de dólares, tal como se resume a continuación:

Cuadro N° 55 – Aspectos generales de la cartera del Eje del Amazonas

Eje del Amazonas	Nombre	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Grupo 1	Acceso a la Hidrovía del Putumayo	9	104,20
Grupo 2	Acceso a la Hidrovía del Napo	6	271,00
Grupo 3	Acceso a la Hidrovía del Huallaga – Marañón	10	467,95
Grupo 4	Acceso a la Hidrovía del Ucayali	7	715,10
Grupo 5	Acceso a la Hidrovía del Solimões – Amazonas	3	285,00
Grupo 6	Red de Hidrovías del Amazonas	9	167,70
TOTAL		44	2.010,95

COMPOSICIÓN SECTORIAL

La composición sectorial de los proyectos del Eje se detalla a continuación:

Cuadro N° 56 – Composición sectorial de la cartera del Eje del Amazonas

Sector/Subsector	Cantidad Proyectos Transporte	Inversión (millones de US\$)	Cantidad Proyectos Energía	Inversión (millones de US\$)
Carretero	12	1.056,15		
Ferroviano	0	0,00		
Marítimo	3	370,00		
Fluvial	21	417,70		
Aéreo	5	120,10		
Pasos de Frontera	1	2,00		
Interconexión			2	45,00
Generación			0	0,00
TOTAL	42	1.965,95	2	45,00



TIPOLOGÍA DE PROYECTOS

La tipología de proyectos del Eje se resume en los siguientes cuadros:

Cuadro N° 57 - Tipología de proyectos de transporte carretero del Eje del Amazonas

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación de capacidad	1	30,00
Rehabilitación de calzada y estructuras	5	439,95
Pavimentación (obra nueva)	5	583,20
Circunvalación vial (By Pass)	1	3,00
TOTAL	12	1.056,15

Cuadro N° 58 - Tipología de proyectos de transporte marítimo del Eje del Amazonas

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Ampliación puertos existentes	2	347,00
Adecuación	1	23,00
TOTAL	3	370,00

Cuadro N° 59 - Tipología de proyectos de transporte fluvial del Eje del Amazonas

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Mejoramiento de la navegabilidad	8	157,70
Construcción nuevos puertos	5	156,00
Adecuación	8	104,00
TOTAL	21	417,70

Cuadro N° 60 - Tipología de proyectos de transporte aéreo del Eje del Amazonas

Tipología de Proyectos	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (millones de US\$)
Nuevos aeropuertos	2	94,00
Adecuación	3	21,10
TOTAL	5	115,10



PROYECTOS ANCLA

El Eje cuenta con seis proyectos ancla, que totalizan una inversión estimada de US\$ 622,60 millones, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro N° 61 – Proyectos ancla del Eje del Amazonas

Grupo	Proyectos Ancla	Inversión Estimada (millones de US\$)	Naturaleza	Carácter	Estado de Preparación
1	Carretera Pasto-Mocoa y variantes de pavimentación	71,20	Público	Nacional	Factibilidad
2	Puerto Francisco Orellana	20,00	Mixto	Nacional	Perfil
3	Carretera Tarapoto-Yurimaguas y Puerto Yurimaguas	53,40	Privado	Nacional	Ing. de detalle
4	Carretera Tingo María-Pucallpa y Puerto de Pucallpa	175,00	Mixto	Nacional	Ing. de detalle
5	Carretera Cuiabá-Santarém	253,00	Mixto	Nacional	Ing. de detalle
6	Navegabilidad del sistema Solimões-Amazonas y aspectos ambientales y sociales en las cuencas altas de los ríos amazónicos	50,00	Público	Transnacional	S/Inf.
TOTAL		622,60			

