

AMAZONAS
Uniendo Sueños



ELEMENTOS PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL TERRITORIO EJE AMAZONAS AMPLIADO



UNASUR



I . I . R . S . A

Jaime Valdés Castro
Matias Parimbelli
Mayo de 2013

COSIPLAN

Presidencia Pro Tempore
Perú 2012 - 2013



Agenda de la presentación

- Antecedentes
- Definición del Área de Influencia (AI)
- Elementos de caracterización: Económica, social, ambiental
- Infraestructura
- Interacciones del EID del Amazonas con otros EID
- Consideraciones finales

Esta presentación corresponde a una versión sinóptica del documento “Ejes de Integración: Elementos para el Desarrollo Sostenible del Territorio Eje del Amazonas Ampliado”, de los mismos autores, el cual se encuentra disponible en el sitio web www.iirsa.org

Antecedentes

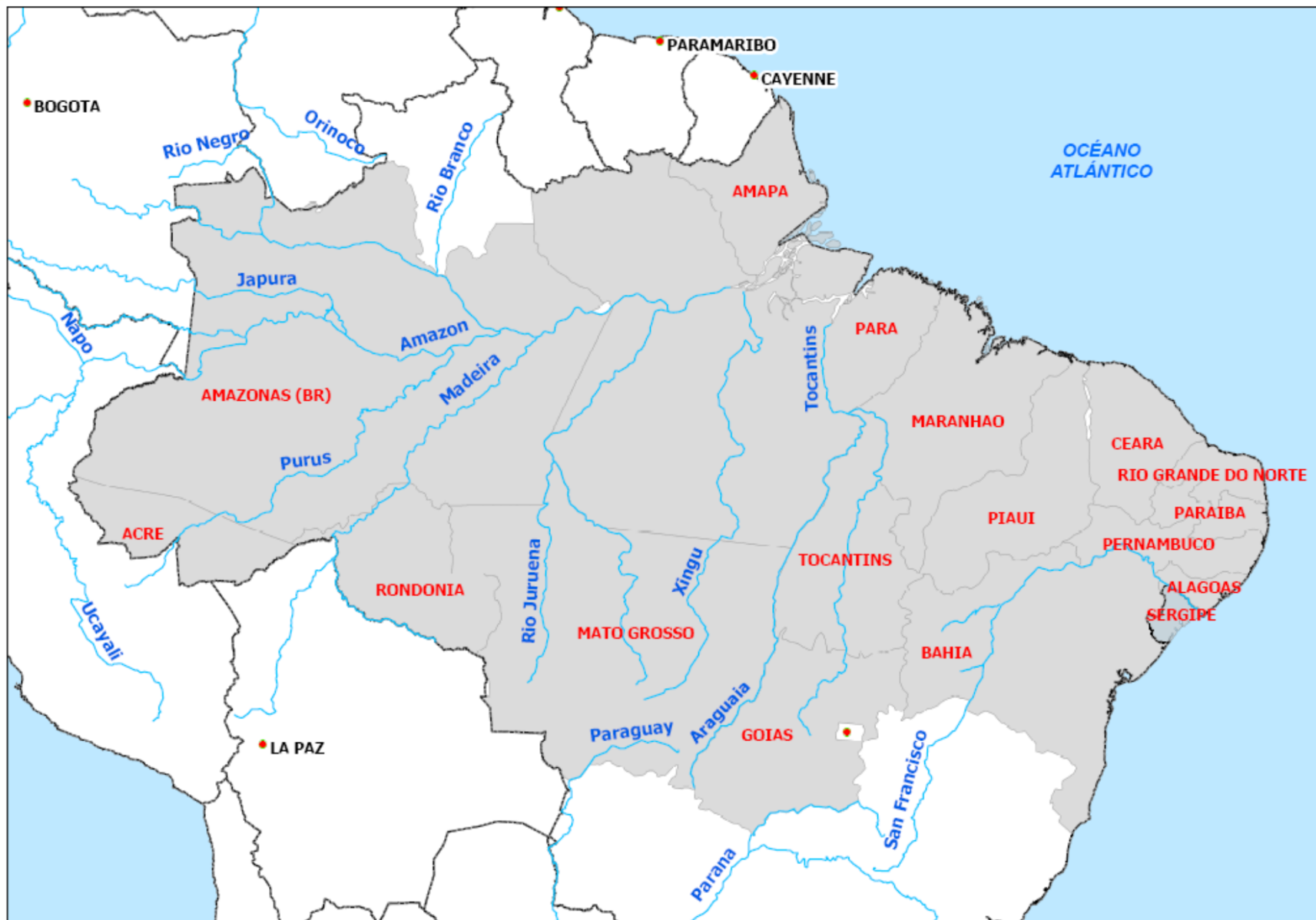
- Incorporación del territorio del Nordeste y Centro Este de Brasil al GTE del Amazonas (Lima, Octubre 2012)
- Inicio del Estudio “Elementos para el desarrollo sostenible del territorio Eje del Amazonas Ampliado” (Enero 2013)
- Intercambio con los países del Eje sobre la versión preliminar (Febrero 2013)
- GTE del Eje del Amazonas (Río de Janeiro, Marzo 2013)

Área de Influencia

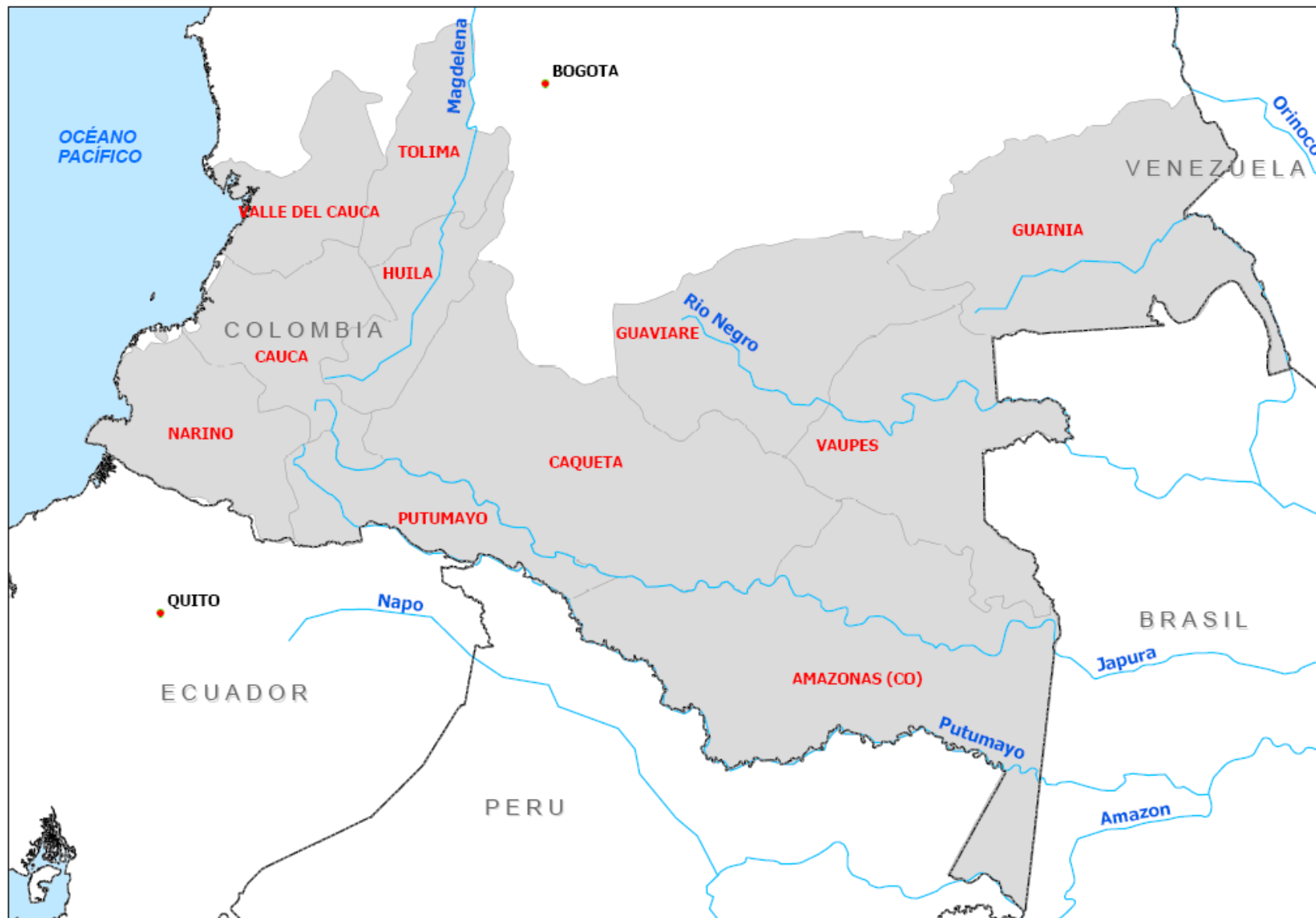
El Área de Influencia del EID Amazonas Ampliado corresponde a una enorme porción de Sudamérica que va desde la costa Pacífica hasta la costa Atlántica, incorporando ambientes de costa, sierra, selva y sabana.



Área de influencia: Brasil



Área de influencia: Colombia



Área de influencia: Ecuador

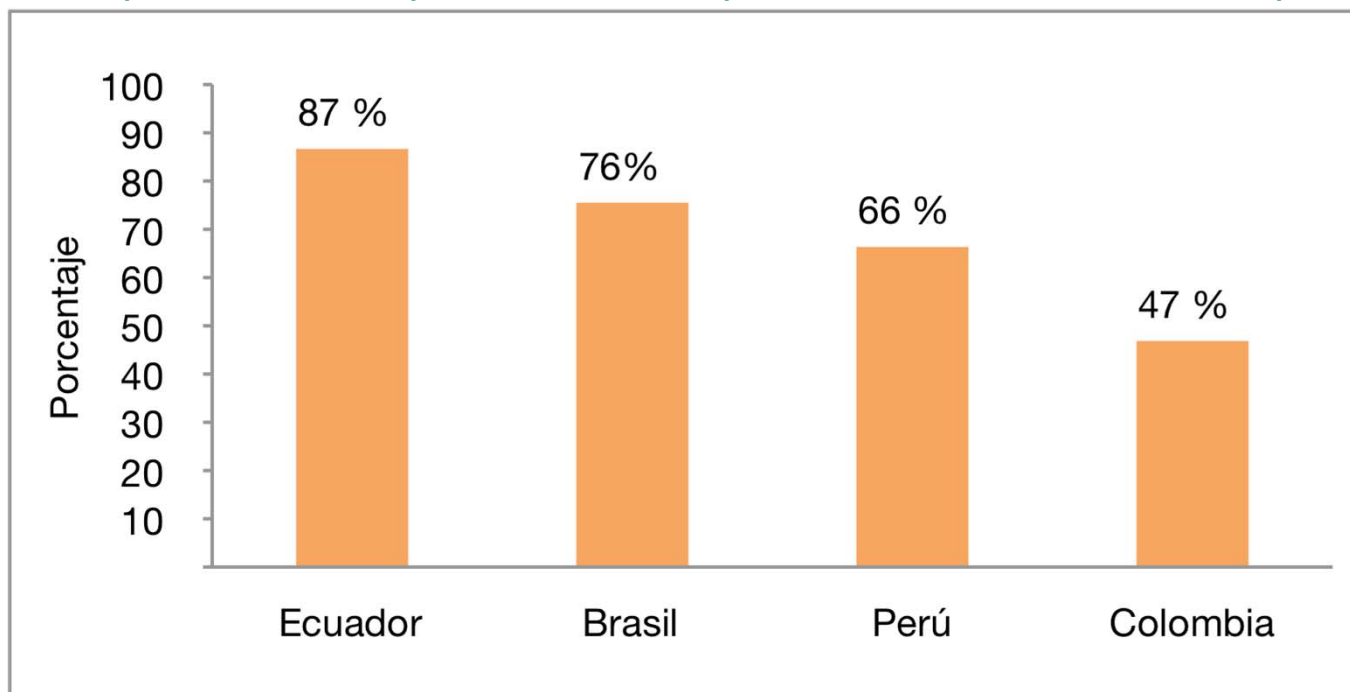


Área de influencia: Perú



- 4 países
- 63 Unidades Administrativas sub nacionales
- 8 millones de Km²
- 45% de la superficie de Sudamérica

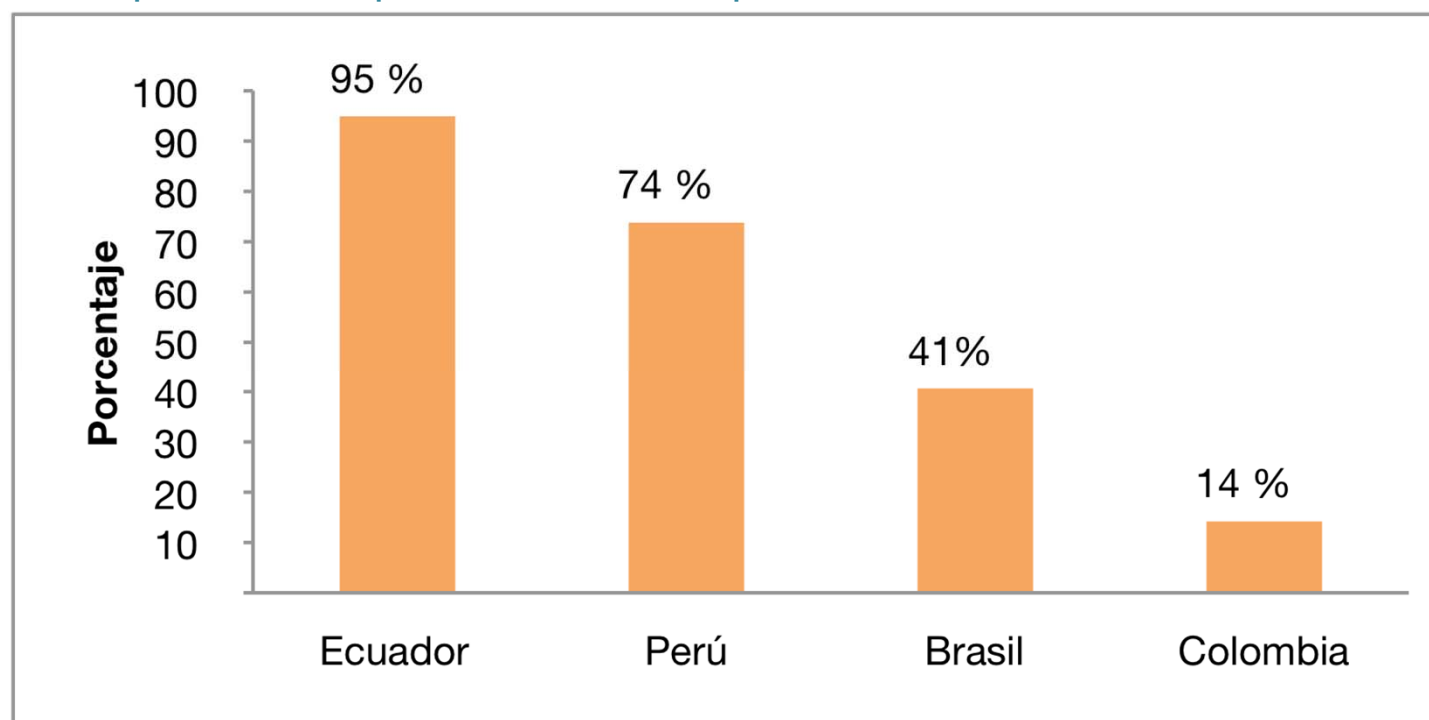
Participación de la superficie de cada país en el EID Amazonas Ampliado



Fuente: Elaboración propia según datos de IBGE, DANAIE, INEC, INEI.

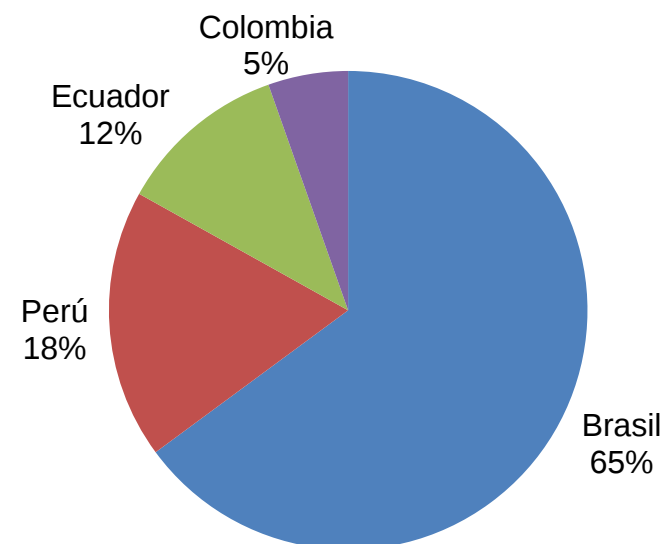
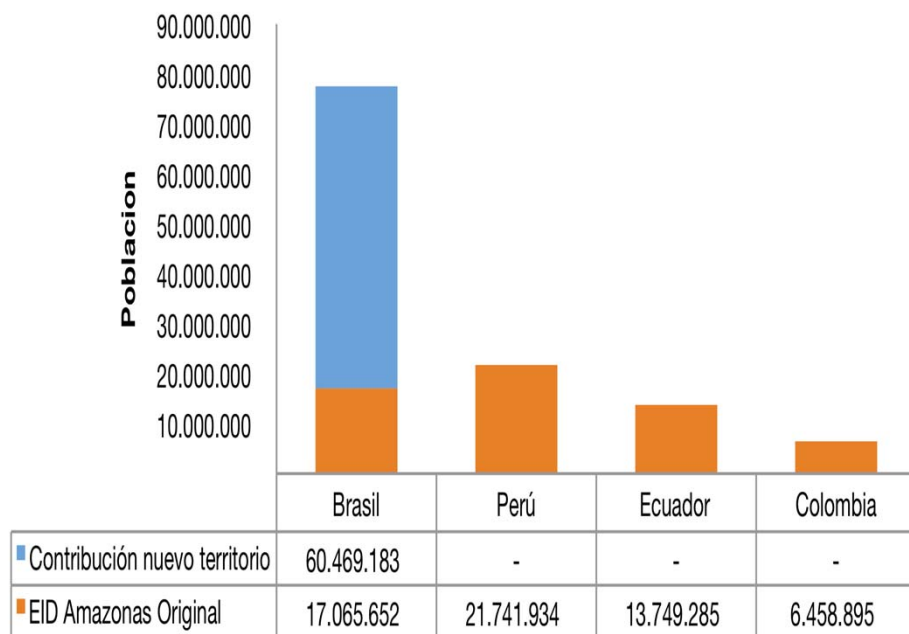
- 120 millones de personas
- 35% de la población de Sudamérica

Participación de la población de cada país en el EID del Amazonas

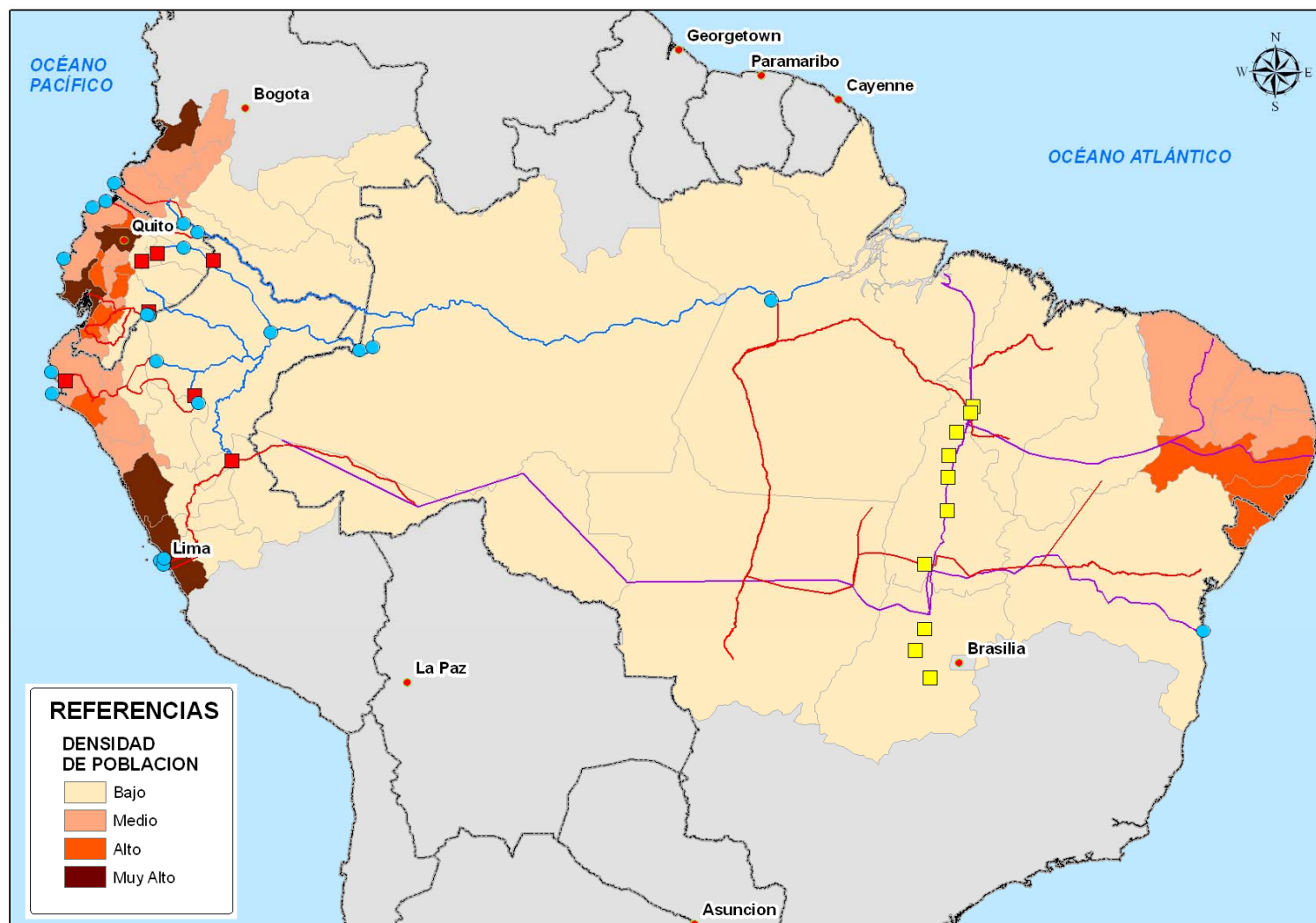


Fuente: Elaboración propia según datos de IBGE, DANAIE, INEC, INEI.

Población involucrada en el EID Amazonas Original y Ampliado



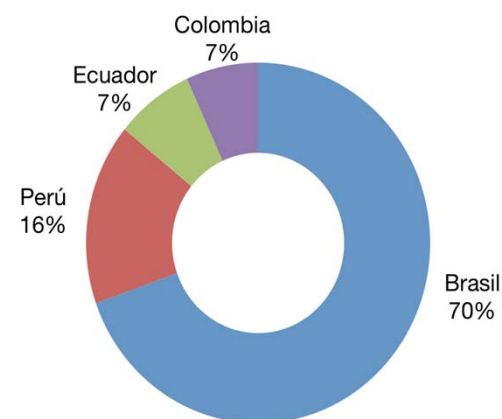
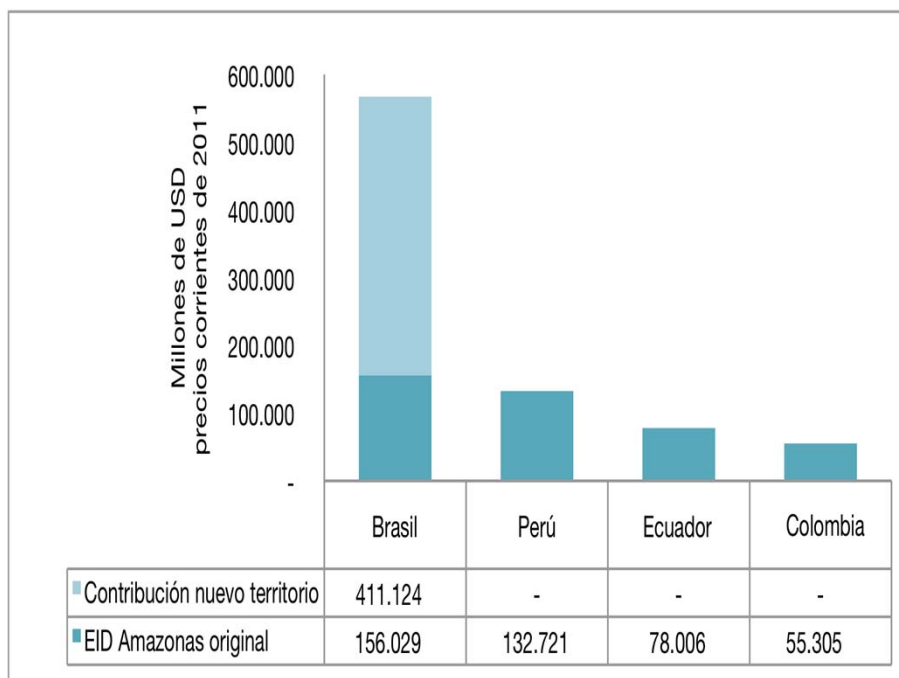
Densidad Poblacional



Antecedentes Económicos

El nuevo territorio que se agrega duplica el valor de la economía del EID del Amazonas original, lo que significa un enorme potencial para la complementación de las economías regionales y el intercambio comercial entre los países.

Contribución al PBI de las UA



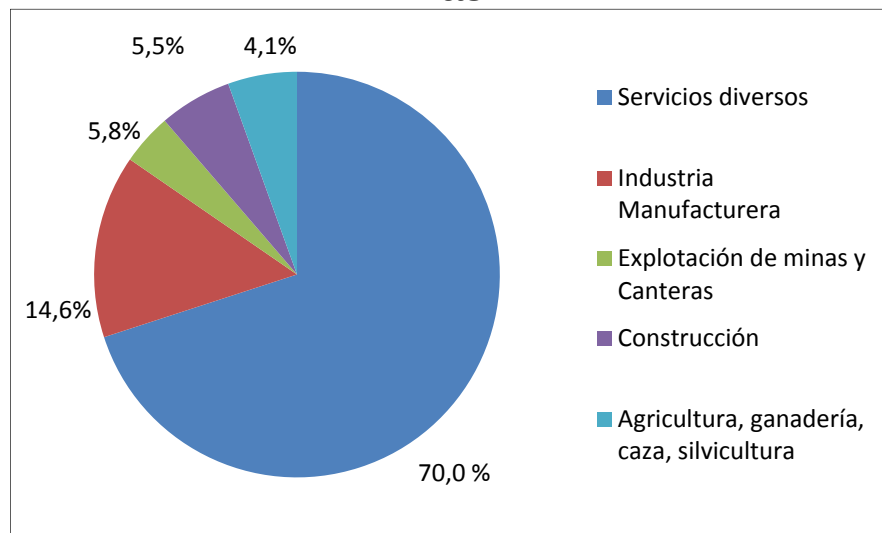
Participación relativa PBI
agregado según UA y países
EID del Amazonas

Fuente: Elaboración propia según antecedentes de CEPAL

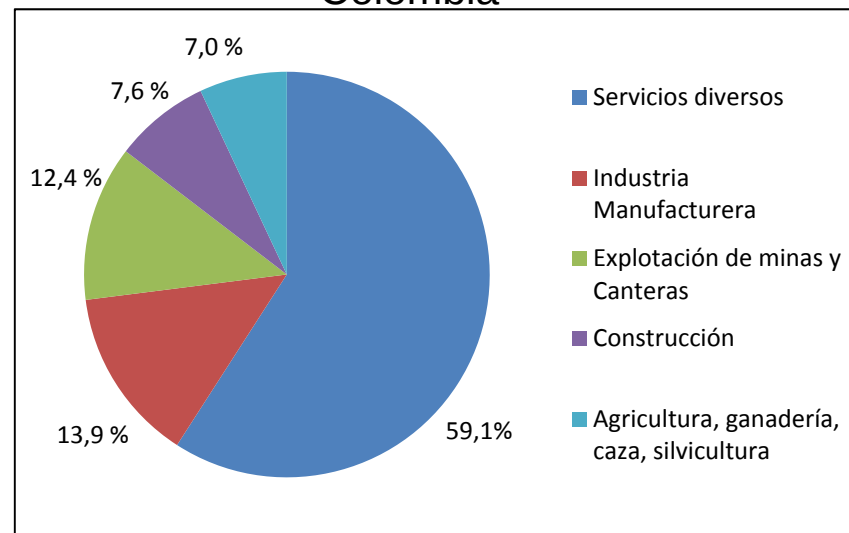
Estructura económica de los países

(Según distribución del PBI)

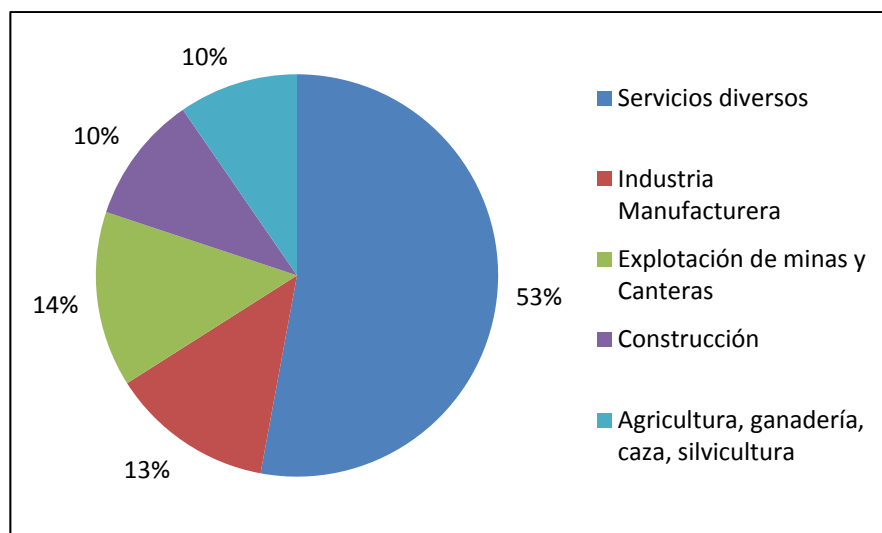
Brasil



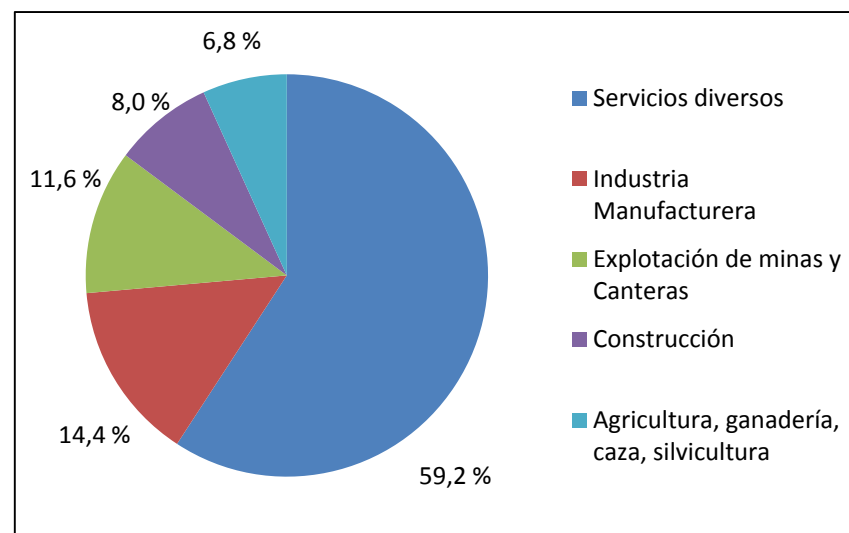
Colombia



Ecuador



Perú

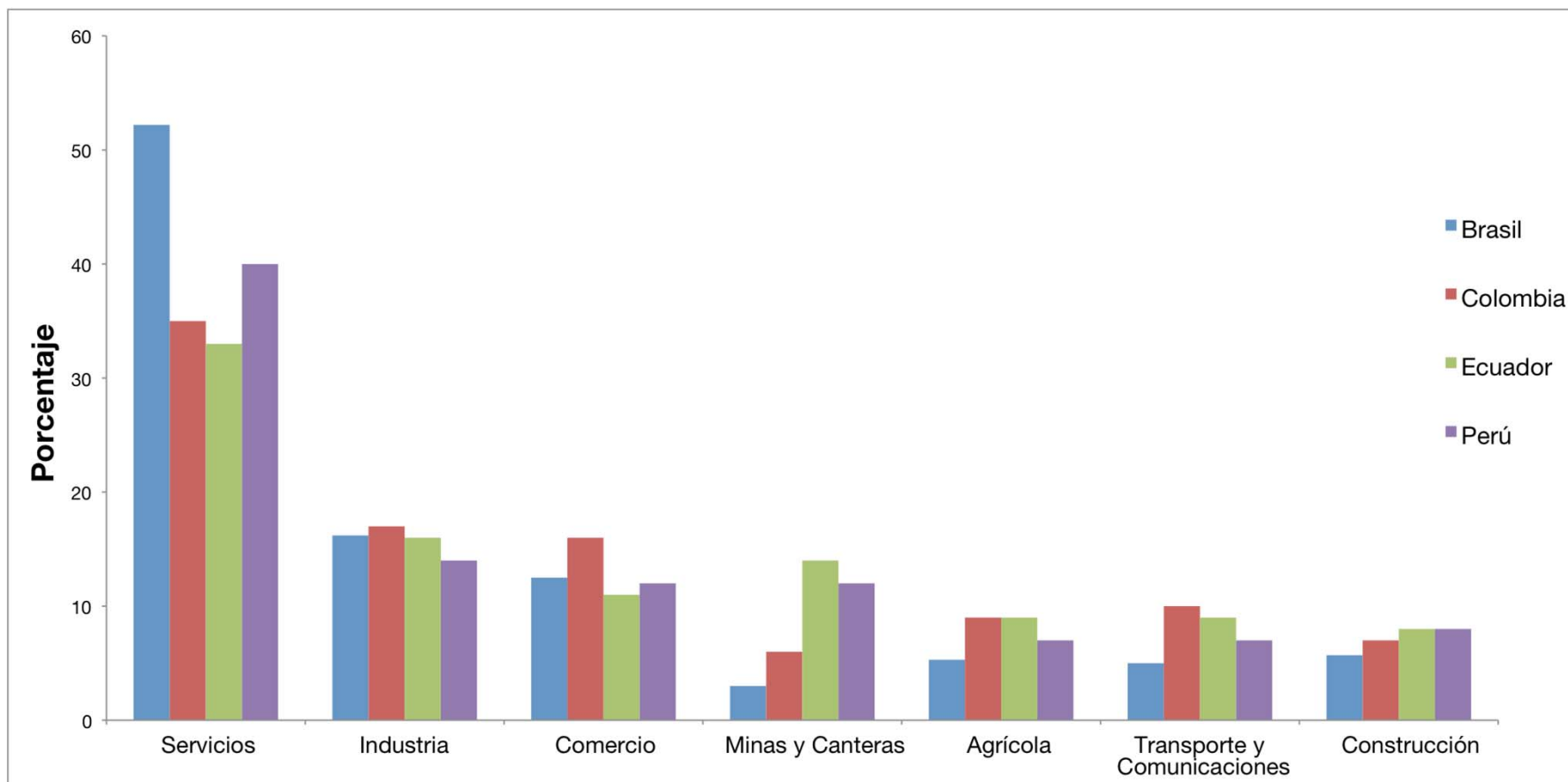


Fuente: CEPAL.



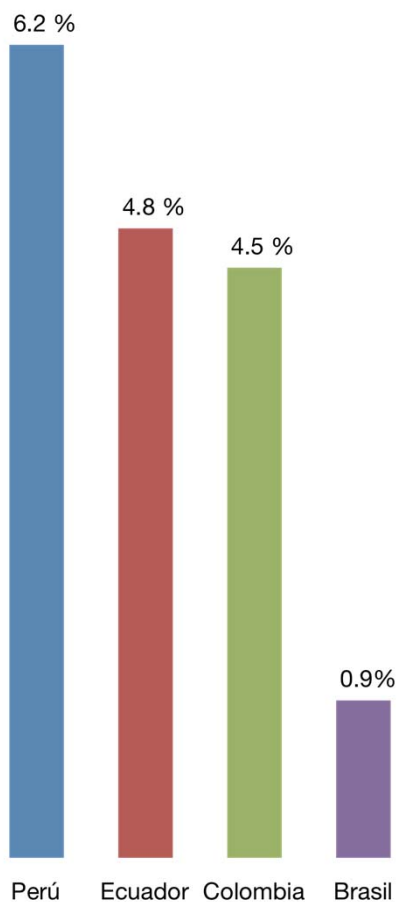
Participación en el PBI ramas economía según país

Los 4 países presentan una importante presencia del sector servicios. La industria es equivalente en las 4 economías. Ecuador y Perú destacan en la explotación de Minas y Canteras.

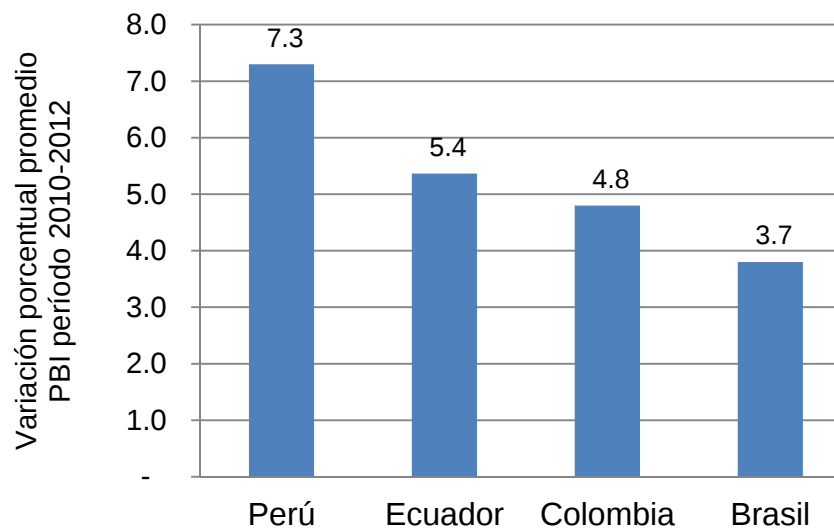


Fuente: IBGE, (Brasil) DANA E. (Colombia) Banco Central del Ecuador e INEI. (Perú).

Comportamiento del PBI últimos 3 años



Tasa de variación del PBI año 2012

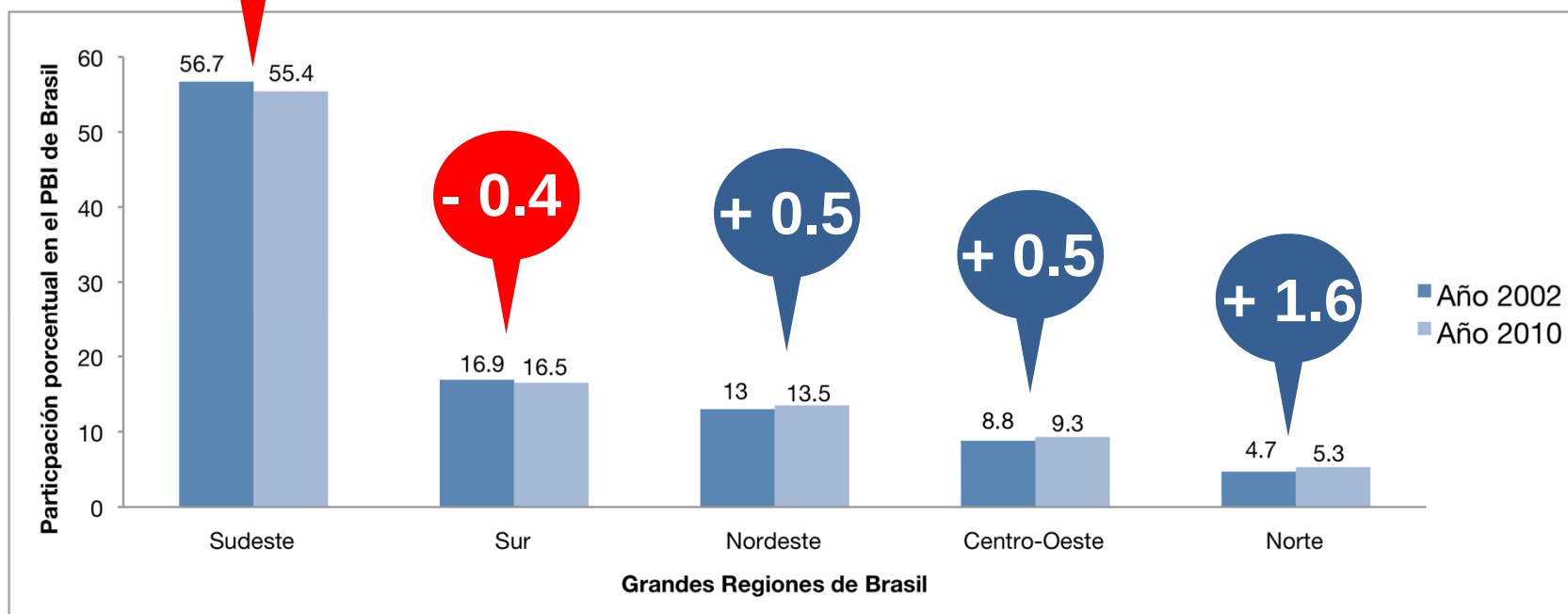


Promedio PBI período 2010-2012

Participación relativa de las regiones brasileñas en el PBI (Evolución período 2002-2010)

- 1.3

Evolución de la participación relativa en el PBI de las grandes regiones del Brasil (período 2002 – 2010).



Principales productos según país en las UA que participan del EID

BRASIL

Aluminio, Bovinos, Cobre, Fertilizantes, Hierro y Acero, Madera, Maíz, Mandioca, Petróleo y derivados, Soja. Destacan los Estados de Mato Grosso con soja y Para con soja y hierro.



COLOMBIA

Valle del Cauca, Tolima y Huila destacan en producción de café. Huila Putumayo y Tolima en la Extracción de Petróleo crudo y gas. Manufactura en Valle del Cauca.



ECUADOR

Banano. Extracción de petróleo crudo y gas en Sucumbios, Orellana, Napo y Pastaza. Industrias diversas en Guayas y Pichincha (alimentos, bebidas, refinación, químicos, coque, caucho y plástico)



PERÚ

Minería metálica en Ancash, Cajamarca, Pasco, La Libertad y Lima. En agricultura sobresalen Lima y La Libertad muy por sobre el resto con aves, carnes diversas, caña de azúcar y azúcar. En industrias Lima concentra mas del 58%.



Intercambio comercial desde países del Eje hacia Brasil (Fuente DATAINTAL)

Fundamentalmente materias primas o productos con baja elaboración

- **Colombia y Perú** sobre un 75% de sus envíos a Brasil corresponden a cobre y sus manufacturas; combustibles minerales, aceites minerales; minerales metalíferos, escorias y cenizas; plástico y sus manufacturas; caucho y su manufacturas



- **Ecuador** en un 76% corresponde a Preparaciones de carne, pescados; Azúcares y dulces; maderas. (41,4 M. USD en 2008)



- Este comercio se verifica por Vía marítima a puertos del Océano Atlántico **vía Canal de Panamá**, principalmente a puerto de Santos (Brasil).



Intercambio comercial desde Brasil hacia los países del Eje

(Fuente DATAINTAL)

Fundamentalmente productos con alto valor agregado

- Sobre un 74% de los envíos a los países corresponde a Vehículos automotores (Livianos, pesados, agrícolas), Calderas, máquinas; Fundición de hierro y acero; Combustibles minerales, Aceites minerales; Maquinas y material eléctrico; Plásticos y sus manufacturas; Productos químicos orgánicos.
- Este comercio se verifica por Vía marítima a puertos del Océano Pacífico **vía Canal de Panamá.**



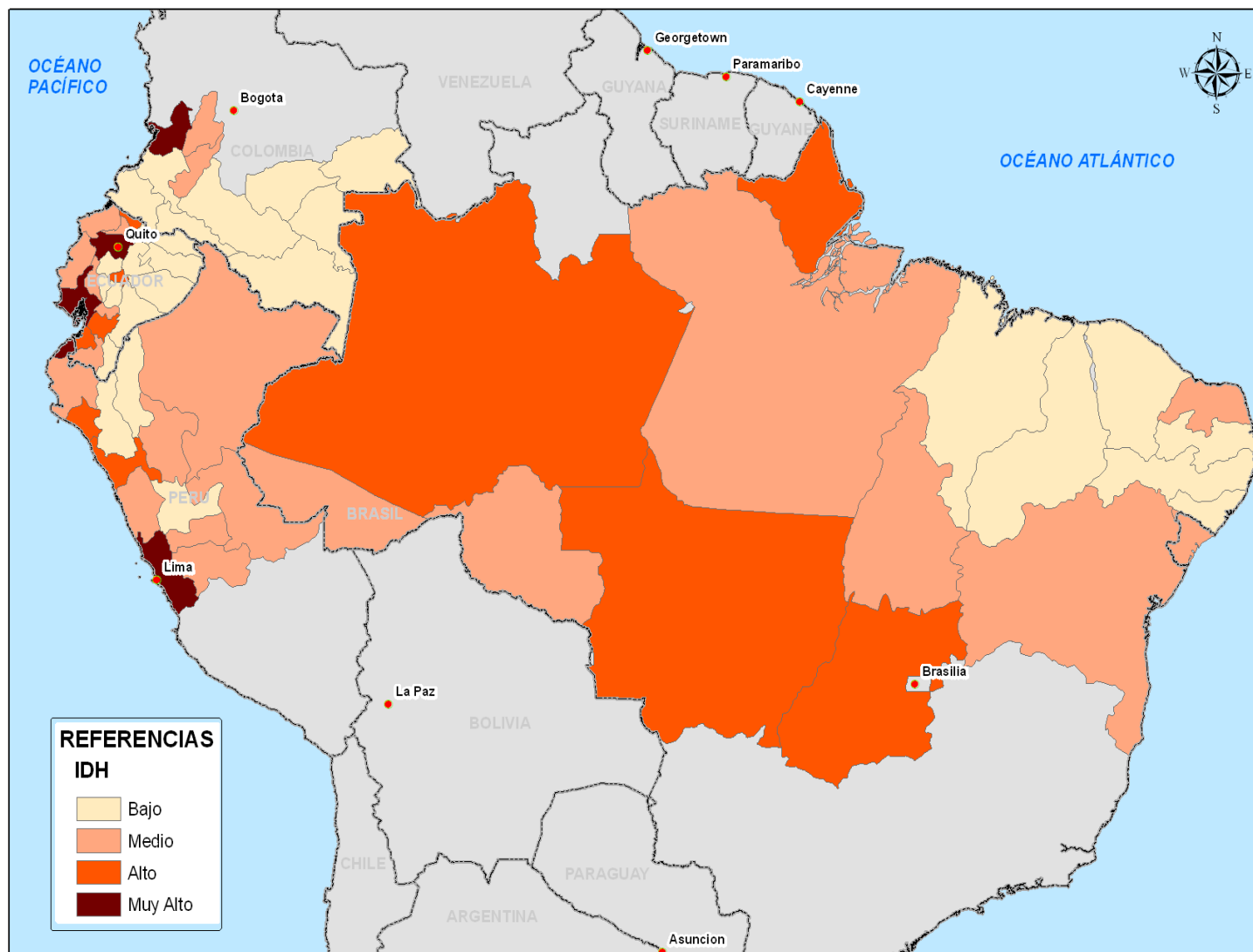
Intercambio comercial al interior del Eje por hidrovía del Amazonas (CAF/CEPAL)

- **Alto flujo de carga nacional o internacional INTRA EJE y Muy bajo movimiento de carga Internacional o de Ultramar**
- El año 2006 más de 23 millones de toneladas incluido gas y petróleo se movilizan en la hidrovía del Amazonas
- El movimiento de carga ultramar, según la misma fuente, no superó las 200.000 toneladas.



Antecedentes Sociales

Índice de Desarrollo Humano (IDH) de las UA pertenecientes al EID del Amazonas Ampliado.



IDH, Índice Compuesto

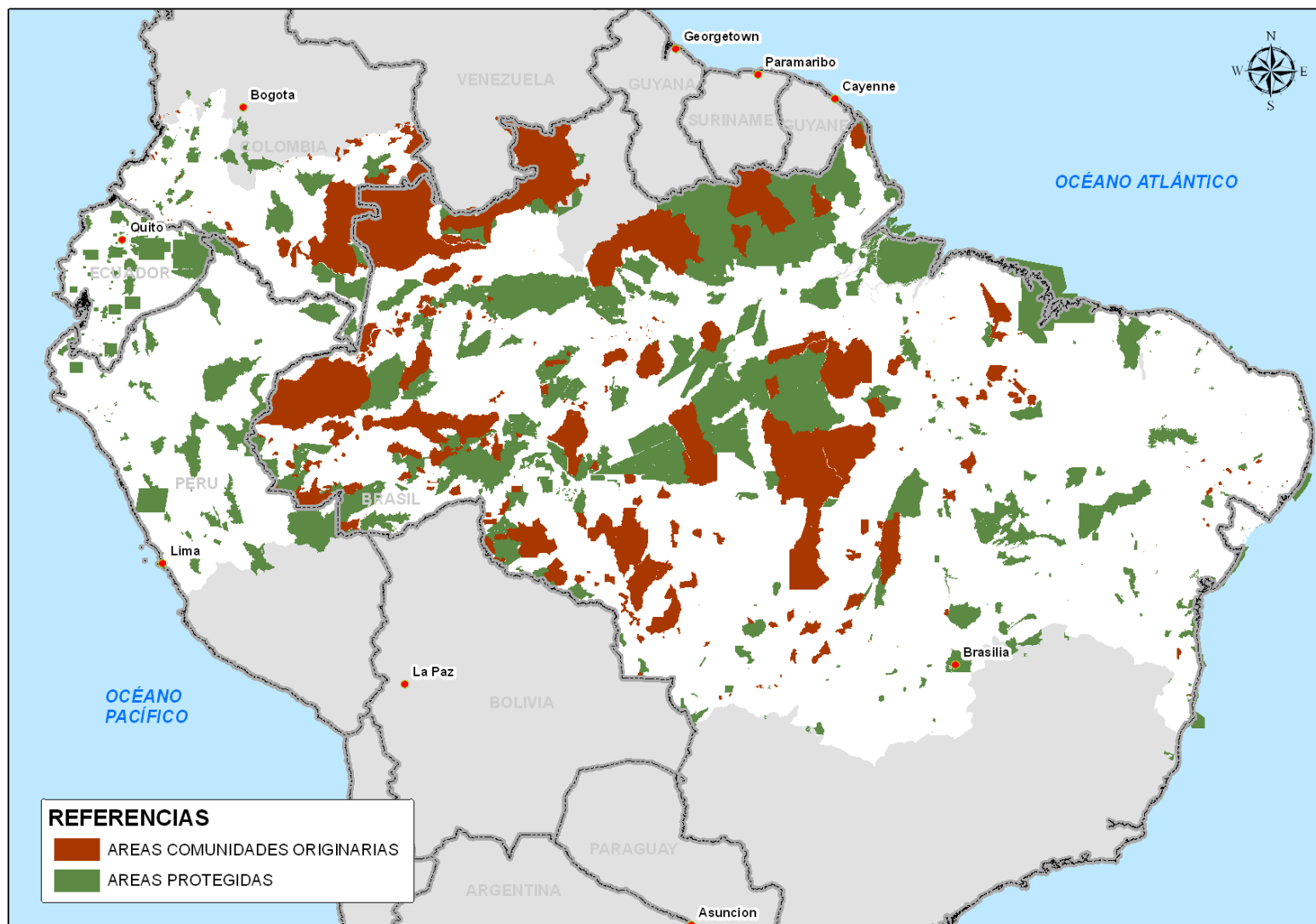
Esperanza de vida

Educación

Ingresos

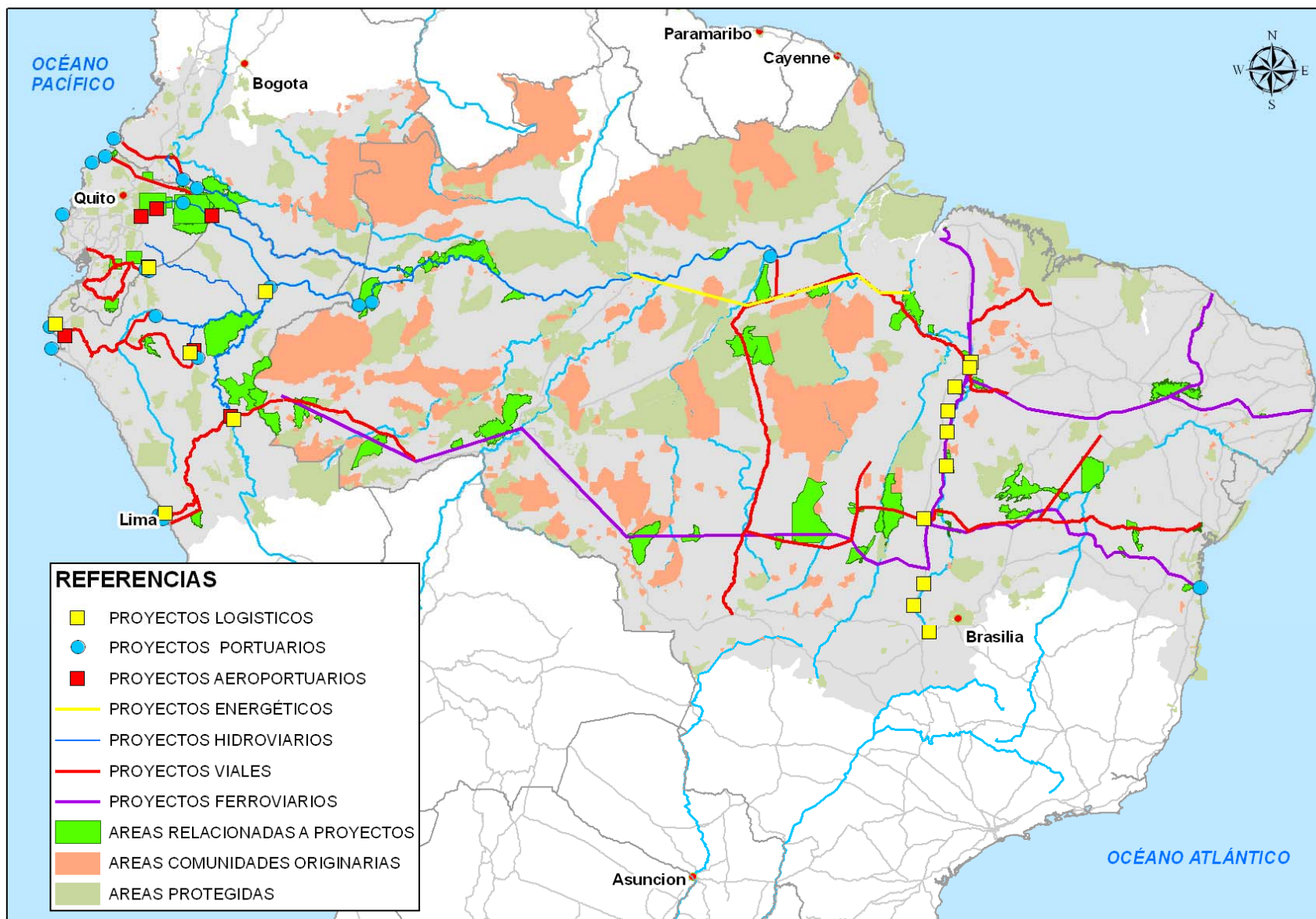
Antecedentes Ambientales

Áreas protegidas y Áreas de Comunidades Originarias en el EID del Amazonas Ampliado



Fuente: Elaboración propia en base PNUMA. Programa Naciones Unidas para el Medio Ambiente

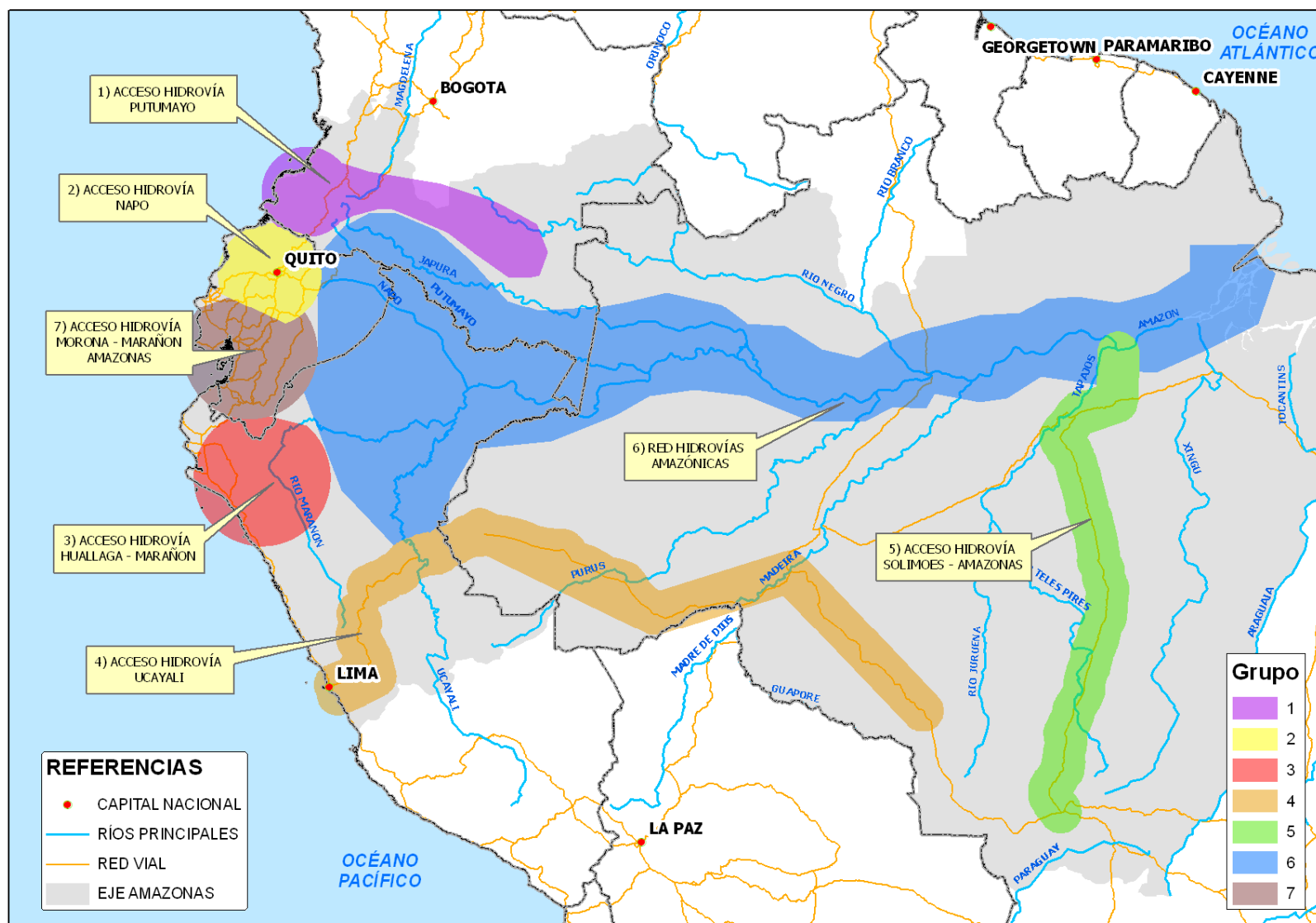
Relación de la Infraestructura con las Comunidades Originarias y las Áreas Protegidas



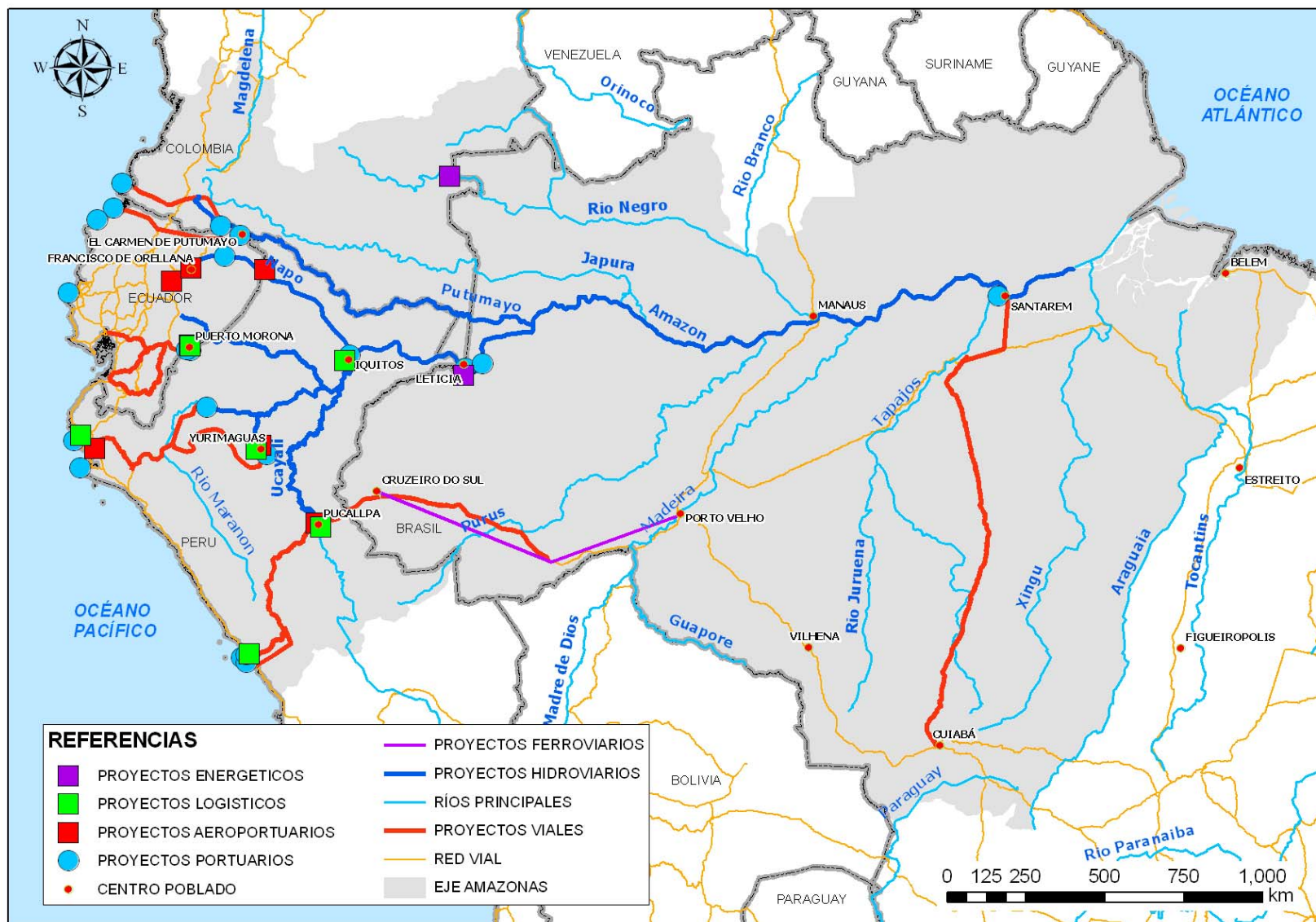


Infraestructura

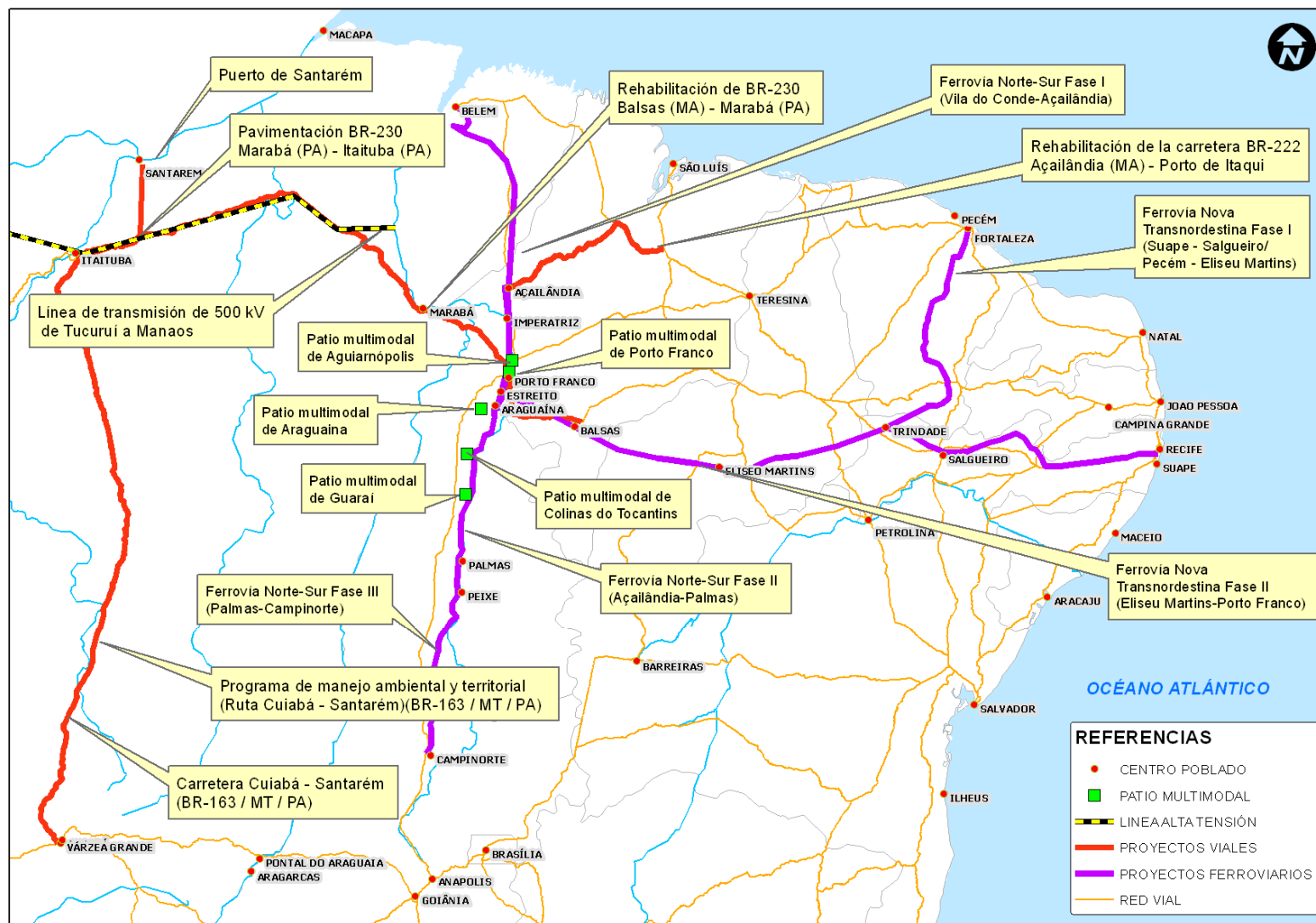
Grupo de proyectos del Eje del Amazonas original



Cartera de proyectos del Eje del Amazonas Original



Nueva configuración del GP5 : Conexión entre la cuenca amazónica y el nordeste septentrional de Brasil





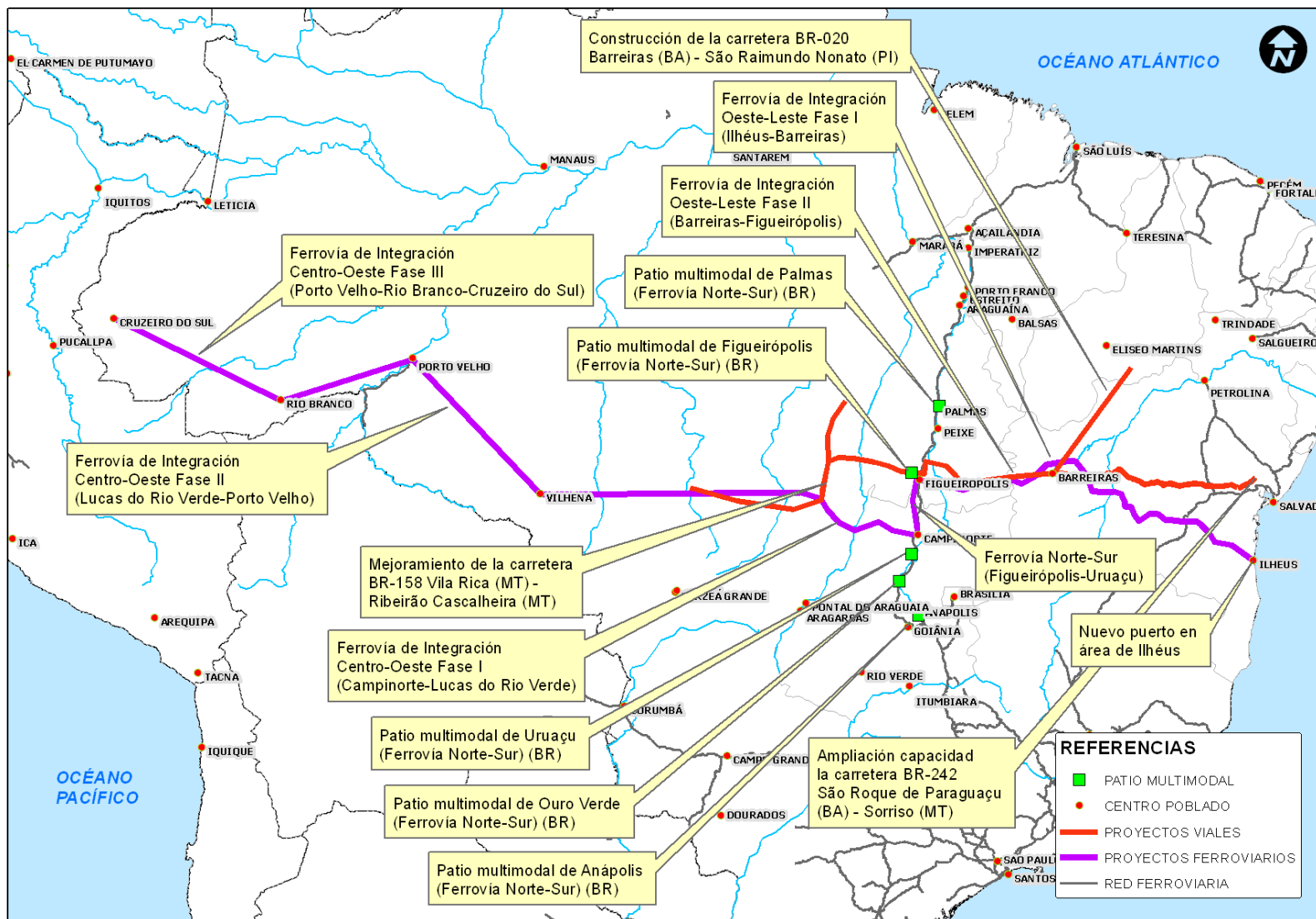
Función Estratégica del GP5 Conexión entre la cuenca amazónica y el nordeste septentrional de Brasil

- Ampliar las alternativas de transporte y de conexión centro-oeste – nordeste septentrional de Brasil y acceso a nuevos puertos y mercados de la región.
- Reducir los costos logísticos vinculados al abastecimiento de insumos y distribución de productos para facilitar la integración entre el nordeste septentrional y la cuenca amazónica.
- Proporcionar una infraestructura de transporte eficiente para atraer actividades productivas a la región.
- Incorporar Manaus al sistema eléctrico interconectado brasileño con efectos positivos para la economía y el medio ambiente.

Listado de proyectos del GP5 Conexión entre la cuenca amazónica y el nordeste septentrional de Brasil

1. Ferrovia Nova Transnordestina Fase I (Suape - Salgueiro/Pecém - Eliseu Martins) (BR)
2. Ferrovia Nova Transnordestina Fase II (Eliseu Martins-Porto Franco) (BR)
3. Ferrovia Norte-Sur Fase I (Vila do Conde-Açailândia) (BR)
4. Ferrovia Norte-Sur Fase II (Açailândia-Palmas) (BR)
5. Ferrovia Norte-Sur Fase III (Palmas-Campinorte) (BR)
6. Patio multimodal de Aguiarnópolis (Ferrovia Norte-Sur) (BR)
7. Patio multimodal de Araguaína (Ferrovia Norte-Sur) (BR)
8. Patio multimodal de Guaraí (Ferrovia Norte-Sur) (BR)
9. Patio multimodal de Colinas do Tocantins (Ferrovia Norte-Sur) (BR)
10. Patio multimodal de Porto Franco (Ferrovia Norte-Sur) (BR)
11. Rehabilitación de la carretera BR-222 Açailândia (MA) - Porto de Itaqui (MA) (BR)
12. Rehabilitación de la carretera BR-230 Balsas (MA) - Marabá (PA) (BR)
13. Pavimentación de la carretera BR-230 Marabá (PA) - Itaituba (PA) (BR)
14. Línea de transmisión de 500 kV de Tucuruí a Manaus
15. Carretera Cuiabá - Santarém (BR-163 / MT / PA) (BR)
16. Programa de manejo ambiental y territorial (Ruta Cuiabá - Santarém)(BR-163 / MT / PA) (BR)
17. Puerto de Santarém (BR)

Nuevo GP8: Conexión ferroviaria Porto Velho – Nordeste Meridional de Brasil



Función Estratégica del GP8

Conexión ferroviaria Porto Velho – Nordeste Meridional de Brasil

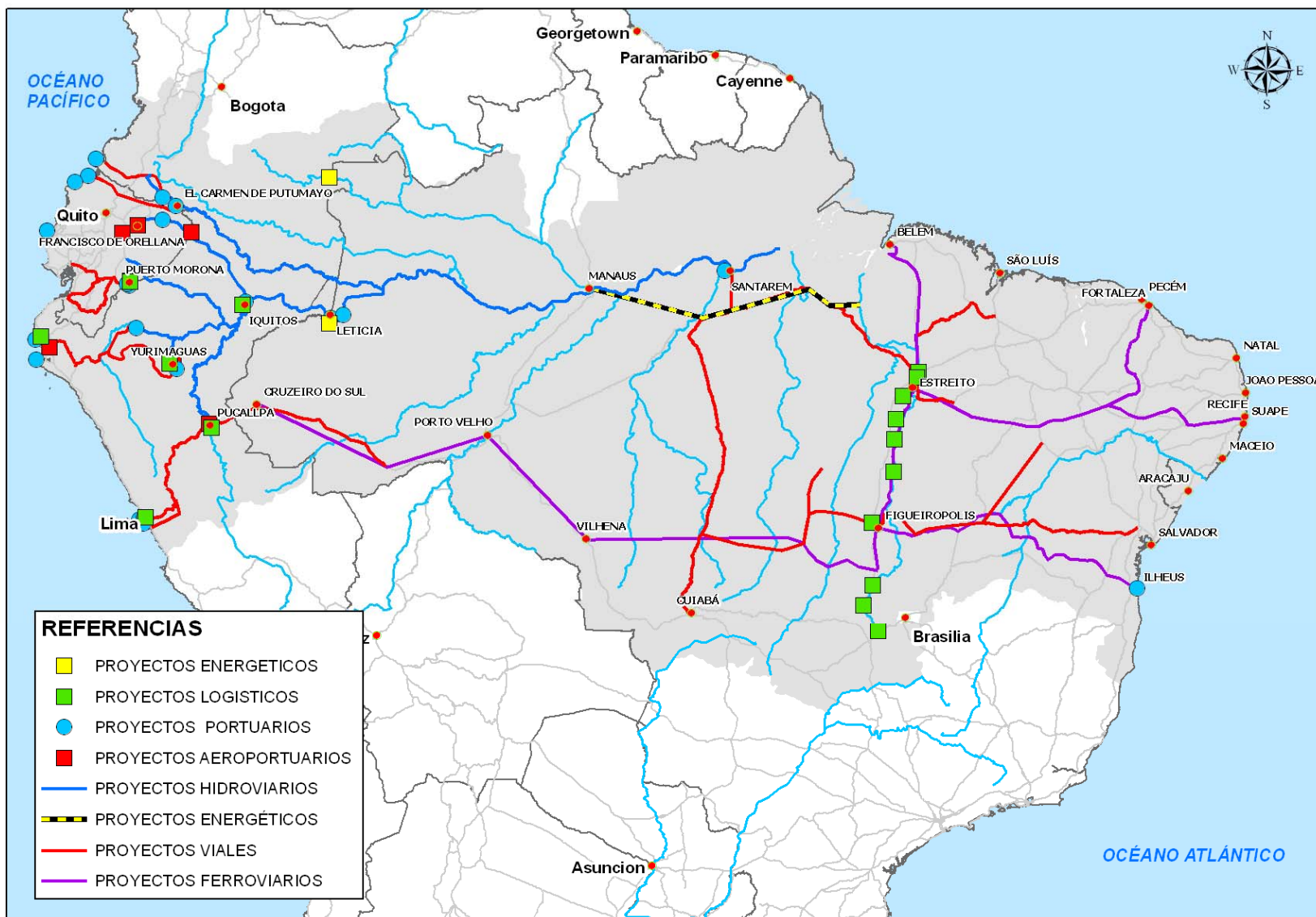
- Reducir los costos logísticos vinculados al abastecimiento de insumos y distribución de productos, y facilitar el acceso a los mercados regionales y a los puertos del Atlántico y del Pacífico.
- Incentivar el modo ferroviario potenciando los beneficios para el medio ambiente y la eficiencia energética.
- Proporcionar mejores condiciones para el comercio intrarregional.



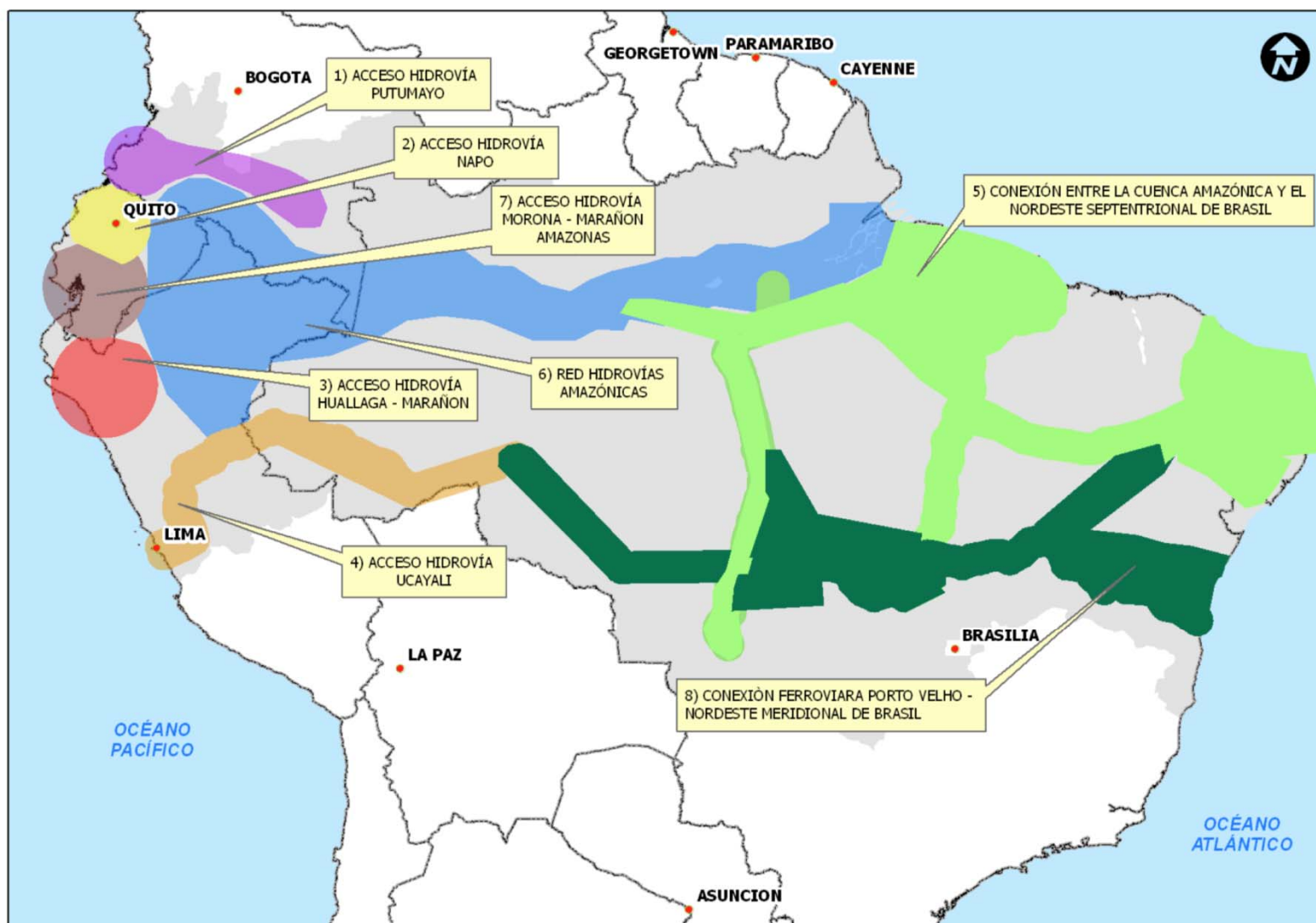
Listado de proyectos del GP8 Conexión ferroviaria Porto Velho – Nordeste Meridional de Brasil

1. Ferrovia de Integración Oeste-Leste Fase I (Ilhéus -Barreiras) (BR)
2. Ferrovia de Integración Oeste-Leste Fase II (Barreiras- Figueirópolis) (BR)
3. Ferrovia de Integración Centro-Oeste Fase I (Campinorte-Lucas do Rio Verde) (BR)
4. Ferrovia de Integración Centro-Oeste Fase II (Lucas do Rio Verde-Porto Velho) (BR)
5. Ferrovia de Integración Centro-Oeste Fase III (Porto Velho-Rio Branco-Cruzeiro do Sul) (BR)
6. Ferrovia Norte-Sur (Figueirópolis-Uruaçu) (BR)
7. Patio multimodal de Palmas (Ferrovia Norte-Sur) (BR)
8. Patio multimodal de Figueirópolis (Ferrovia Norte-Sur) (BR)
9. Patio multimodal de Uruaçu (Ferrovia Norte-Sur) (BR)
10. Patio multimodal de Ouro Verde (Ferrovia Norte-Sur) (BR)
11. Patio multimodal de Anápolis (Ferrovia Norte-Sur) (BR)
12. Ampliación de la capacidad de la carretera BR-242 São Roque de Paraguaçu (BA) - Sorriso (MT) (BR)
13. Mejoramiento de la carretera BR-158 Vila Rica (MT) - Ribeirão Cascalheira (MT) (BR)
14. Construcción de la carretera BR-020 Barreiras (BA) - São Raimundo Nonato (PI) (BR)
15. Nuevo puerto en el área de Ilhéus (BR)

Cartera de proyectos del Eje del Amazonas Ampliado



Eje del Amazonas Ampliado. Grupos de Proyectos resultantes de la expansión

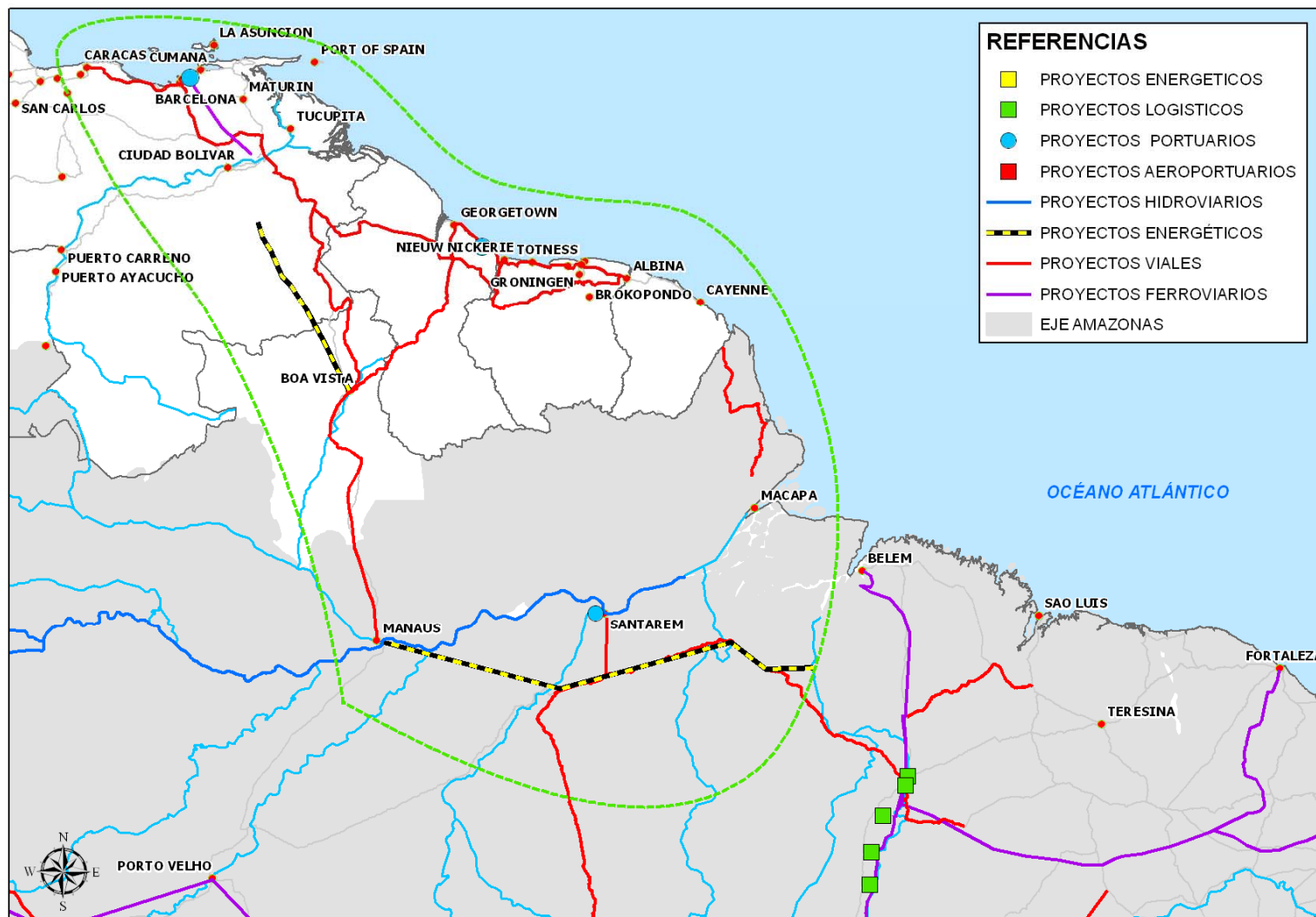




Interacción con otros EID

Vinculación con el Eje del Escudo Guyanés

La conexión principal se da través de la vinculación carretera entre Manaus y Boa Vista en territorio brasileño, continuando por vía carretera hasta la ciudad de Caracas, estructurando así una conexión directa entre el polo industrial de Manaus y la capital venezolana.



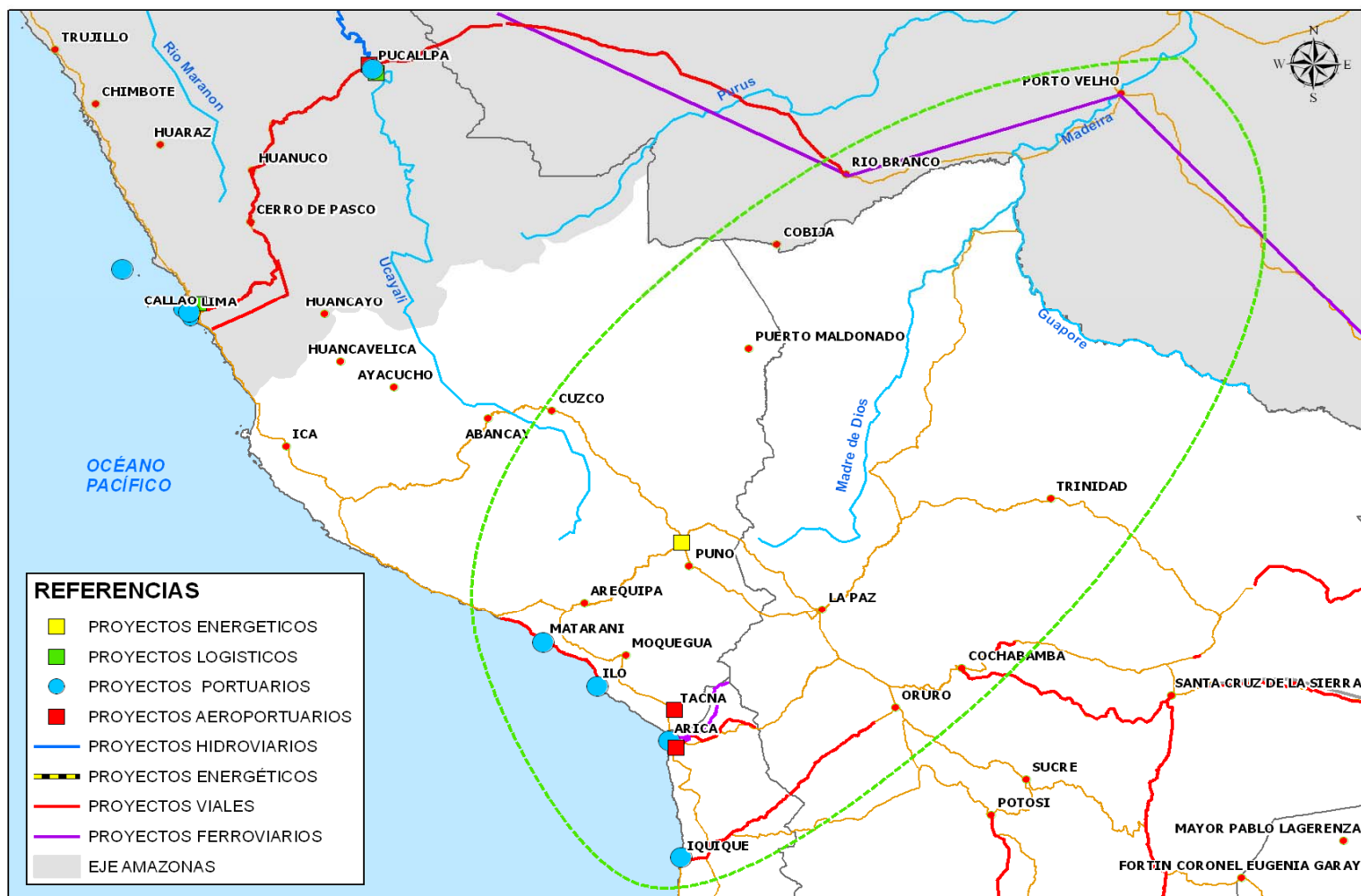
Vinculación con el Eje Perú – Brasil - Bolivia

Vinculación de las ciudades de Porto Velho y Río Branco con los tres grupos de proyectos del Eje Perú – Brasil – Bolivia: Corredor Porto Velho – Río Branco – Assis – Puerto Maldonado – Cusco / Juliaca – Puertos del Pacífico (Grupo 1); el corredor Río Branco – Cobija – Riberalta – Yucumo – La Paz (Grupo 2); y el Corredor fluvial Río Madeiras – Madre de Dios – Beni (Grupo 3)



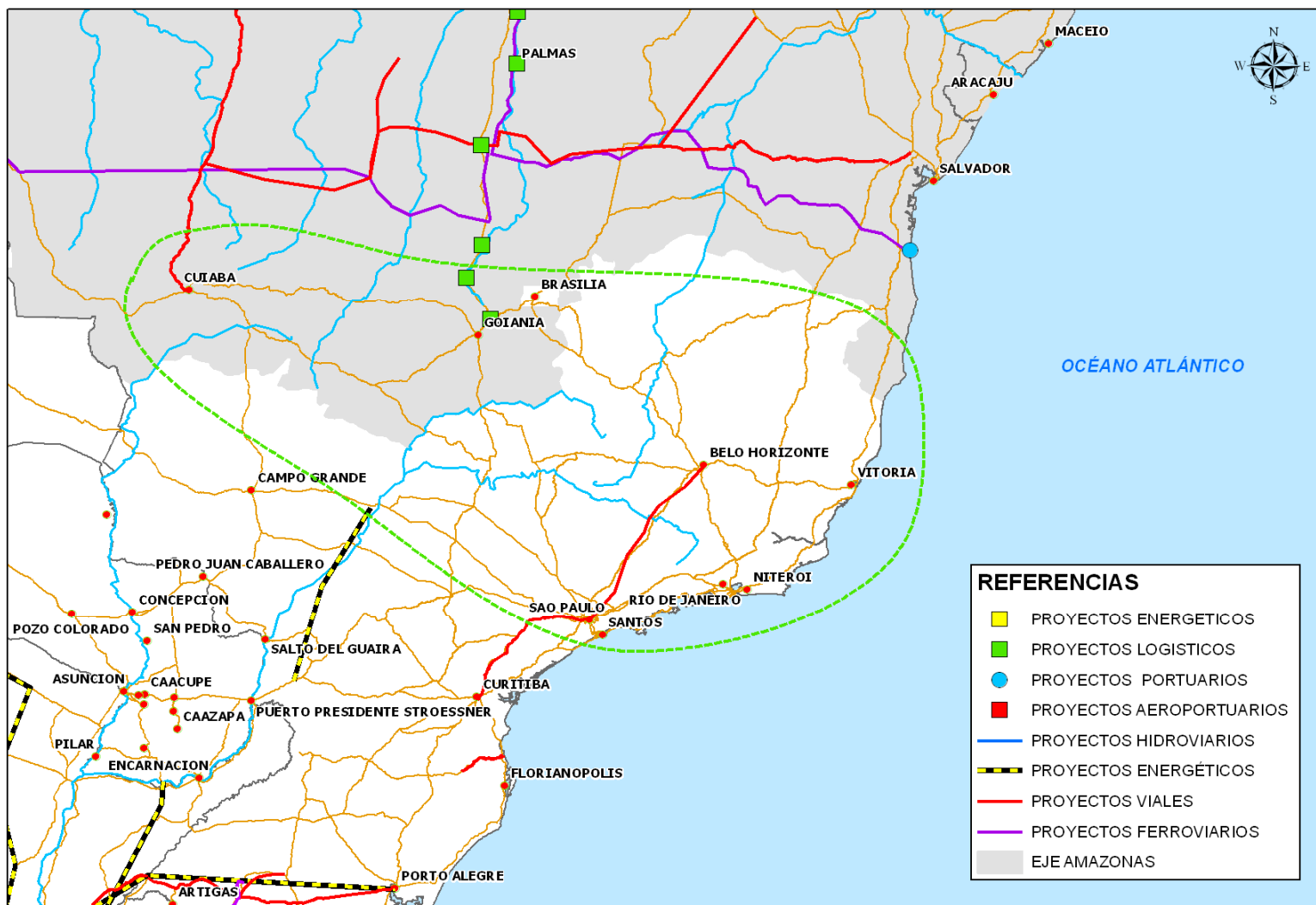
Vinculación con el Eje Interoceánico Central

Las vinculaciones con el Eje Interoceánico Central se darían entre los territorios del suroeste brasileño (Estados de Acre, Rondônia y Mato Grosso) con Bolivia y Perú a través de la carretera Cuiabá – Santa Cruz de la Sierra, vía la ciudad fronteriza de São Matías en Brasil, y por otra parte la conexión carretera entre la ciudad de Porto Velho con los puertos de Ilo y Matarani en Perú.



Vinculación con el Eje MERCOSUR-Chile

La vinculación se da principalmente por modo carretero entre el Estado de Mato Grosso y los puertos de Santos, Paranaguá y Vitória



Consideraciones finales



Remolcador Causai Nambi por el Morona hacia Puerto Leticia (CO)



Consideraciones finales

- Las evidencias que surgen de la caracterización indican la importancia que tiene el promover un desarrollo de los niveles sub-nacionales que se benefician con la implantación de la infraestructura, ello en complemento al objetivo de conectar ambos océanos.
- Dichos niveles sub nacionales presentan, en determinados casos, importantes brechas en materia económica y social, razón por la cual la infraestructura puede transformarse en un importante motor de su desarrollo.
- La presencia de Comunidades Originarias y Áreas Protegidas sugiere la necesidad de observar con atención el vínculo entre estas y la infraestructura a desarrollar.
- 120 millones de personas son una gran oportunidad de mercado para la integración económica y comercial de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú.



GRACIAS

**Jaime Valdés Castro
Matías Parimbelli**

Mayo de 2013

El contenido de este documento es responsabilidad de sus autores y no compromete la opinión de las instituciones que conforman la CCT, Gobiernos e Instituciones que participan de COSIPLAN/IIRSA
Los mapas son de carácter referencial y no representan los límites oficiales de ninguno de los países involucrados

