

Construcción de infraestructura nacional en los últimos años

La obra de infraestructura más importante de estos últimos ocho años es el Oleoducto de Crudos Pesados, actualmente en plena construcción. El nuevo ducto tendrá 503 km de largo desde Lago Agrio hasta Esmeraldas y requiere una inversión privada de \$ 1.300 millones. La obra es un proyecto de OCP Limited con su filial OCP Ecuador y comenzó en junio de 2001, previéndose que estará lista en agosto de 2003.

A su vez, la mayor obra hidroeléctrica del país en estos años es la central hidroeléctrica Marcel Laniado de Wind, parte del proyecto múltiple Daule Peripa. Con una inversión de \$ 289 millones de dólares, el proyecto, ejecutado por Cedegé, fue construido por un consorcio conformado por: Ansaldo Energía, Impregilo, Icis y Equidor. La primera unidad de generación fue inaugurada el 29 de abril de 1999.

Otra obra de gran importancia en el ámbito nacional es la rehabilitación de la carretera Santo Domingo-Puerto Ila-Quevedo, que comunicará las provincias de Pichincha y Los Ríos. Esta obra tiene un costo de \$ 645,3 millones y se supone estará lista en este mes de octubre, después de seis años de trabajos. Asimismo, a finales de septiembre se inauguró la carretera Iba-

rra-San Lorenzo, que permitirá la comunicación más rápida entre las provincias de Imbabura y Esmeraldas, con un costo de \$ 88,4 millones.

Por otro lado, la empresa Herdoíza Crespo Construcciones estuvo a cargo de una de las mayores obras de vialidad ejecutadas en los últimos

años: la carretera Palmas-Guarumales-Méndez-Morona (reconstrucción de dos tramos y construcción del tramo Guarumales-Méndez), que integra al Austro con las provincias surenorientales y facilita el acceso a la Amazonía. Esta vía permite llegar, por tierra, desde Cuenca, por Paute, a Gua-



Construcción del OCP.

Foto: Augusto Ordóñez

rumales (donde está la Central Hidroeléctrica de Paute) y desde allí, por la nueva carretera, hasta Méndez y finalmente al río Santiago, para llegar luego al río Morona. Esto permite el enlace directo con el sector del Cenepa. Esta carretera forma parte, además, de la Vía Interoceánica, pues si se comienza el viaje en el Pacífico (Guayaquil o Puerto Bolívar), se puede llegar, a través de Cuenca, Méndez y Morona, al Atlántico vía el Amazonas por el puerto de Belén en el Brasil. Este ambicioso proyecto, con un costo de \$ 139,3 millones, empezó en 1994 y se espera que esté terminado el próximo año.

En el ámbito regional

En los últimos años, el Ministerio de Obras Públicas ha tenido que invertir recursos en la construcción y rehabilitación de carreteras, sobre todo en la Costa y en el Oriente del país. En la provincia de Los Ríos se rehabilitaron las carreteras Quevedo-Ventanas y Ventanas-Juján. Estos trabajos comenzaron en octubre de 1996 y estarían listos en este mes de octubre, con un costo total de \$ 929,6 millones. Así también, en Esmeraldas se está construyendo desde agosto de 1995 la carretera Bilsa-San Gregorio-San José de Chamanga y el tramo Muisne-Súa-Atacames-La Ye de Tabiazo con un costo de \$ 45,7 millones. En la provincia de Sucumbíos se construyeron los tres tramos de la carretera Interoceánica Norte desde julio de 1996 hasta febrero de este año, con un costo total de \$ 169,9 millones.

En la Sierra, los trabajos más importantes tienen que ver con la concesión al consorcio Panavial hasta diciembre de 2005 de la carretera Panamericana en los tramos Rumichaca-Guayllabamba, es decir desde el Carchi hasta el norte del Distrito Metropolitano de Quito; y la Alóag-Riobamba, es decir desde el sur del D.M.Q. hasta Chimborazo. Previamente a la operación de los peajes, las carreteras debieron ser reasfaltadas y adecuadas, lo que se hizo a un costo de \$ 48,9 millones el tramo norte y \$ 43,2 millones el tramo sur.

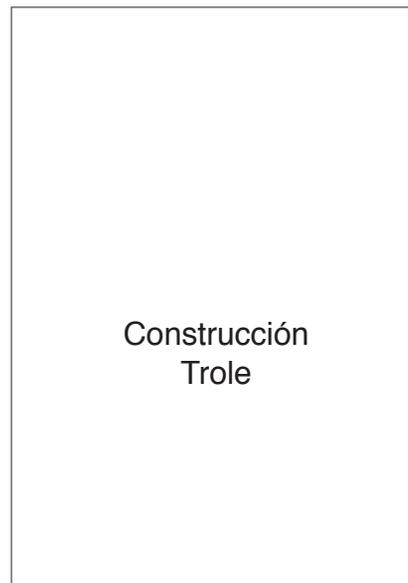
En las principales ciudades del país

• QUITO

El principal proyecto llevado a cabo por el municipio de la capital del país en los últimos años es el de agua potable La Mica-Quito Sur. La primera etapa de este proyecto, contratado por la EMAAP-Q cuando Jamil Mahuad era alcalde, y construido por Techint Inabronco, Tams-Hazen & Sawyer-PBI-Geotecnia-CIC, costó \$ 68,1 millones. La construcción de una presa en la laguna La Mica, de la central hidroeléctrica El Carmen, de una planta de tratamiento de agua potable y de tanques de reserva y distribución y líneas de conducción y transmisión empezó en junio de 1997 y terminó en junio de 2000. En el mismo año, la empresa metropolitana, bajo la administración del alcalde Paco Moncayo, empezó con la construcción de la segunda etapa. Esta consistió en 443 km de redes de agua potable, 234 km de redes de alcantarillado y 33,9 km de colectores y tuvo un costo de \$ 41,5 millones. Este proyecto, que fue concluido en agosto de este año, tiene gran importancia puesto que es el mayor proveedor de agua para la ciudad de Quito.

También en la administración de Jamil Mahuad se construyó la primera etapa de la vía, el sistema eléctrico y la provisión de trolebuses para el sistema de transporte por trolebús, de uso exclusivo en Quito. La construcción del tramo desde la Ye hasta El Recreo costó \$ 54,5 millones y se inauguró en diciembre de 1995, después de 15 meses de trabajos. En febrero de 1997, se empezó con la construcción de la segunda etapa, desde El Recreo hasta Turubamba. Esta obra, que costó \$ 4 millones, se terminó en abril del año 2000. Y para completar este sistema de transporte, en la actual administración se construyó la terminal de buses alimentadores en la Av. Río Coca, que costó \$ 1,4 millones y se puso en funcionamiento en marzo de 2002 (después de siete meses de construcción).

Otros dos proyectos importantes para mejorar el servicio de agua pota-



Construcción Trole

Construcción de las vías para la implementación del trole.



Muro y presa en la quebrada Rumipamba "Proyecto laderas del Pichincha".

ble de la capital son la optimización de Papallacta y el Salve Faccha, ubicados en la cuenca del Oyacachi. Los dos fueron contratados por la EMAAP-Q y construidos por el Consorcio Comintra. La optimización de Papallacta costó \$ 48,7 millones y finalizó en septiembre de 1998, mientras que el proyecto Salve Faccha costó \$ 12,4 millones y se terminó de construir en enero de este año.

Un trabajo a mediano plazo que comenzó bajo la administración de Jamil Mahuad en mayo de 1998 y que concluyó en julio de 2002, bajo la alcaldía de Paco Moncayo, es el pro-

Foto: Archivo Gestión.

Otras obras

Obra	Provincia	Costo (en millones de \$)
Carretera Borbón - Maldonado - Mataje	Esmeraldas	37,3
Paso Lateral Ambato	Tungurahua	29,2
Carretera Las Peñas - Borbón	Esmeraldas	26,7
Carretera San José de Chamanga - Pedernales	Manabí	20,9
Carretera Progreso - Chongón	Guayas	15,8
Carretera San Lorenzo - San José	Manabí	13,3
Trasvase Oyacachi	Pichincha	12,3

Fuente: MOP.

Otras obras en Quito

Obra	Costo (en millones de \$)	Fecha de inauguración
Trabajos de agua potable y alcantarillado	9,9	2001 / 2002
Ecovía - obra vial	5,5	Abril de 2000
Camal Metropolitano de Quito	4,9	Diciembre de 1995
Colector Calderón	3,4	Julio de 2002
Ecovía - trabajos varios	2,9	Septiembre de 2002
Intercambiador en la Villaflores	2,7	en ejecución
Ampliación de la Panamericana Norte	1,9	Diciembre de 1996
Intercambiador Plaza Indoamérica	1,6	Junio de 2000
Repavimentación de vías		

Fuente: EMAP, MOP.

yecto Laderas del Pichincha. El objetivo principal de esta obra es evitar los deslaves, por lo que se han ido construyendo diques de retención de lodos, presas de regulación, reservorios laterales, estaciones pluviométricas, barreras de contención y se ha puesto en marcha un plan de manejo de desechos sólidos y adiestramiento comunitario. Toda esta obra ha estado a cargo de varias empresas, entre ellas Hidalgo-Hidalgo, Tams, Oikos, y ha tenido un costo de \$ 25 millones.

El tercer tramo de la Nueva Vía Oriental constituye una arteria vial de gran flujo vehicular que une los dos valles cercanos a la ciudad de Quito, Cumbayá y Los Chillos. Esta carretera se construyó desde noviembre de 1991 hasta diciembre de 1995 y estuvo a cargo de la empresa Herdoíza Crespo Construcciones; tuvo un costo total de \$ 16,9 millones.

• CUENCA

En los últimos años, el Municipio de Cuenca se ha preocupado por mejorar la imagen de la ciudad. Con es-

te fin, en agosto de 2000 empezó el programa "Mejora tu barrio", un proceso de co-gestión urbanística entre los diferentes barrios y la munici-

palidad, para trabajar en infraestructura básica, vialidad, alumbrado público y equipamiento comunitario de lugares para la educación, la recreación y la seguridad ciudadana. Este programa, que finalizó en agosto del presente año, tuvo un costo total de \$ 15,6 millones. Bajo la administración de Fernando Cordero, el Municipio trabajó también en la repavimentación del centro histórico y en la remodelación del Parque Calderón, gastando \$ 800 mil y \$ 750 mil, respectivamente, y en la construcción del puente sobre el río Tomebamba, que se inauguró en mayo de este año y tuvo un costo de \$ 680 mil.

• GUAYAQUIL

La principal obra pública de esta ciudad en los últimos años es el proyecto Malecón 2000, para el que se ha necesitado una inversión de \$ 75 millones. Los recursos para la realización de este proyecto vinieron de la donación del 25% del Impuesto a la Renta de personas y empresas, así como de fondos estatales, todos canalizados a una corporación privada. La construcción comenzó en junio de 1998 y se la dividió en varias etapas:



El remodelado Parque Calderón, en Cuenca.



Malecón en Guayaquil.

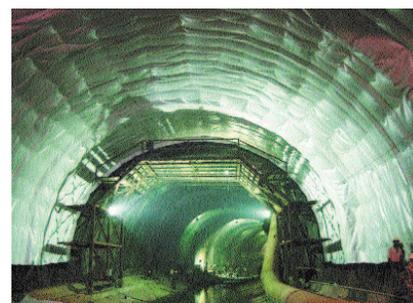
Mercado Sur, Plaza Olmedo, Centro Comercial Malecón 2000, Plaza Cívica, Zona de Recreación, Jardines del Malecón y Museo de Banco Central, de las cuales la primera en inaugurarse fue la Plaza Cívica en julio de 1999. La construcción de la infraestructura de este proyecto está terminada, pero para que esté totalmente listo faltan algunas cosas, como la apertura del nuevo Museo del Banco Central.

Otra obra muy importante es el denominado “Proyecto Urbano: Túneles de Guayaquil”, ubicados en el cerro Santa Ana. Este proyecto se inició en abril de 2000, cuando se firmó el contrato entre el Municipio de Guayaquil y el Consorcio OHL (Obrascón Huarte Laín), Sucursal Ecuador y Semaica. Esta obra no sólo comprende la construcción de dos túneles, sino también la regeneración total de las descargas de agua de la ciudad (para que no haya inundaciones), la remodelación de la calle Malecón, la repavimentación de algunas calles, la construcción de dos viaductos (el primero

en la Pedro Menéndez y el otro en Boyacá y Julián Coronel) y de la Plaza Colón, y tiene un costo de \$ 60,7 millones. Se espera que todo el proyecto esté terminado a finales de este año.

El Municipio de Guayaquil invirtió recursos también en la regeneración urbana del cerro Santa Ana para convertirlo en uno de los atractivos turísticos de la ciudad. Este proyecto comenzó en enero de 2001 y hasta el momento se han gastado \$ 2 millones, completando las 3 primeras etapas, que comprenden escalinatas, miradores, servicios higiénicos, capilla en la parte alta del cerro, plaza de honores y faro. Se espera gastar un monto similar en la implementación de las últimas tres etapas, que incluirán, entre otras cosas, un museo naval.

En términos viales, en la administración de León Febres Cordero, se realizaron las siguientes obras, todas a cargo del Grupo J.P. Construcciones: el viaducto en la Av. Juan Tanca Marengo, que se inauguró en junio del 2000 y tuvo un costo de \$ 1,3 millones; la solución vial en la Av. Pedro Menéndez Gilbert, que estuvo lista en



Túneles en el cerro Santa Ana.



Intercambiadores en la Av. Pedro Menéndez Gilbert.

julio del 2001 y tuvo un costo de \$ 700 mil; y la construcción de la Vía Marginal del Salado y el puente sobre el Estero Salado, que se pusieron en uso en febrero de 1998, con un costo de \$ 600 mil. **G**