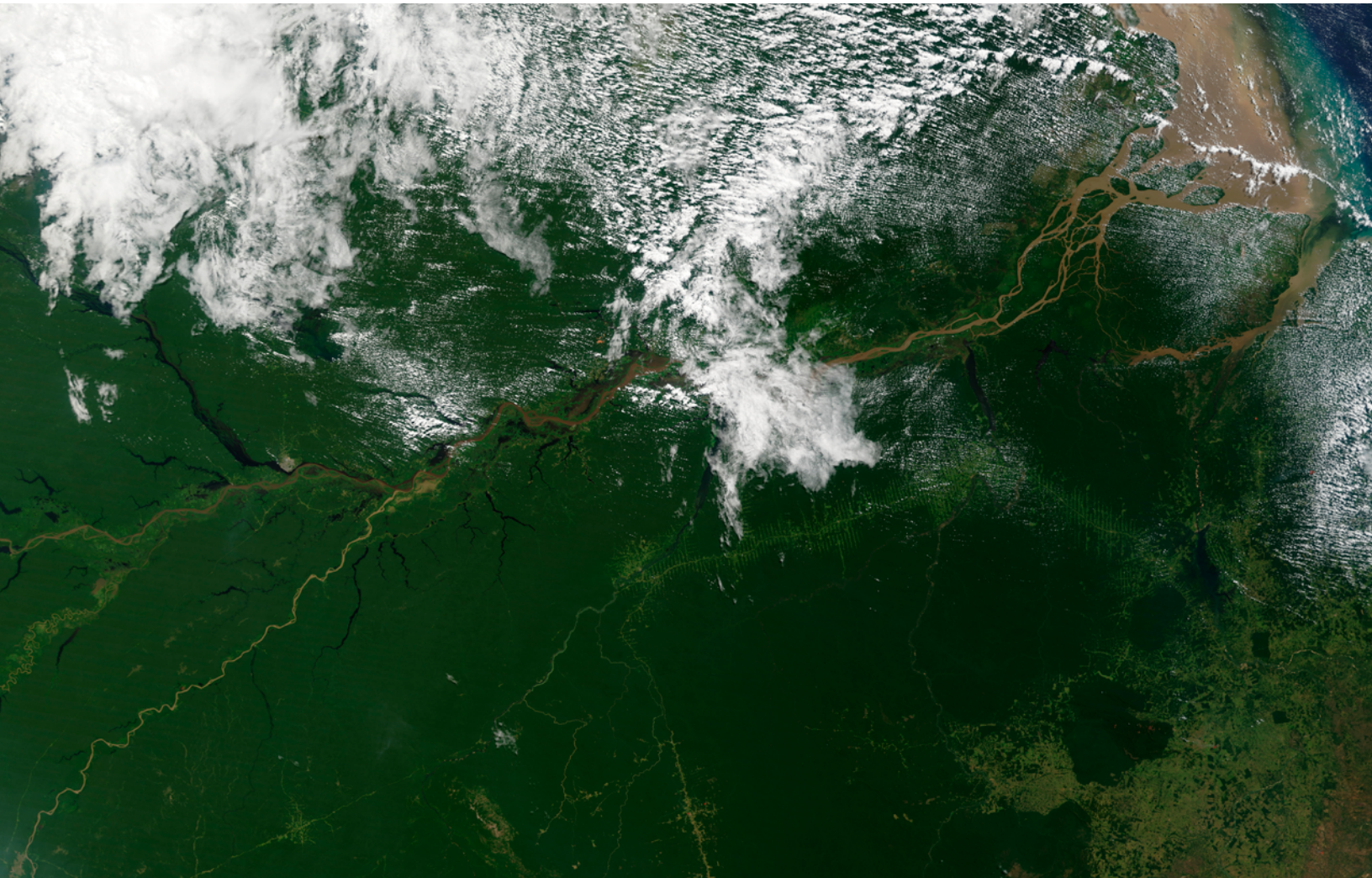




EJE AMAZONAS

Manta - Manaus



El documento resume el análisis y seguimiento de las actividades de actores gubernamentales y sociales, tanto como de actores académicos, empresariales y expertos independientes, involucrados en la implementación del Corredor Manta-Manaos.

EJE AMAZONAS

Manta - Manaos

La designación de entidades geográficas y la presentación del material en este libro no implican la expresión de ninguna opinión de parte de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) o de la Fundación Mc Arthur respecto a la condición jurídica de ningún país, territorio o área, o de sus autoridades, o referente a la delimitación de sus fronteras y límites.

Los puntos de vista que se expresan en esta publicación no reflejan necesariamente los de la UICN o de la Fundación Mc Arthur.

Publicado por: UICN



Derechos Reservados

Se autoriza la reproducción de esta publicación con fines educativos y otros fines no comerciales sin permiso escrito previo de parte de quien detenta los derechos de autor con tal de que se mencione la fuente.

Se prohíbe reproducir esta publicación para venderla o para otros fines comerciales sin permiso escrito previo de quien detenta los derechos de autor.

Producción: Corporación de Gestión y Derecho Ambiental ECOLEX

Equipo Técnico:

Walter Rivera Coria, Asesor en Políticas y Legislación Ambiental - Redactor del Informe

Ma. Cristina Puente, Coordinación

Juan G. Auz, Asistente Técnico

Marcela Estrella, Asistente de Investigación

Edición: Patricia Cabaleiro

Diseño gráfico: Alfredo Rodríguez y Sharbel Gonzales

Citar como: **Rivera Coria, W. y otros. 2011. EJE AMAZONAS Manta – Manaos. Mapeo de Actores. Informe de ECOLEX/UICN.**

Contenido

| | |
|-----------------------------------------------|----|
| INFORMACIÓN INSTITUCIONAL | 2 |
| INTRODUCCIÓN | 3 |
| METODOLOGÍA | 4 |
| EL ÁREA DE TRABAJO | 7 |
| CLASIFICACIÓN | 13 |
| DESCRIPCIÓN | 13 |
| GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN | 23 |
| ANTECEDENTES | 23 |
| OBJETIVO | 23 |
| RESULTADOS | 24 |
| PROYECCIONES | 32 |
| ACTUALIDAD DEL PROYECTO | 35 |
| OPCIONES DE POLÍTICA E INICIATIVAS EN LA ZONA | 37 |
| CONCLUSIONES | 40 |
| BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS | 44 |

INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

La Corporación de Gestión y Derecho Ambiental ECOLEX, es una organización de la sociedad civil sin fines de lucro, cuya personalidad jurídica fue adquirida mediante Acuerdo Ministerial No. 83, otorgada por el Ministerio del Ambiente, el 30 de marzo de 1998, con el objeto de brindar asesoramiento general en materia de legislación y desarrollo ambiental sustentable, ejecución de programas y proyectos de desarrollo comunitario, administración y manejo de recursos naturales, prevención y control de la contaminación ambiental y otros, afines a su razón social.

La misión de ECOLEX es promover y ejecutar alternativas de política y legislación socioambiental para la constitución de una sociedad equitativa, solidaria y sostenible, y se constituye a su vez, en una organización reconocida en la región por su liderazgo en procesos de gestión para la promoción y defensa de derechos de las personas y de la naturaleza, y su trabajo con gobiernos locales y organizaciones sociales.

El trabajo de ECOLEX ha cubierto una gran diversidad de ramas del desarrollo ambiental y social, habiéndose destacado en iniciativas específicas para la formulación y consolidación de políticas públicas. Dichos procesos de gestión en beneficio del desarrollo de las comunidades locales, han sido propuestos de forma que los objetivos se vayan cumpliendo sucesivamente para asegurar una inclusión de todos los sectores de un área específica para fomentar la gobernanza en zonas que, por sus particularidades, son consideradas frágiles en términos de biodiversidad y ecosistemas.

El Área de Políticas y Legislación de ECOLEX tiene a su cargo el monitoreo y segui-

miento de iniciativas asociadas con infraestructura y megaproyectos; en particular en el marco de la denominada Iniciativa para la Integración Regional Sud Americana IIR-SA, cuyos proyectos tienen la capacidad de afectar a los ecosistemas, poblaciones y comunidades del país, y sus derechos humanos, individuales y colectivos. Esta visión incorpora no solo un enfoque eco-sistémico, sino que además hace transversal el respeto a la normativa constitucional vigente, materializando de esta forma las aspiraciones de establecer un nuevo paradigma democrático, en donde el poder político no se concentre en un solo estadio, sino que se reparta hasta a las bases mismas de la sociedad.

La Corporación ECOLEX, en el marco del proyecto "*Understanding Rapid Environmental Changes in Southern Tropical Andes*", realiza el seguimiento de las actividades de actores gubernamentales y sociales, tanto como de actores académicos, empresariales y expertos independientes, involucrados en la implementación de estos corredores de integración, dando énfasis principal al desarrollo del Corredor Manta-Manaos. Dicho esfuerzo y las actividades institucionales realizadas en dicho ámbito por Ecolex, le permiten disponer de importante información acerca de los posibles impactos a la sociedad civil y las nacionalidades indígenas, provocados por el referido proyecto de infraestructura, que ahora es presentado en este mapeo y seguimiento de actividades realizadas por los actores sectoriales de los ámbitos social, político e institucional, a escala regional y nacional¹. Lo dicho,

¹ En Anexos, se ofrece información detallada acerca de los eventos en que ha participado el equipo y la difusión/comunicación realizada en ellos con relación al proyecto y sus actividades, tanto como los avances a nivel de gestión en el seno de la CAF y el BID en que se ha participado.

posibilita una entrada cualitativa al tema, enriquecida con la interacción de los miembros del equipo en diferentes eventos y escenarios institucionales en los niveles nacional, internacional y también local, con los propios miembros de las nacionalidades que pueblan la Amazonía.

A su vez, ECOLEX, en su rol como Secretaría Ejecutiva de la iniciativa "Observatorio Ciudadano de Impactos Socio-Ambientales del Proyecto Eje Multimodal Manta Manaos en Ecuador (OC)", ha procurado mantener en actualidad el conocimiento acerca de los potenciales impactos sociales y ambientales de esta iniciativa.

INTRODUCCIÓN

La Iniciativa para la Integración Regional Sud Americana (IIRSA por sus siglas) ha sido un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de los doce países suramericanos, que tiene el objetivo de construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones. Para el caso de Ecuador, la implementación de IIRSA fue prevista dentro de un esquema que involucra el desarrollo de infraestructura en dos de sus ejes: el Eje Amazonas y el Eje Andino.

El denominado "Eje del Amazonas", o "Eje Multimodal Amazonas"² pretende constituirse en un eje de transporte para la interconexión de puertos importantes en la región pacífico noroeste, tales como Esmeraldas en el Ecuador por medio del puerto de Manta (Manabí), con puertos brasileños como Manaos, Belén y Macapá³. El carácter multimodal que se le atribuye, consiste en su posibilidad

² La noción de "Eje" hace mención a la dimensión regional que tienen estas obras. Los términos se utilizan indistintamente, mediante otros apelativos como: "Eje Multimodal IIRSA Manta-Manaos", "Eje Multimodal Biocéntrico" y "Eje del Amazonas". Dentro del país estas mismas obras son mencionadas de distintas formas, en algunos casos también como "Eje", y en otros, como: "Proyecto Multimodal IIRSA Manta-Manaos", "Corredor Vial IIRSA Manta-Manaos", "Proyecto IIRSA Manta Manaos", o simplemente "Vía Interoceánica". En el presente documento haremos referencia dentro de la dimensión nacional, a estas obras como "Proyecto IIRSA Manta Manaos", o "Proyecto IIRSA M-M".

de albergar, al menos, dos modos de transporte diferentes, que de acuerdo a la Convención de Naciones Unidas sobre Transporte Internacional, deberán encontrarse cubiertos por un mismo contrato, y entablarse entre países de origen y destino distintos³.

De acuerdo a información del gobierno de Ecuador proporcionada en 2010, el "Eje Multimodal Amazonas" del cual forma parte el proyecto IIRSA Manta-Manaos, consiste en el establecimiento de infraestructura para vías terrestres, en el tramo comprendido entre el Puerto de Manta y el Río Napo, con un primer trazo (Ruta "Norte") que atraviesa ciudades de segundo orden como Quevedo, Latacunga y El Coca; y un segundo trazo (Ruta "Sur") que abarca Latacunga, Ambato, Puyo y Tena; seguido por la hidrovía por el Río Napo, que se tiene proyectado, integrará pequeñas poblaciones situadas en sus márgenes, como Providencia, Peñacocha, El Edén y Tiputini, hasta arribar a un puerto fronterizo como Nueva Rocafuerte o Ballesteros, situados en el extremo oriental del Ecuador; antes de adentrarse en territorio peruano a través del curso de este mismo río⁴.

El Eje Andino, por su parte, en su tramo terrestre entre Colombia, Perú y Ecuador (grupos 5, 6 y 7), se halla establecido en las denominadas Conexión Colombia-Ecuador II y Conexión Perú-Ecuador II. La primera comprende el tramo Bogotá – Mocoa – Tena – Zamora – Palanda – Loja; y la segunda, el tramo Quito – Puente de Integración – Tingo María⁵.

En el contexto del presente estudio, pue-

³ El texto original en inglés de la "United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods", suscrito en Ginebra el 24 May 1980; la establecía del siguiente modo: "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport".

⁴ Levantamiento SIG realizado por Ecolex, con información del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración y del Gerente del Proyecto Manta Manaos.

⁵ Con información de www.iirsa.org (última consulta: 01 de julio de 2010).

den considerarse a las obras con motivo de la implementación del primero, como un importante factor de riesgo ambiental para la integridad del bosque amazónico y de la biodiversidad a lo largo del río Napo -el más importante, que sigue su curso transversal a través de la Amazonía ecuatoriana-, por medio de posibles obras de dragado y/o habilitación de puertos fluviales, con impactos sociales y ambientales directos e indirectos, muchos de ellos aún por determinar. Lo propio puede decirse del acondicionamiento de vías terrestres en el trayecto inicial de la hidrovía, que vincula el puerto de Manta con la localidad de Providencia, en donde se construye el principal puerto fluvial sobre el río, cuyas dimensiones en la perspectiva de habilitación de una hidrovía, tendrían que adecuarse para permitir el paso de convoyes de carga y embarcaciones de calado mayor.

En la zona escogida puede mencionarse la existencia de emprendimientos de tipo productivo, extractivo y comercial, tales como:

- I. La actividad petrolera, ampliamente extendida en la región amazónica ecuatoriana. Hasta 2008, se calculaba que aproximadamente 65% de ella se había dividido en bloques petroleros, sobrepuestos a las áreas protegidas y tierras ancestrales de 10 grupos indígenas, incluyendo algunos pueblos no contactados, como los *Tagaeri Taromenane*. En los hechos, todo el oriente ecuatoriano está intervenido por este tipo de actividades⁶, que tienen al Río Napo como un importante curso para la movilización de sus productos.
- II. Con respecto a otras actividades económicas que merecen la pena destacar, los principales productos de exportación ecuatorianos el banano y plátano, café y elaborados, camarón, cacao, atún y pescado⁷. Conviene incluir también la actividad

⁶ FINNER et al. (2008): *Los proyectos petroleros y gasíferos en la Amazonía Occidental: Amenazas a Tierra Virgen, Biodiversidad y Pueblos Indígenas; Save America's Forests/ Save the World's Forests*; pp.4-7.

⁷ Ministerio de Coordinación de Desarrollo Social (2010): "SIISE: - Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador".

florícola, que no está mencionada en el listado. Parte de las zonas de producción de todos estos productos están articuladas dentro del corredor IIRSA- Manta Manaos, aunque por ahora no resulta posible aún introducir especificaciones, debido a la inexistencia de cartografía especializada referida a aspectos productivos.

En cuanto a las actividades de exportación, éstas se realizan a través de los canales tradicionales y, su reemplazo o complementación mediante un corredor de exportación como IIRSA-Manta Manaos, tendría que valorarse en función de factores tales como las oportunidades que pueda brindar el mercado brasileño, la transitableidad y disponibilidad o la rentabilidad del nuevo tramo; lo cual resulta también complejo de valorar antes de conocer la información referida a su funcionamiento.

METODOLOGÍA

El mapeo de actores claves es una herramienta que permitirá la identificación de los actores en relación directa e indirecta con el proyecto de referencia, en los niveles local, regional y nacional. Facilitará la realización de contactos, coordinaciones y la cogestión de actividades, permitiendo una integración holística de los principales actores del territorio en el proceso de construcción de escenarios alternativos futuros para la toma de decisiones relacionadas a los impactos venideros.

Para la elaboración del presente estudio se ha utilizado metodología cualitativa, acudiéndose a la consulta de fuentes primarias y secundarias.

En una primera parte se analizó información de organizaciones oficiales y estudios realizados por investigadores e instituciones, de donde se extrajeron datos para su incorporación en el presente documento. En base a esa información, se pudo además establecer una lista preliminar de actores, que fue siendo depurada por medio de la experiencia institucional de Ecolex y organizaciones afines en

la temática de infraestructura. Se asistió también a eventos seleccionados, con el objetivo de profundizar en el conocimiento y estado actual de las relaciones y roles de los actores.

De manera posterior, se realizaron entrevistas estructuradas y no estructuradas a autoridades y otras personas responsables de las instituciones consignadas en las listas. El detalle se encuentra registrado en fichas de entrevistas elaboradas al efecto. El cuestionario utilizado fue el siguiente:

3. **¿Conoce IIRSA y quienes participan de la iniciativa? (sigla, sus financiadores, objetivos)**

Objetivo: Determinar su nivel de involucramiento con la iniciativa IIRSA, con el fin de orientar la formulación del resto de preguntas.

4. **¿Cuáles considera que son los riesgos y ventajas del modelo de integración que propone IIRSA? (Medios de vida, conservación de biodiversidad, provisión de servicios ambientales, migración y competencia por trabajo y recursos naturales)**

Objetivo: Conocer la percepción de los entrevistados acerca de riesgos y ventajas de IIRSA, especialmente en los ámbitos señalados, considerados como de mayor interés.

5. **¿Usted cree que IIRSA alentará la exportación de materias primas en Ecuador?**

Objetivo: Obtener una aproximación a la percepción y nivel informativo de los entrevistados, con respecto a las repercusiones de IIRSA en la economía nacional, que pueda ser de utilidad para la construcción de escenarios.

6. **¿Quién será el mayor beneficiario de IIRSA?**

Objetivo: Obtener una aproximación a la percepción y nivel informativo de los entrevistados, con respecto a las repercusio-

nes de IIRSA en la economía nacional, que pueda ser de utilidad para la construcción de escenarios que pueda ser de utilidad para la construcción de escenarios.

7. **¿Cuál es el rol de Ecuador en los proyectos IIRSA?**

Objetivo: Obtener una aproximación a la percepción y nivel informativo de los entrevistados, con respecto a las repercusiones de IIRSA en la economía nacional y también a nivel político y social, que pueda resultar de utilidad para la construcción de escenarios.

8. **¿Cuál es el rol de la (institución)? ¿Cuál debería ser el rol de los Financiadores? ¿Cuál es el rol de la sociedad civil?**

Objetivo: Obtener información acerca de los roles de la institución del entrevistado y su vinculación con IIRSA, así como una aproximación a su enfoque con respecto al tema financiamiento y sociedad civil.

9. **¿Por parte de Ecuador, qué tipo de intercambio comercial podría interesarle a través de estas vías? (ejemplos)**

Objetivo: Obtener una aproximación a la percepción y nivel informativo de los entrevistados, con respecto a las repercusiones de IIRSA en la economía nacional, que pueda ser de utilidad para la construcción de escenarios.

10. **¿Qué tipo de impactos a corto, mediano y largo plazo (50 años) podrían presentarse?**

Objetivo: Percepciones del entrevistado acerca de una proyección de probables impactos ocasionados por IIRSA, así como explorar la disponibilidad de información de la institución a la que pertenece.

11. **¿Quiénes son actores claves y líderes de opinión?**

Objetivo: Obtener información relevante para complementar el mapeo de actores.

12. **¿Sobre quiénes se debe incidir?**

Objetivo: Obtener información relevante para complementar el mapeo de actores y orientar actividades de gestión.

13. **¿Cómo se debe comunicar?**

Objetivo: Obtener información relevante para complementar el mapeo de actores y orientar actividades de gestión.

14. **Referencias de documentos y contactos adicionales**

Objetivo: Obtener información relevante para complementar el mapeo de actores.

15. **¿Conoce Ud. acerca de experiencias relacionadas en la región?**

Objetivo: Obtener información relevante para complementar el mapeo de actores.

16. **¿Quiénes son expertos en el tema?**

Objetivo: Obtener información relevante para complementar el mapeo de actores.

17. **¿Qué información relevante existe o dispone Ud. para la generación de escenarios futuros?**

Objetivo: Obtener información relevante para complementar el mapeo de actores.

Sistematización:

La información recogida, tanto en las entrevistas como en la revisión de fuentes secundarias ha sido sistematizada de acuerdo al formato proporcionado por UICN, desarrollado por LIDEMA (Bolivia).

Como producto de la sistematización, se puede agrupar a las organizaciones y actores en las siguientes categorías:

- Instituciones Gubernamentales
- Instituciones de Investigación y Consultoría

- Organizaciones Ambientales
- Organizaciones regionales
- Financiadores

- Empresas
- Sociedad Civil
- Organizaciones Sociales

- Medios de prensa

Variables⁸:

- *Identificación de Instituciones:* Dirección, teléfono, web, país, ubicación, municipio.
- *Visión, misión, objetivos institucionales:* Esta información ayuda a comprender la filosofía de trabajo de la organización, el enfoque de su actividad. Al momento de efectuar la construcción de escenarios, facilita la agrupación de actores.
- *Desarrollo de participación de las instituciones:* Regiones de intervención, campo de orientación, nivel de presencia (Nacional Temporal – Proyectos, Local Permanente-delegaciones).
- *Valoración de su involucramiento:* Relación con el proyecto IIRSA – Manta Manaos, intereses, alineación, capacidad institucional, competencia, legitimidad (formal o real). El concepto de “competencias” sólo ha sido aplicado para actores públicos en tanto las mismas responden a una determinada regulación y su observancia sea obligatoria, mientras que en el caso de actores privados, el desempeño de sus actividades responde a los intereses y objetivos institucionales demarcados por ellos mismos.
- *Información de contacto:* Socios directos, key persons, contacto.

⁸ Tomado de: APECO (2010); *Mapeo de actores en el área de influencia indirecta del corredor vial Amazonas Norte*; Proyecto “Understanding Rapid Environmental Changes in Southern Tropical Andes” (MacArthur, UICN).

Matriz de mapeo

| MATRIZ DE MAPEO DE INSTITUCIONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------------------|-------|-----------|----------|------------|------|-------------------------------|-----------|--------|--------|---------------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------------|-----------------------------------|--------------------|------------------------|-------------------------|-------------|-------------|-----------------|
| Institución | Persona de contacto | Correo electrónico | Cargo | Dirección | Teléfono | Página web | País | Región/departamento/provincia | Municipio | Visión | Misión | Objetivos institucionales | Regiones de intervención | Campos de orientación de labores | Nivel de presencia | Relación con IIRSA - Manta Manaos | Interés en el tema | Alineación con el tema | Capacidad institucional | Competencia | Legitimidad | Socios directos |
| Instituciones Gubernamentales Instituciones de Investigación y Consultoría Organizaciones Ambientales Organizaciones regionales Financiadores Empresas Sociedad Civil Organizaciones Sociales Medios de prensa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Fuente: Elaboración propia, en base a matriz de LIDEMA.



Ecorregión Andes del Sur: www.macfound.org

EL ÁREA DE TRABAJO

El tema de interés, para efectos del presente documento, se encuentra referido a la planificación, diseño, financiamiento y construcción de proyectos de infraestructura relacionados con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana en Ecuador.

De forma particular, se consideran también los impactos ambientales y sociales que estos proyectos pueden causar en lo relativo al cambio climático y calentamiento global, u otros asociados, no vinculados a éste. Así, temas como la posible deforestación de grandes zonas, colonización en áreas protegidas o intangibles, afectación a fuentes de agua dulce, erosión del suelo, vulneración de derechos de pueblos indígenas y campesinos, etc.

Entre tales proyectos, aquellos que más amenazas conllevan son los que producen la afectación del ecosistema amazónico en torno al río Napo. En la actualidad se tienen incluso referencias acerca de la existencia proyectos

de generación hidroeléctrica, y de explotación minera y petrolera en zonas aledañas.

En cuanto al área geográfica, resulta evidente que, debido a su especial sensibilidad y fragilidad, así como a la localización de la mayoría de proyectos de infraestructura existentes, las zonas en que se enfatiza la presente investigación, de acuerdo a su fragilidad y potencialidad de los impactos, vienen a ser las divisiones ecológicas conocidas como Dry Mesoamerica (Mesoamérica seca); North-Central Moist Andes (Andes centrales húmedos del Norte) y Amazonia (Amazonía). El esfuerzo de análisis, especialmente en el trabajo de predicción de impactos realizado con The Nature Conservancy, estuvo centrado en la proyección de escenarios considerando múltiples variables, tales como población, áreas protegidas, prioridades de conservación, pluviosidad, vulnerabilidad, etc.

La zona del proyecto, si bien no se encuentra comprendida dentro de la ecorregión "Andes del Sur", tal como define la Fundación MacArthur; constituye la zona donde se hallan las cabeceras de cuenca del Río Napo, cuya alteración es susceptible de ocasionar previsible impactos transfronterizos aguas abajo, en Perú y Brasil, por efecto de la afectación de la biodiversidad de este río⁹; tanto como por la afectación de las funciones del bosque en la captación de agua en riachuelos que lo alimentan, actualmente utilizada para el consumo de los pobladores de sus riberas. Esto obligaría a un incremento del consumo directo de agua del Napo, con el consiguiente daño a la salud, como producto de los elevados niveles de contaminación existentes; cuyo incremento resulta también previsible, debido a la intensificación de actividades humanas¹⁰.

⁹ Puede hacerse mención a las investigaciones realizadas por Barthem y Goulding, quienes dieron a conocer la importancia de las cabeceras de cuenca como sitios de ovifecundación de los grandes bagres que habitan los ríos amazónicos; de los cuales depende en gran medida, la seguridad alimentaria de los pobladores de estos mismos ríos, aguas abajo. Ver: Barthem RB, Goulding M. (1997): "Os bagres balizadores: ecologia, migração e conservação de peixes amazônicos"; Sociedad Civil Mamirauá, Tefé-AM, CNPq; Brasília; y Barthem RB, Goulding M. (2007): "Un ecosistema inexplorado: la amazonia revelada por la pesca"; ACCA; Lima.

¹⁰ Entrevista realizada a Víctor Utreras (WCS), en fecha 30 de julio de 2010.

El trabajo de Ecolex, como se dijo, ha quedado circunscrito más que todo, al desarrollo de las obras de infraestructura proyectadas por el proyecto IIRSA Manta-Manaos, debido a la dimensión de su potencial como generador de impactos ambientales. El área de impacto prevista por las obras principales de construcción de vías terrestres y de la hidrovía, corresponde al detalle siguiente:

VÍAS TERRESTRES (Tramo Manta-Río Napo)¹¹

Detalle de la ruta¹²:

- Ruta Manta - Fin Variante San Sebastian, 110 kilómetros.
- Ruta Fin Variante San Sebastian - Quevedo, 90 kilómetros
- Vía Quevedo - Latacunga, 163 kilómetros
- Ruta Norte
 - Latacunga-Puente Jambelí
 - Puente Jambelí-Tambillo
 - Aloag - Pifo, 46 kilómetros
 - Pifo - Baeza, 70 kilómetros
 - Baeza - Narupa 47 kilómetros,
 - Narupa - Coca 120 kilómetros,
 - Coca - Joya de los Sachas 29 kilómetros,
 - Joya de los Sachas - Union Milagrena 12 kilómetros

¹¹ Los puntos aquí detallados han sido proporcionados en documentos PowerPoint y Excel, entregados por el Gerente del Proyecto Manta Manaos al equipo investigador en abril de 2010. Se conoce que el grado de avance de las obras del proyecto es diverso, lo cual uno o varios de estos puntos podrían modificarse conforme se obtengan los resultados de los estudios de factibilidad de las obras propuestas.

¹² Con información proporcionada por el Gerente del Proyecto Manta Manaos en abril de 2010.



- d.8. Union Milagrena - San Antonio 18 km, antes del puente río Jivino,
- d.9. Puente sobre río Jivino 75 metros
- d.10. Desde Puente sobre río Jivino Hasta Puerto Itaya, 21 kilómetros
- d.11. Vía Desde Puerto Itaya hasta Puerto Providencia, 12 kilómetros
- e. Ruta Sur
 - e.1. Latacunga - Ambato, 35 kilómetros
 - e.2. Ambato - PL - Baños, 48 kilómetros
 - e.3. Baños - Rio Negro, 23 kilómetros
 - e.4. Rio Negro - Puyo, 32 kilómetros
 - e.5. Puyo - Tena, 60 kilómetros
 - e.6. Tena - Narupa, 39 kilómetros
Narupa – Puerto Providencia (Shushufindi)
- f. Alternativas de destino: Puerto Nuevo Rocafuerte o Puerto Ballesteros.

HIDROVÍA POR EL RÍO NAPO (Providencia – Puerto Nuevo Rocafuerte/Puerto Ballesteros¹³)

Detalle de la ruta:¹⁴

Providencia-San Roque-Peñacocha-El Edén-Capitán Augusto Rivadeneira-Chiro-Sta. María de Huiririma-Tiputini-Pto. Ballesteros-Puerto Nuevo Rocafuerte

Asimismo, las obras y proyectos de infraestructura cuya construcción se encontraba prevista dentro de esta versión de la planificación realizada, en lo referente a puertos y navegabilidad para el acondicionamiento de la hidrovía sobre el río Napo, son los siguientes:

¹³ A la fecha de culminación del presente informe, durante los días de inauguración de la hidrovía, se menciona a Puerto Nuevo Rocafuerte como el destino final dentro de territorio ecuatoriano.
¹⁴ Con información proporcionada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración del Ecuador, en abril de 2010.

OBRAS Y PROYECTOS PREVISTOS EN EL EJE AMAZONAS (IIRSA M-M)¹⁵

Detalle de las obras:

| Obra | Ubicación | Proyecto de pertenencia |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Adecuación Puerto El Carmen | Provincia de Sucumbíos | Acceso a Hidrovía del Putumayo |
| Adecuación Puerto de San Lorenzo | Provincia de Esmeraldas | Acceso a Hidrovía del Putumayo |
| Adecuación del Puerto de Tumaco | Provincia de Esmeraldas | Acceso a Hidrovía del Putumayo |
| Tramo San Lorenzo – El Carmen: Rehabilitación y Pavimentación | Provincia El Napo | Acceso a Hidrovía del Putumayo |
| Puerto Francisco de Orellana | Provincia de Orellana | Acceso a Hidrovía del Napo |
| Aeropuerto de Carga El Tena | Provincia El Napo | Acceso a Hidrovía del Napo |
| Aeropuerto de Turismo y Transferencia de Carga Nuevo Rocafuerte | Provincia Francisco de Orellana | Acceso a Hidrovía del Napo |
| CEBAF Nuevo Rocafuerte – Puente Pantoja | Provincia de Orellana | Acceso a Hidrovía del Napo |
| Puerto Esmeraldas | Provincia de Esmeraldas | Acceso a Hidrovía del Napo |
| Puerto Manta | Provincia Manabí | Acceso a Hidrovía del Napo |
| Navegación de Río Putumayo | Departamento de Putumayo | Red de Hidrovías Amazónicas |
| Navegación del Río Morona. Sector Ecuatoriano | Provincia de Morona | Red de Hidrovías Amazónicas |
| Navegabilidad del Río Napo | Provincias El Napo y Orellana | Red de Hidrovías Amazónicas |

Elaboración propia, con información del Gerente del Proyecto Manta Manaos (2010)

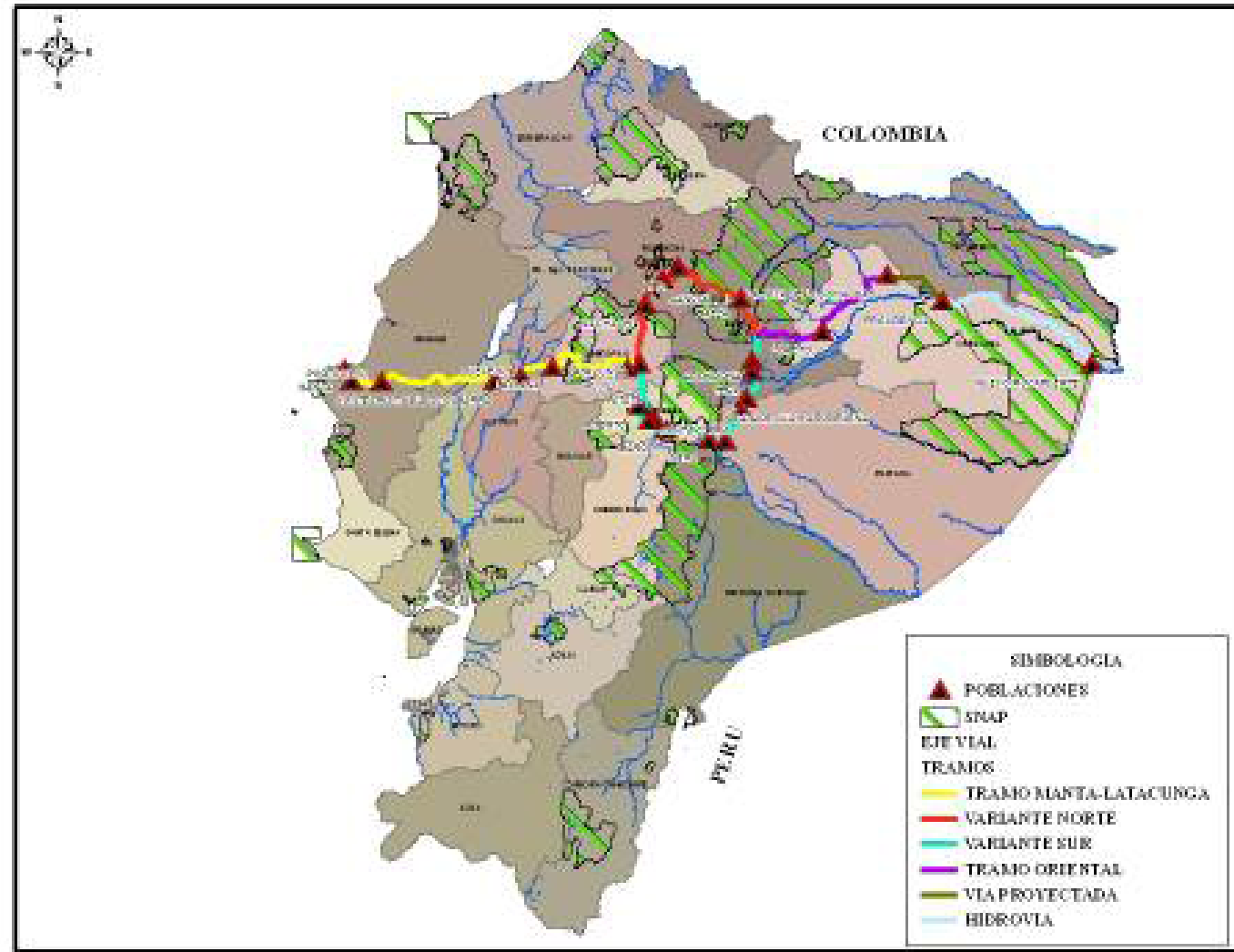
El detalle de obras y trazo del proyecto ha sido elaborado en base a información de 2010, proporcionada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración del Ecuador¹⁶ y el Gerente del Proyecto Manta Manaos. Los mapas elaborados acerca del trazo, permiten conocer que las obras del corredor atravesarán distintas regiones geográficas y naturales del territorio.

La determinación de las regiones ecológicas constituye una tarea a la que se han dado diferentes autores, existiendo distintas clasificaciones. Seguidamente utilizaremos dos de ellas, para graficar mejor los impactos potenciales.

¹⁵ Con información proporcionada por el Gerente del Proyecto Manta Manaos en abril de 2010.
¹⁶ Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración (2010): "Manta-Manaos Eje Multimodal Biocénico", archivo PPT. Entregado en entrevista personal con el Sr. Héctor Egúez, gerente del Proyecto Manta Manaos, 21 de abril 2010.

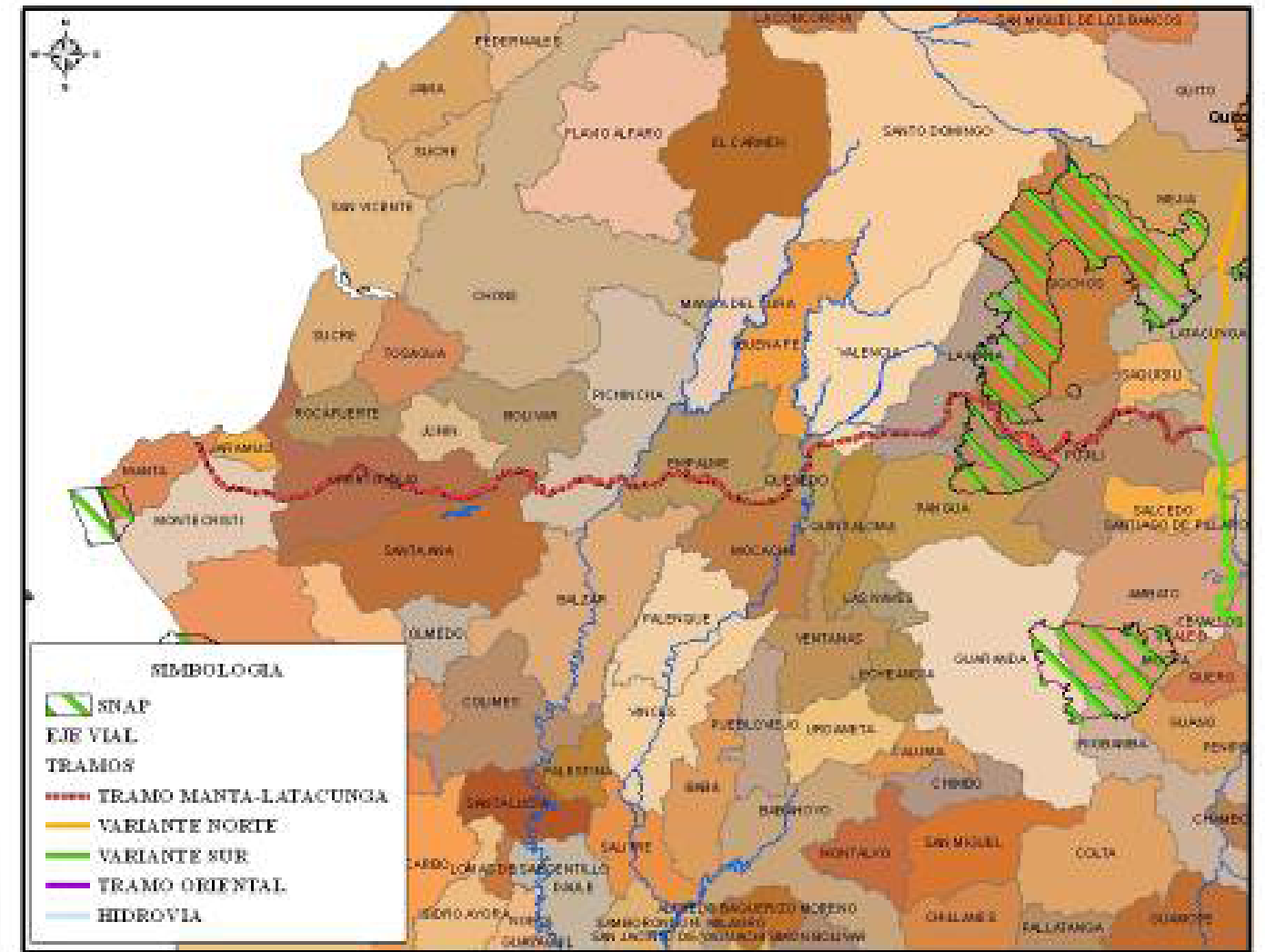


Mapa 1: Trazo del proyecto Manta Manaos



Elaboración: Ecolex.

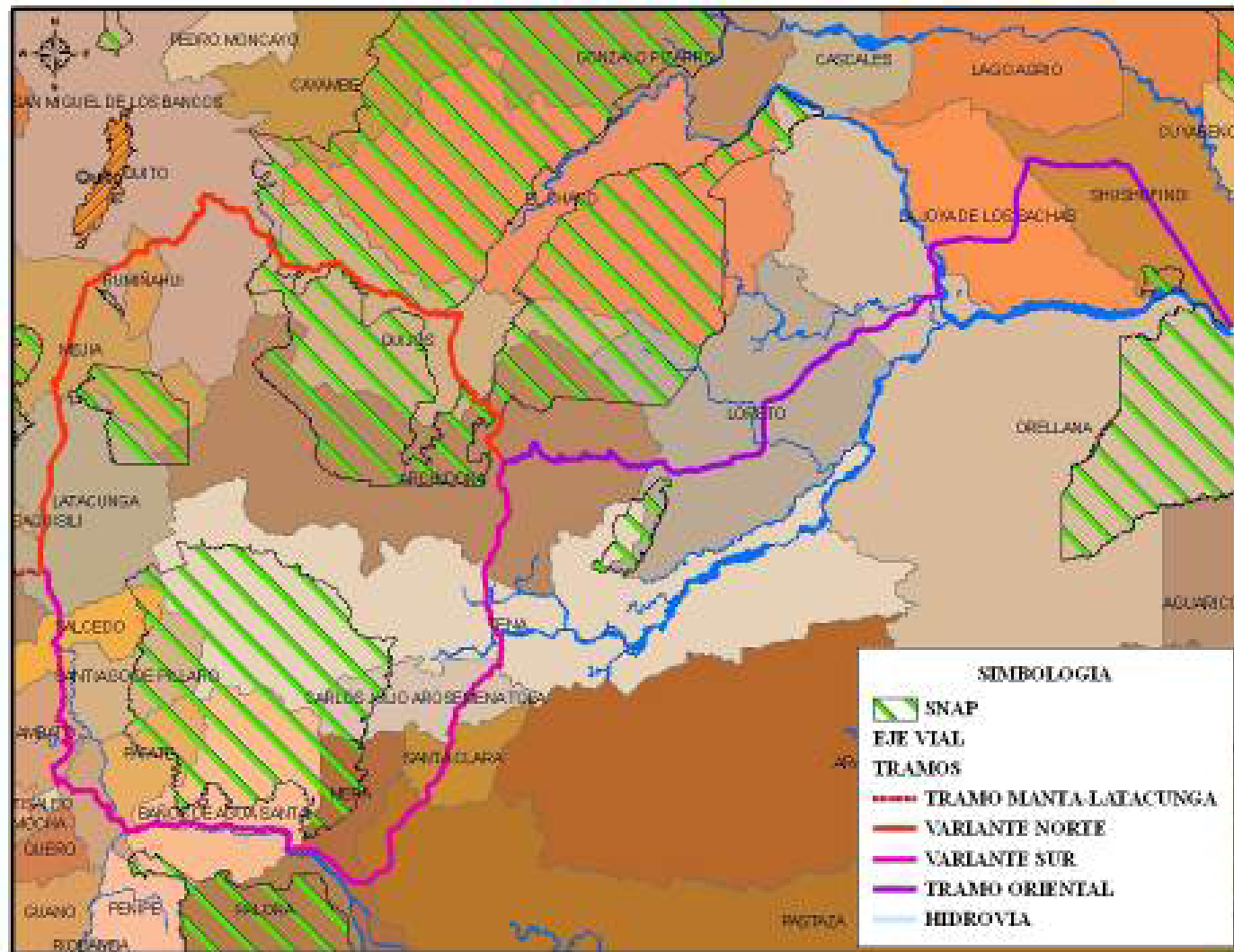
Mapa 2: Manta Manaos: Tramo Manta-Latacunga, por cantones



Elaboración: Ecolex

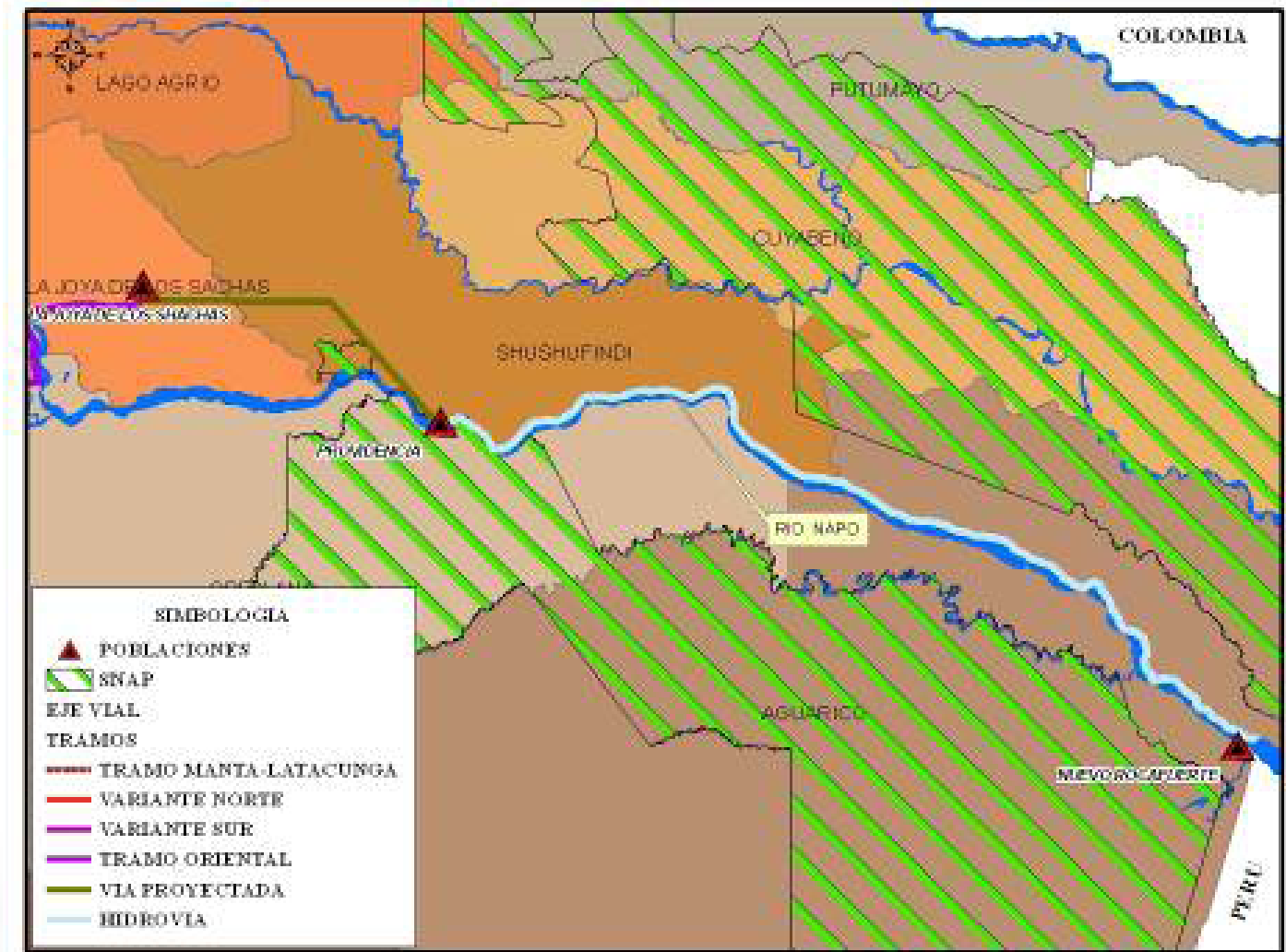


Mapa 3: Manta Manaos: Tramo Latacunga-Puerto Providencia; variante norte y variante sur, por cantones



Elaboración: Ecolex

Mapa 4: Manta Manaos: Hidrovía; Tramo Puerto Providencia- Puerto Nuevo Rocafuerte, por cantones



Elaboración: Ecolex



CARACTERIZACIÓN

De acuerdo a la clasificación de Sierra, Campos y Chamberlin (1999), se establece la existencia de cinco ecorregiones en el Ecuador continental: la Ecorregión Tumbesina, Andes Norte, Amazonía Norte, Amazonía Sur y El Chocó¹⁸.

Ecoregión Tumbesina: Constituye un lugar de convergencia entre dos corrientes marinas, la corriente de Humboldt y la corriente de Panamá; la primera de aguas frías y la segunda de aguas calientes. Ello se refleja en un alto grado de diversidad y endemismo en la zona, tratándose de una de las regiones del mundo con mayor endemismo de aves. Se distinguen bosques secos, húmedos, siempre-verdes, manglares y bosques de neblina. Las principales amenazas para esta ecorregión se constituyen por la deforestación, fragmentación de hábitats, tala ilegal, actividades ganaderas, sobrepastoreo y expansión de la frontera agrícola.

Andes Norte: Se extiende desde Pasto (Colombia), hasta la provincia del Chimborazo (Ecuador). Se caracteriza por una topografía irregular donde predominan pendientes fuertes en las estribaciones de la cordillera y valles secos y húmedos en el interior del callejón andino. De gran complejidad en su topografía, clima, geología y biogeografía, la región ha creado diferentes hábitats y comunidades biológicas. Entre los ecosistemas de esta región se encuentran los bosque siempre verdes (montano alto y bajo), de neblina (montano, alto), matorrales húmedos montanos, matorrales secos montano bajos, matorrales secos montanos y páramos arbustivo y de frailejones. A nivel biológico, se pueden encontrar 400 especies de aves, 90 de ranas, 120 de mamíferos, más de 200 tipos de mariposas y un gran número de plantas. Como presiones en la zona, pueden señalarse la agricultura, pastoreo, deforestación, degradación por explotación forestal y cacería.

Amazonía Norte: Tiene una extensión de 3.400.000 kilómetros cuadrados, encontrándose al noroeste y centro de Sudamérica. En Ecuador, la región amazónica tiene un clima cálido, húmedo y lluvioso, con temperatura templada. Existen en la zona alrededor de 1.000 afluentes del Amazonas. Como principales hábitats se distinguen los bosques siempreverdes de tierras bajas no inundados, inundables por aguas blancas, inundables por aguas negras, inundables de palmas y herbazales lacustres. Se trata de un área muy importante por su riqueza y endemismo, en donde existe una biodiversidad exuberante. Como principales amenazas se señalan, la deforestación, tala ilegal, colonización, actividad petrolera y la elevada densidad demográfica de la región.

Amazonía Sur: De menor dimensión que la anterior, comprende 367.000 kilómetros cuadrados. Representada en Ecuador por las cordilleras de El Cóndor y Cutucú. Se trata de una zona montañosa con vestigios de la presencia de antiguas cordilleras. Tiene una gran diversidad de plantas y animales, presenta un mosaico dinámico de hábitats y alberga una biogeografía compleja. Como principales amenazas se encuentran las presiones antropogénicas de distinta índole¹⁷.

El Chocó: Situada en la parte noroccidente del Ecuador, ocupa una superficie de 10.000 kilómetros cuadrados. Es considerada como uno de los "hotspots" del planeta debido a su alto grado de diversidad y endemismo, tal como confirma Albuja, quien señala que se trata de un área de alta riqueza y tiene por tanto, mayor necesidad de ser investigada y conservada. Como principal amenaza se tiene la extracción de madera, que ocasiona la reducción de los bosques, capaz de provocar la extinción de especies¹⁸.

¹⁷ Con información del Colegio de Ciencias Biológicas y Ambientales de la Universidad San Francisco de Quito. Dirección web: www.usfq.edu.ec (última consulta, 1 de julio de 2010).

¹⁸ ARAUJO, Pablo [et.al] (2005): "Evaluación preliminar de la diversidad de escarabajos (*Insecta coleoptera*) del Chocó ecuatoriano"; Revista Univ. Politécnica 26 (1) Biología 6; Quito; p. 122 [pp. 120-140. 2005].

CLASIFICACIÓN

Los sistemas ecológicos han sido clasificados por muchos autores, obedeciendo a diferentes criterios. A continuación utilizaremos una de las clasificaciones de uso más extendido, que distingue las ecorregiones del Ecuador continental de acuerdo a sus formaciones vegetales; por ser éstas las que determinan la diversidad de cada lugar.

Basándonos en el trabajo de Cañadas y Sierra (1999) existen 45 sistemas ecológicos en el Ecuador continental, de los cuales presentamos una descripción ajustada al trazo de la ruta Manta Manaos.

DESCRIPCIÓN

1. Sistemas Ecológicos en la Costa del Ecuador:

La Costa del Ecuador es la región situada bajo los 1.300 m.s.n.m. en las estribaciones occidentales de los Andes y del Océano Pacífico, incluyendo las cordilleras costeras y las tierras bajas. La Costa se subdivide en las subregiones: Norte, Centro y Sur. Cada una de estas, a su vez está compuesta por varios sectores, según sean ambientes de cordillera o de tierras bajas.

b. Subregión Centro (Seca y Húmeda):

Se extiende aproximadamente desde los 0° en la provincia de Manabí hasta los 3° de latitud sur en la provincia de El Oro. Su límite sur se extiende desde la desembocadura del río Jubones en el Océano Pacífico, hacia la cordillera; siguiendo la cuenca de este río. Coincide, aproximadamente, con el límite norte de la región de impacto de la corriente fría de Humboldt, que avanza desde el sur y gira hacia las Islas Galápagos, frente a la provincia de Manabí.

• Bosque deciduo de tierras bajas:

Se ubica entre las formaciones de matorrales secos de tierras bajas y los bosques semidecuidos o húmedos tropicales, en una franja altitudinal entre

los 50 y 200 m.s.n.m. La vegetación se caracteriza por perder las hojas durante una parte del año.

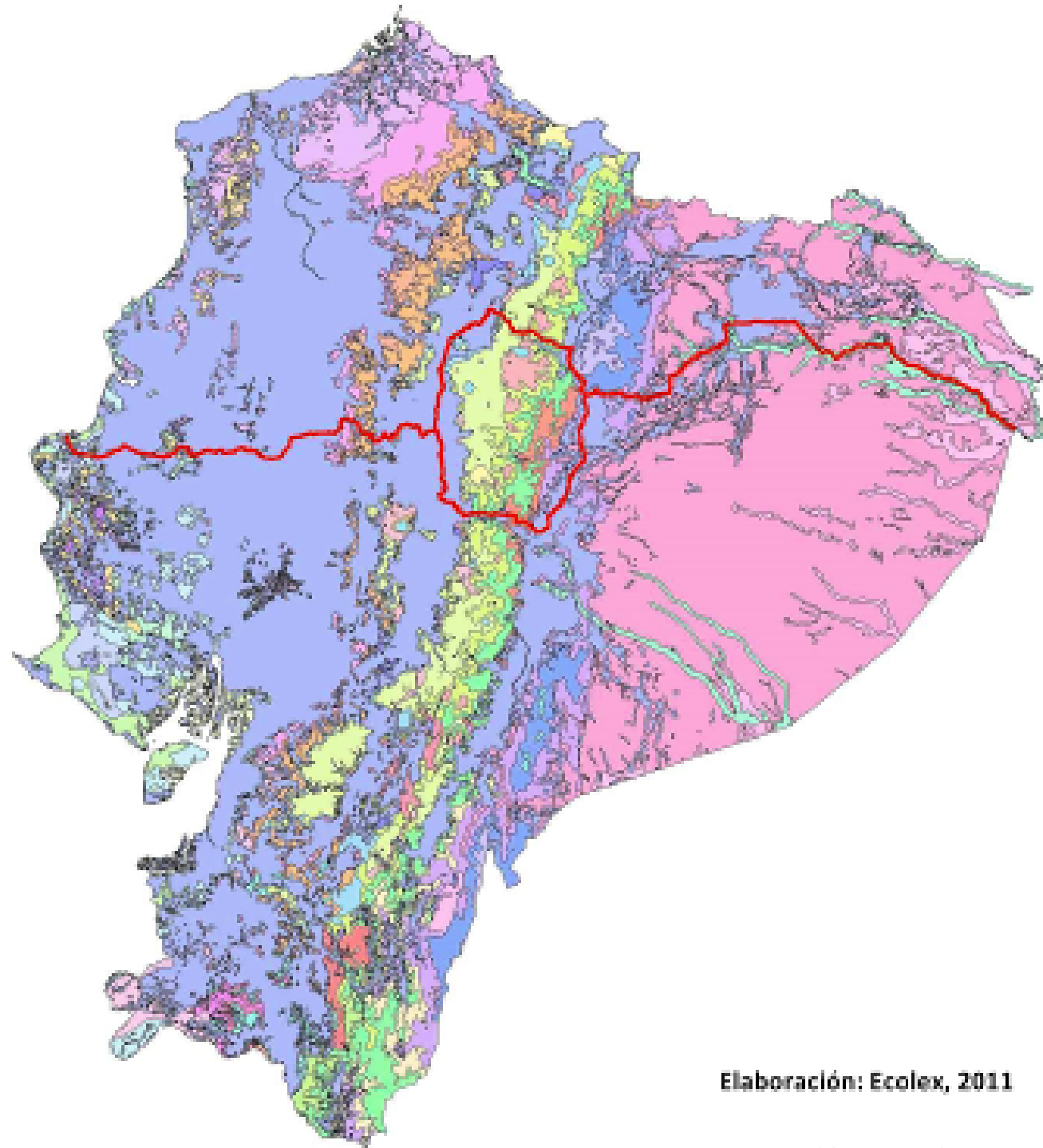
c. **Matorral seco de tierras bajas:** Se halla en la cercanía al mar, a altitudes inferiores a los 100 m.s.n.m. La vegetación se caracteriza por ser seca, achaparrada de hasta 6 metros de altura y espinosa, con notable presencia de cactus columnares. Se puede encontrar en el Parque Nacional Machalilla, cerca de Manta; San Mateo y Jaramijó en la provincia de Manabí.

d. **Espinar litoral:** Ocurre en las cercanías al mar, en la mayoría de casos se encuentra mezclada con el matorral seco de tierras bajas. La vegetación está caracterizada por plantas de la familia Cactaceae, columnares, aplanadas o triangulares; con alturas de hasta 6 m. Se localiza en la provincia de Manabí, entre Manta y San Mateo.

e. **Herbazal ribereño de tierras bajas:** Son asociaciones similares a los herbazales lacustres, pero ocurren en zonas donde los ríos ocupan áreas amplias y de poca profundidad. Las islas de vegetación son comunes, como ocurre en las Abras de Mantequilla; cerca de Vinces, en la provincia de Los Ríos.

2. Sistemas Ecológicos en los Andes del Ecuador

a. Según Sierra, la región andina o Sierra Norte del Ecuador incluye las áreas ubicadas sobre los 1.300 m.s.n.m. hasta la cúspide de las montañas o el límite nival, tanto de la cordillera oriental como de la occidental de Los Andes. Los Andes del Ecuador se caracterizan por una topografía irregular, con predominancia de pendientes fuertes en las estribaciones de la cordillera y de valles secos y húmedos en el interior del callejón interandino. Se reconocen dos subregiones: la subregión norte y centro y la subregión sur. A su vez, cada



Elaboración: Ecolex, 2011

Elaboración: Ecolex, 2011

subregión está dividida en dos sectores: sector occidental y sector oriental.

b. **Sector Norte y Centro de la Cordillera Occidental:** Incluye las estribaciones de las montañas de la cordillera occidental y sus lomos sobre los 1.300 m.s.n.m.

c. **Bosque siempre verde montano bajo:** Comprende los bosques que van de los 1.300 m hasta los 1.800 m.s.n.m., con un dosel entre 25 a 30 m. En esta faja de vegetación, la mayoría de especies y familias enteras de árboles características de las tierras bajas desaparecen. En otros casos, éste es el límite superior de su distribución.

d. **Bosque de neblina montano:** Típicamente se distribuye desde 1.800 m hasta 3.000 m de altitud. Es un bosque cuyos árboles están cargados de abundante musgo y cuya altura del dosel está entre 20 y 25 m. En esta franja altitudinal, las epífitas, especialmente orquídeas, helechos y bromelias, son numerosas en especies e individuos; registrándose probablemente su más alta diversidad.

e. **Bosque siempre verde montano alto:** Se extienden desde los 3.000 hasta los 3.400 m.s.n.m. Incluye la "Ceja Andina" o vegetación de transición entre los bosques alto montanos y el páramo.

f. **Páramo herbáceo:** Los páramos herbáceos (pajonales) ocupan la mayor parte de las tierras entre los 3.400 y 4.000 m.s.n.m. En su límite inferior se encuentra la Ceja Andina arbustiva o, frecuentemente, campos cultivados donde el bosque andino ya ha sido deforestado. Estos páramos están dominados por hierbas en penacho (manejo).

g. **Sector Norte y Centro de la Cordillera Oriental:** Incluye las estribaciones de las montañas de la cordillera oriental

y sus lomos sobre los 1.300 m.s.n.m. La Cordillera Oriental del Ecuador es generalmente más húmeda que la cordillera occidental.

h. **Páramo de frailejones:** Avanza hacia el sur, a alturas comprendidas entre 3.500 y 3.700 m.s.n.m. en la cordillera oriental del Ecuador hasta la provincia de Sucumbíos con la subespecie *Espeletia pycnophylla ssp. Angelensis*. En los páramos de los Llanganates, provincia de Tungurahua, se encuentra la subespecie *Espeletia pycnophylla ssp. Llanganatensis*. Ambas subespecies son endémicas.

i. **Sistemas Ecológicos de la Amazonía del Ecuador:** La región amazónica ecuatoriana (RAE) u Oriente corresponde a los territorios ubicados por debajo de los 1.300 m.s.n.m., en las estribaciones orientales de los Andes; incluyendo todas las cordilleras y tierras bajas hacia el este del límite anotado. Esta región constituye aproximadamente el 50% de la superficie nacional. Se identifican la subregión Norte y Centro y la subregión Sur, cada una con sus respectivos sectores. El rápido avance de la frontera agrícola y la explotación petrolera han requerido la transformación de extensas áreas de vegetación natural. Aproximadamente el 12 % de la vegetación natural de la región ha sido transformado a cultivos y, sobre todo, pastos (Sierra 1999).

j. **Subregión Norte y Centro:** Comprende los territorios entre la frontera con Colombia, al norte, y la unión de los ríos Zamora y Namangoza al sur, y la frontera con Perú al este.

3. Sector Tierras Bajas

a. **Bosque siempre verde de tierras bajas inundable por aguas blancas:** Son bosques ubicados en las terrazas sobre suelos planos, contiguos a los

grandes ríos (entre ellos Aguarico, Coca, Napo, Pastaza y Bobonaza) de aguas “blancas y claras”, con gran cantidad de sedimentos suspendidos. En épocas de altas precipitaciones se inundan por varios días y los sedimentos enriquecen el suelo. Estas terrazas pueden permanecer varios años sin inundarse. Algunos autores llaman a estas formaciones “várzeas”. La vegetación alcanza hasta los 35 m de altura.

b. **Bosque siempre verde de tierras bajas inundable por aguas negras:**

Se sitúa en los territorios inundables por ríos de aguas negras, o en sistemas lacustres con iguales características. Los ríos de aguas negras nacen en la misma llanura amazónica y contienen grandes cantidades de compuestos orgánicos producto de la descomposición de materia orgánica, lo que provoca su color oscuro. Entre fines de diciembre y febrero, cuando las lluvias escasean, las lagunas pierden la mayoría de agua y aparece una rica variedad de plantas herbáceas, principalmente gramíneas. Algunos autores llaman a estas formaciones “igapó”.

c. **Bosque inundable de palmas de tierras bajas:**

Esta formación es conocida localmente como “moretal”. Ocupa grandes extensiones planas, mal drenadas y, por lo tanto, pantanosas o inundables la mayor parte del año por lluvias locales cerca de lagunas o ríos. El elemento más conspicuo de estas formaciones es la palma conocida como morete (*Mauritia flexuosa*). Se localiza principalmente en la parte nororiental del país (por ejemplo, alrededor de las lagunas de Añangu y Zancudococha), donde cubre cerca de 350.000 hectáreas. El centro y suroriente tienen manchas de menor tamaño. El dosel alcanza los 30 m de altura, con sotobosque relativamente denso. Hay sitios donde los suelos no son tan inundables,

como aquéllos de marisma, cerca de Tarapoa en el nororiente.

d. **Herbazal lacustre de tierras bajas:**

Son formaciones herbáceas muy localizadas que alcanzan hasta los 4 metros de altura y se ubican en los márgenes de lagunas de aguas negras transparentes, y ricas en compuestos orgánicos. Se localizan, por ejemplo, en los alrededores de las lagunas de Cuyabeno, Imuya, Limoncocha y Jatuncocha.

e. **Bosque siempre verde piemontano:**

Aproximadamente entre los 600 y 1.300 m.s.n.m. ocurre una franja donde el traslape entre las especies amazónicas y andinas es muy obvia. Pocas especies de árboles de las tierras bajas superan el límite superior de los 1.300 m.s.n.m. El dosel superior en estos bosques alcanza los 30 m de altura. El subdosel y sotobosque son muy densos. A menudo se ven manchas de *Bambusa sp.* (*Poaceae*).

Amenazas:

De acuerdo a la información recopilada y procesada por The Nature Conservancy, conjuntamente con ECOLEX y UICN¹⁹, se pueden reseñar como principales amenazas, tomando en cuenta las anteriores divisiones ecológicas y la clasificación de Sierra R., 1999 las siguientes:

a. **Sistemas ecológicos de la costa ecuatoriana:** Los trazos establecidos en el tramo Manta-Latacunga no trasponen áreas protegidas. No obstante, por sus características puede preverse una mayor

¹⁹ En base al mapeo de impactos elaborado por The Nature Conservancy, que forma parte de los anexos del presente trabajo.

² ARAUJO, Pablo [et.al] (2005): “Evaluación preliminar de la diversidad de escarabajos (*Insecta coleoptera*) del Chocó ecuatoriano”; Revista Univ. Politécnica 26 (1) Biología 6; Quito; p. 122 [pp. 120-140. 2005].

³NATURESERVE (2003): “*Ecological Systems Of Latin America And The Caribbean A Working Classification Of Terrestrial Systems*”; Naturereserve-The Nature Conservancy; p. 18 [46 p.].

⁴ En base al mapeo de impactos elaborado por The Nature Conservancy, que forma parte de los anexos del presente trabajo.

vulnerabilidad, que hará necesario contar con mejores planes de conservación para asegurar, tanto la calidad como cantidad del recurso hídrico. La afectación de la cobertura vegetal en la zona provocaría un deterioro y pérdida de fauna silvestre. Algunas de estas zonas son consideradas únicas.

b. **Sistemas ecológicos de los andes ecuatorianos:** Los efectos de la remodelación de las vías que atraviesen esta área podrán evidenciarse con facilidad en esta zona, por lo que deberían preverse medidas de remediación, ya que la zona registra elevados índices de vulnerabilidad; tanto como un elevado puntaje en cuanto a prioridades de conservación e índices de calidad y cantidad de agua.

Se trata de espacios caracterizados por la presencia de ecosistemas de páramo, de gran valor para la conservación de la diversidad biológica debido a que integran una enorme variedad de paisajes y ecosistemas, en los cuales por la actuación de factores únicos de especiación, a lo largo de millones de años, ha tenido lugar uno de los mayores procesos de biodiversificación del planeta. Su alto valor natural se encuentra representado, precisamente, por la gran cantidad de áreas protegidas establecidas en esta zona.

Como amenazas fundamentales pueden señalarse la vulneración del frágil equilibrio ecológico en el lugar, atribuible a la mejora de condiciones y ampliación de la vía y otras de infraestructura, capaces de impulsar procesos de ocupación de la tierra a mayor escala, tanto como la degradación de fuentes de agua.

c. **Sistemas ecológicos de la Amazonía ecuatoriana:** La construcción y ampliación de vías dentro de la región amazónica conlleva la afectación de áreas protegidas de gran importancia para el país.

Se trata de sitios donde se registra tam-

bién mayor vulnerabilidad y prioridades de conservación, tanto como mayores índices de calidad y cantidad de agua. La realización de nuevas obras de infraestructura en la zona comprendida entre La Joya de los Sachas y el Puerto de Providencia actualmente ocasiona impactos directos, los cuales se irán extendiendo y generando con el tiempo impactos indirectos, tras la inauguración de la vía; especialmente en la última parte de ésta, que se encuentra vinculada al Parque Nacional Yasuní.

Otro de los factores determinantes en el área de trazado de la vía es el río Napo, el cual es de gran valor para la vida y cultura de las comunidades asentadas a lo largo de sus riberas. La implementación de la hidrovía involucrará molestias para estas comunidades, por efecto de obras en el río o el incremento del tráfico de embarcaciones. Estas actividades son susceptibles de ocasionar un impacto en la seguridad alimentaria de los pobladores del río, atribuible a una probable alteración en los hábitos reproductivos de los peces que ocasionaría una disminución de sus poblaciones utilizadas como fuente de alimento. Asimismo, la deforestación en las márgenes del mismo, como producto de un incremento de la presencia humana, es capaz de ocasionar también una alteración de la calidad de las aguas de consumo humano, ocasionando agudización de índices de morbilidad y mortalidad.

Detalle de cantones vinculados con el proyecto Manta-Manaos

| Carretera | |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Manta-Latacunga | Manabí: Manta, Montecristi, Portoviejo, Pichincha; Guayas: Velasco Ibarra; Los Ríos: Quevedo; Cotopaxi: La Maná, Pujilí, Latacunga. |
| Variante Norte (Latacunga-Narupa): | Pichincha: Machachi, Sangolquí, Quito; Napo: Baeza, Archidona. |
| Variante Sur (Latacunga-Narupa): | Cotopaxi: San Miguel; Tungurahua: Ambato, San Pedro de Pelileo, Patate, Baños de Agua Santa; Pastaza: Mera, Puyo, Santa Clara; Napo: Carlos Julio Arosemena Tola, Tena, Archidona. |
| Narupa-Providencia | Orellana: Loreto, Orellana, La Joya de Los Sachas; Sucumbíos: Shushufindi. |
| Hidrovia | |
| Providencia-Puerto Nuevo Rocafuerte: | Sucumbíos: Shushufindi; Orellana: La Joya de los Sachas, Orellana y Aguarico. |

Elaboración propia, con información del Gerente del Proyecto Manta Manaos (2010)

Ecuador se halla dividido políticamente en 24 provincias, las cuales a su vez están conformadas por cantones (en total, 226 en todo el país) y juntas parroquiales. La jurisdicción de los cantones se corresponde con la de los municipios.

En el área en estudio, se han contabilizado 28 comunas distribuidas en 12 provincias, que se encuentran atravesadas por las obras de construcción de la carretera Manta - Narupa, con sus 2 variantes; y 4 municipios distribuidos en 2 provincias²⁰ por las que transcurre el Río Napo y la hidrovia prevista. Esto quiere decir, desde el puerto proyectado en la comunidad de Providencia (Provincia de Sucumbíos, Cantón Shushufindi), hasta el sitio final del trayecto, ubicado en Puerto Nuevo Rocafuerte, frontera con Perú.

La heterogeneidad de los ecosistemas comprendidos en el territorio de los municipios de la zona de influencia del proyecto es bastante evidente, por tratarse de una interconexión transversal entre el sector de la

costa y el oriente del país, que atraviesa todas las regiones geográficas: costa, sierra, páramo y otras zonas intermedias situadas en diferentes niveles altitudinales que varían entre los 0 y 3400 msnm; guardando grandes singularidades en cuanto a factores climáticos, naturales y biodiversidad contenida, dada la enorme variabilidad de ecosistemas, hábitats y nichos ecológicos²¹.

Desde la provincia de Manabí, el corredor empieza en una zona con áreas naturales y de mosaico, que se extiende hasta casi llegar al límite con la provincia del Guayas, en donde se adentra en un área de uso e intervención humana. Luego se extiende por la provincia de Los Ríos, hasta llegar a la de Cotopaxi, transcurriendo en sus dos variantes: Latacunga hasta el Puyo (Variante Norte) y desde Latacunga hasta Ambato (Variante Sur)²².

Atraviesa un trecho en buen estado de conservación al finalizar Los Ríos y adentrarse en Cotopaxi, aproximadamente hasta llegar a la ciudad de Latacunga. Se observa a simple vista, que toda esta parte del trazo se encuentra constituida por espacios con gran intervención humana²³. De acuerdo a información del

²¹ Elaboración propia, con información de SIISE.

²² Ver las variantes, en Mapa 3.

²³ Zona en la que se desarrollan con mayor intensidad las diferentes actividades humanas.

SIISE, presenta algunas excepciones, especialmente en su transcurso por las provincias de Manabí y Cotopaxi y en la segunda parte de los trazos de la variante sur y norte; es decir, en los tramos correspondientes a los cantones de Baeza y Baños, hasta llegar a Narupa.

La mayor parte de zonas naturales y de mosaico se inicia en esta zona, habiéndose podido determinar que se tiene prevista la construcción de un nuevo trazo en la última parte del camino, es decir, de forma aproximada entre las poblaciones de La Joya de Los Sachas y Providencia (Shushufindi, a orillas del Río Napo). En esta última parte es donde prácticamente inicia el acceso a las zonas menos intervenidas de la Amazonía ecuatoriana; en la parte en que el Río Napo empalma con el límite divisorio entre las provincias de Sucumbíos y Orellana, que puede ser considerada debido a su buen estado de conservación, como una de las zonas más amenazadas por el desarrollo de infraestructuras.

En una reciente visita a la zona²⁴, realizada con motivo de la celebración de un taller con comunidades, concerniente a las expectativas de los pobladores con motivo de la implementación de este proyecto (Ver informe en Anexos) se pudo conocer, por ejemplo, acerca de un proceso de especulación inmobiliaria en la localidad de Providencia, gestado por un poblador de la zona y del principal concesionario para la construcción del puerto fluvial, con el objetivo de adquirir la superficie necesaria para la construcción de nueva infraestructura portuaria.

Áreas protegidas

Vinculados a la región amazónica y de páramo transicional hacia ésta, los espacios protegidos que se encuentran en la zona de influencia de la hidrovia, son la Reserva de Producción de Fauna Cuyabeno, el Parque Nacional Yasuní y la Reserva Biológica Limon-

cocha. Al nororiente, próximos a la variante norte, se hallan la Reserva Ecológica Cayambe Coca, la Reserva Ecológica Antisana y el Parque Nacional Sumaco Napo Galeras. Sujeto a la variante sur, se sitúa el Parque Nacional Llanganates.

A continuación haremos referencia a los tres primeros anteriormente nombrados, dada la relevancia que tendría la habilitación de la hidrovia por el Río Napo y la incidencia de nuevas obras referidas a la implementación de un nuevo puerto en la localidad de Providencia, con relación a la intensificación de los impactos sociales y ambientales, especialmente por tratarse de una zona en la que se desarrolla infraestructura nueva.

La Reserva de Producción de Fauna Cuyabeno

Se encuentra ubicada en el lado norte del Río Napo, fronteriza con la República de Colombia a lo largo de la ribera del Río Lagartococha. Fue declarada mediante Acuerdo Ministerial N° 322 (R.O. 69 de 20 de noviembre de 1979), que admite la presencia y actividad de las comunidades indígenas asentadas en su interior.

En cuanto a su importancia natural, está considerada como un área protegida megabiodiversa. Su composición vegetal es heterogénea y compleja²⁵, abarcando 5 tipos de formaciones vegetales, 4 de los cuales son de bosque. La existencia de importantes especies maderables, algunas ya probablemente extintas, tales como el guayacán y la caoba; ponen de manifiesto un historial de aprovechamiento forestal selectivo importante en la zona. Se trata de un sitio de abundante fauna, con grandes mamíferos, tales como dantas, armadillos, pecaríes, sahinós o monos; apetecidos como objetos de caza.

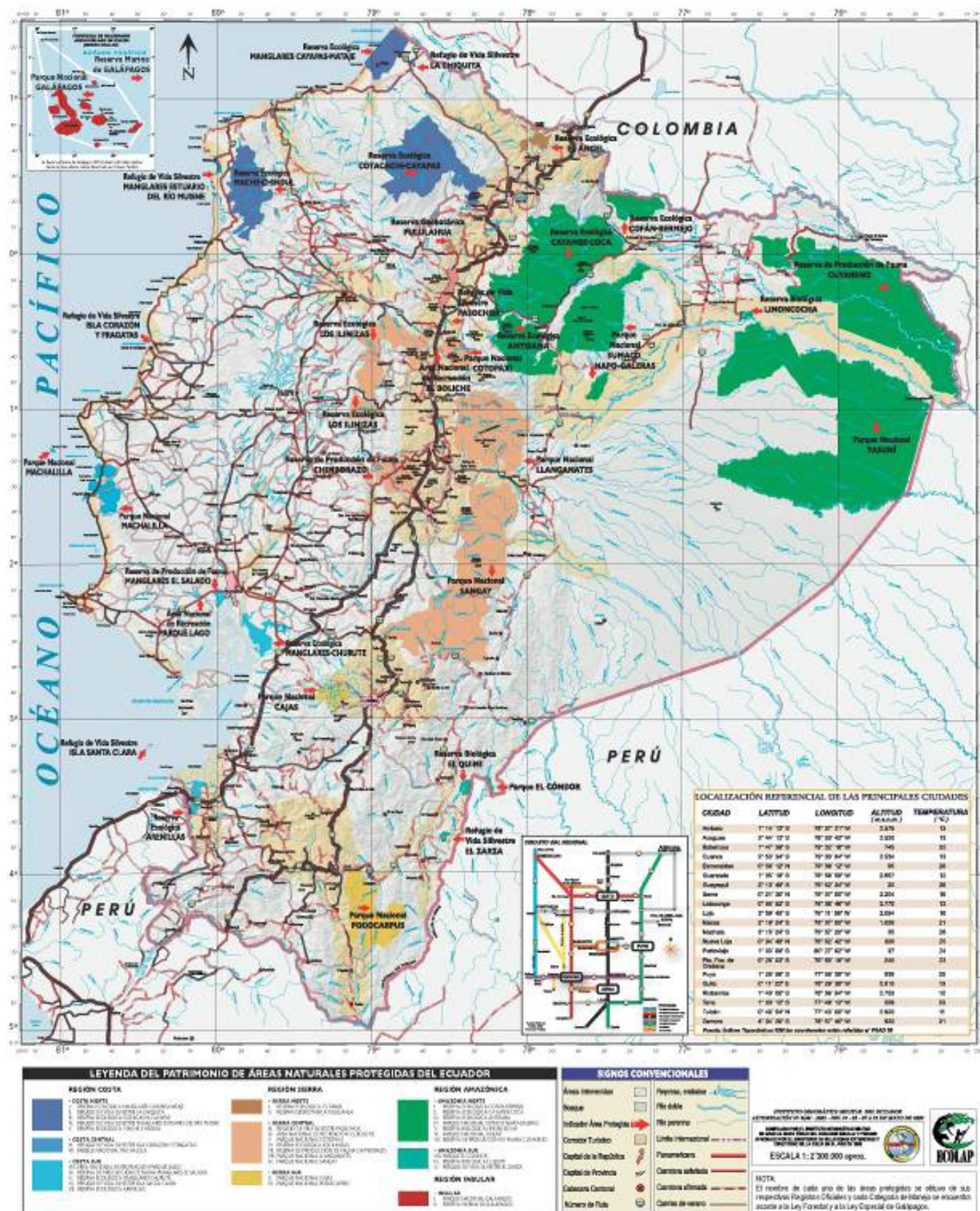
La Reserva, por el sur, está en las proximidades del Río Napo, es decir que su límite transcurre a lo largo de la zona influencia de la hidrovia.

²⁰ Observar el detalle de cantones atravesados por el proyecto y mapas.

²⁴ Visita realizada a la Comunidad de El Edén en fechas 17, 18 y 19 de junio, por parte del equipo de Legislación y Políticas de Ecolex en compañía de miembros de la Fundación Pachamama, para la realización de un taller con comunidades miembro de la FICCKAE.

²⁵ Ministerio del Ambiente (2007): "Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador"; Ministerio del Ambiente; Quito; p. 244.

Mapa Vial y del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas - República del Ecuador



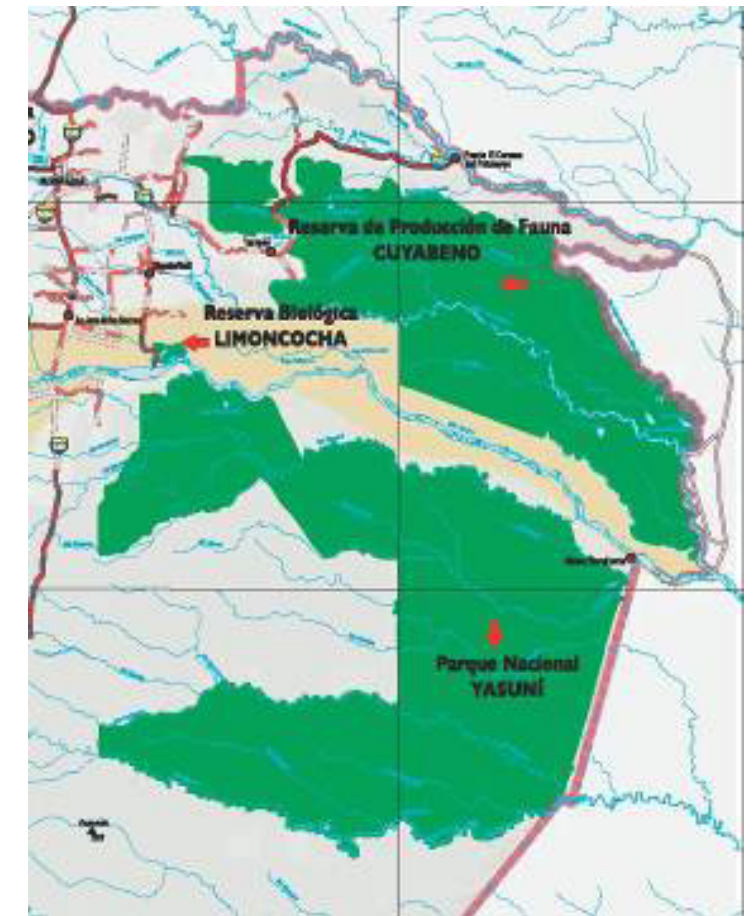
Como amenazas se señalan la explotación petrolera, con todos sus efectos negativos, tales como la apertura de nuevas vías, seguidas de procesos de colonización y deforestación, al igual que la contaminación de importantes ríos como el Cuyabeno y el Aguarico. La colonización es un segundo problema que acarrea efectos relacionados también con el aprovechamiento ilegal de especies, fragmentación del bosque, introducción de especies exóticas, etc.²⁶

En este escenario, puede visibilizarse como efecto más probable a causa de un incremento del tráfico de personas y de embarcaciones por el curso del Río Napo, la agudización de las amenazas anteriormente señaladas, con la perspectiva de un potencial de la actividad ilícita; atribuible a un incremento en la dinámica de exportaciones hacia Perú y Brasil por el curso del Río Napo, debido a la implementación de una hidrovía.

El Parque Nacional Yasuni

Situado a lo largo del margen inferior del Río Napo, es considerado como el área protegida más grande del Ecuador continental. Una de sus orillas en el extremo noroccidental del parque, colinda con el río Napo en la parte comprendida dentro del primer tercio de la hidrovía. Fue declarado mediante Acuerdo Ministerial N° 322 (R.O. 69 de 20 de noviembre de 1979).

Posee una altísima concentración de biodiversidad, por lo que se encuentra posicionada entre las áreas protegidas de mayor diversidad genética del planeta, con 200 especies registradas de mamíferos, 610 de aves, 111 de anfibios y 107 de reptiles; posee cuatro tipos de formaciones vegetales de bosques con especies de interés maderable y de uso tradicional²⁷.



Reservas Cuyabeno, Limoncocha y el Parque Nacional Yasuni
Fuente: "Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador" (MAE, 2007)

Entre las mayores amenazas para la conservación en este sitio se enumeran la explotación petrolera, con todos sus impactos sociales y ambientales relativos al incremento de la ocupación del bosque.

También se señalan las actividades antrópicas que ocasionan deforestación y erosión; tanto como la apertura de nuevas vías de acceso, señalada como causante de un incremento en la mortandad de especies atribuible a accidentes²⁸. La intensificación en la navegabilidad por el curso del Río Napo podría tener las consecuencias señaladas mencionadas en el subtítulo anterior, a lo largo de todo su curso, pero especialmente en la parte limítrofe con sus propios márgenes, comprendida entre las localidades de Indillama y Garzacochoa.

26 Ministerio del Ambiente (2007): "Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador"; Ministerio del Ambiente; Quito; p. 251.
27 Ministerio del Ambiente (2007): "Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador"; Ministerio del Ambiente; Quito; p. 242.

28 Ministerio del Ambiente (2007): "Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador"; Ministerio del Ambiente; Quito; p. 242.



La Reserva Biológica Limoncocha

Es una pequeña reserva que colinda con la margen izquierda del Río Napo, comprendida entre las localidades de Pompeya e Itaya. Ha sido declarada como espacio protegido en virtud de Acuerdo Ministerial N° 394 de 1 de octubre de 1985, con fines de conservación, prestación de servicios ambientales, turismo e investigación. Su interior, a pesar de su tamaño, alberga dos de los campos petroleros más importantes del Ecuador²⁹, y se caracteriza por disponer también dos lagunas importantes: Yanacocha y Limoncocha.

En cuanto a vegetación, dispone de 4 zonas de bosque, 3 de las cuales son inundables. Se constituye en un refugio para la fauna de la zona, especialmente para macromamíferos. La gran disponibilidad de agua convierte al sitio en un espacio privilegiado para la existencia de aves, anfibios, reptiles y peces³⁰.

Entre las amenazas se menciona la actividad de explotación petrolera, que contempla un constante riesgo de derrame; tanto como la apertura de nuevas vías, colonización y avance de la ocupación humana del bosque. Cualquier impacto a ser ocasionado por la habilitación de una hidrovía involucraría una mayor vulnerabilidad para los valores de este espacio, por tratarse de un sitio limítrofe al río.

Pueblos indígenas

De acuerdo a información de BID Udenor, en la Frontera Amazónica Norte existen 318 comunidades indígenas en las provincias de Orellana, Napo y Sucumbíos, con una población aproximada de 164.500 personas de 6 nacionalidades, que en su mayoría se hallan asentadas a lo largo del río Napo. A estas pueden sumarse las 120 comunidades kichwas de la Federación Indígena de Comunas y Comunidades Kichwas de la Amazonía Ecuatoriana (FICCKAE), que totalizan 120 comunidades, asentadas en su mayoría en la provincia de Orellana, en inmediaciones del Río Napo.

29 Ministerio del Ambiente (2007): "Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador"; Ministerio del Ambiente; Quito; p. 226.

30 Ministerio del Ambiente (2007): "Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador"; Ministerio del Ambiente; Quito; p. 232.

Este detalle puede observarse en el siguiente cuadro:

| Nacionalidades | Organizaciones | Comunidades de Base | | |
|----------------|------------------------------|---------------------|----------|------|
| | | Sucumbíos | Orellana | Napo |
| Kichwas | FOISE | 56 | | |
| | FCUNAE | | 78 | |
| | FONAKIN | | | 140 |
| | FICCKAE | | 120 | |
| Cofanes | FEINCE | 4 | | |
| Secoyas | OISE | 3 | | |
| Shuar | FEPCSHS | - | | |
| | Asoc. Centros Shuar Coca | | 7 | |
| | Asoc. Centros Shuar Cononaco | | 10 | |
| Siona | ONISE | 3 | | |
| Huaorani | ONAHE | | 8 | 6 |

Elaboración propia, con información de: BID/UDENOR (<http://profonian.nativeweb.org/beneficiarios/beneficiario.htm>) y FICCKAE.

Así se puede corroborar que los pobladores de las riberas del Río Napo se han organizado en diferentes federaciones, existiendo una fuerte predominancia de la nacionalidad Kichwa. Como organizaciones más representativas, a continuación presentamos una reseña de las actuales FONAKIN y FICCKAE.

FONAKIN

En 1968 fue fundada como una organización representativa de esta nacionalidad, la Federación de Organizaciones Indígenas de Napo (FOIN), constituida inicialmente por representantes de las comunidades de Muynapamba, Huairayacu, Canoayacu, Puerto Misahuallí, Archidona y Cotundo; que un año después dio lugar a la FEPOCAN (Federación Provincial de Organizaciones Campesinas del Napo) y volvió a llamarse FOIN en 1973, en interés a la mejor representatividad de este nombre³¹. A partir del año 2000, FOIN cambió de denominación por FONAKIN (Federación de Organizaciones de la Nacionalidad Kichwa de Napo) denominación que mantiene hasta la actualidad³².

31 CONAIE: "Las nacionalidades indígenas en el Ecuador"; disponible en línea, en: <http://es.scribd.com/doc/53350207/CONAIE-Las-nacionalidades-indigenas-en-el-Ecuador#archive> (Última visita, 04 de julio de 2011).

32 GREFA, Camilo (): "La consulta previa hidrocarburífera

Desde 1980 se encuentran afiliados a CONFENIAE, y a partir de 1986, fecha de su creación, a CONAIE.

FICCKAE

La Federación Interprovincial de Comunas y Comunidades Kichwas de la Amazonía Ecuatoriana, FICCKAE, es una organización que abarca a 120 comunidades (74 constituidas jurídicamente y 46 en proceso de legalización), con una población de 40.000 habitantes. Su principal objetivo es ejercer la representatividad y actividades de gestión a favor de la nacionalidad Kichwa de la Amazonía. Es una organización sin fines de lucro, con personería jurídica de derecho privado constituida bajo su denominación actual, el 09 de septiembre de 2009. Inicialmente se encontraba constituida como F.C. "UNAE", creada a través de Acuerdo Ministerial 043 de 30 de julio de 1984³³.

de los bloques 20 y 29 y su incidencia socio-organizativa en las comunidades kichwas en la Provincia del Napo"; Tesina del "Diplomado Superior en Derechos Indígenas y Recursos Hidrocarburíferos" – Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales / FLACSO, Sede Ecuador; p. 12.

33 Con información institucional de FICCKAE.

GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN

ANTECEDENTES

La identificación, clasificación y reconocimiento de los actores de un territorio es necesaria para el desarrollo exitoso de los procesos de planificación y de gestión, y esto es en forma práctica, lo que busca desarrollar el “Mapeo de Actores Claves”. Es decir, no sólo obtener un listado de los posibles actores de un territorio, sino conocer sus acciones, su nivel de influencia y sus perspectivas en un futuro inmediato.

Anteriormente se mencionó que el mapeo es considerando como una herramienta para mejorar el grado de eficiencia en acciones de convocatoria a la sociedad civil y de gestión en la toma de decisiones y formulación de política pública. En el caso del proyecto “Understanding Rapid Environmental Changes in Southern Tropical Andes”, se identifica a aquellos actores relacionados con el Corredor Manta Manaos en el Ecuador, que podrían contribuir a construir escenarios alternativos para la toma de decisiones con responsabilidad social y ambiental, así como aquellos que a criterio de ECOLEX están incluidos en la dinámica de las acciones a implementarse, en torno al proyecto Manta Manaos.

Institucionalmente, el proyecto Manta Manaos, se encuentra bajo la responsabilidad del Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, y está integrado por 5 componentes:

1. Puertos
2. Aeropuerto
3. Vías Terrestres
4. Vías Fluviales – Hidrovía
5. Comercio e integración

Los cuatro primeros temas, están a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y el quinto del Ministerio de Relaciones Exteriores. Ambas instituciones, en calidad de ejecutores del proyecto³⁴.

OBJETIVO

Desarrollar la identificación de actores locales, nacionales y regionales, que incluyan: instituciones gubernamentales; instituciones de investigación; organizaciones ambientales; financiadores; empresas, sociedad civil y organizaciones sociales. Todos estos actores deberán tener relevancia en el tema de IIRSA en Ecuador, o ser identificados como relevantes a efectos de decidir acciones a futuro en las líneas de gestión, comunicación y recopilación de información de interés sobre el tema.

RESULTADOS

Los actores clave son actores sociales activos que responden a ciertos caracteres³⁵: a). Conciencia práctica derivada de su experiencia de vida; b). Sus propias teorías acerca de las relaciones sociales y el ejercicio del poder; c). Su propio sistema de monitoreo sobre cómo funcionan las dinámicas internas; d). Condiciones para direccionar los eventos.

La identificación de estos actores constituye un momento imprescindible en la construcción de escenarios alternativos futuros que facilitarán identificar los factores de cambio esenciales subyacentes, en lo concerniente al proyecto Manta Manaos.

A lo largo de la zona seleccionada, es posible reconocer la existencia de actores diversos, públicos, privados y de la sociedad civil, que pueden verse afectados en mayor o menor medida por las obras del proyecto Manta Manaos; y que se sitúan en los escenarios local y nacional.

³⁴ Entrevista a Héctor Egúez, Ministerio de Relaciones Exteriores. Fecha de realización: 30 de marzo de 2010.

³⁵ A. Giddens, *The Constitution of Society*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1984; citado en Social Analysis, *Selected Tools and Techniques*. Social Development Papers. Paper Number 36, June 2001. Social Development Department, The World Bank.

Los resultados del mapeo realizado son los siguientes:

Actores:

Instituciones Gubernamentales:

Se ha tomado en cuenta a las entidades del sector público vinculadas directamente con el desarrollo de obras de infraestructura para la implementación de los proyectos IIRSA en Ecuador, así como otras entidades públicas de importancia en el nivel local, directamente interesadas en impulsar el desarrollo de los proyectos de infraestructura.

Como autoridades cabeza de sector se han considerado en primer lugar, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPO) como principal responsable del proyecto en materia de infraestructura y transporte, conjuntamente con el Ministerio de Relaciones Exteriores. En la recopilación de información, se encontró que los funcionarios de estas dos instituciones son quienes mejor conocimiento tienen con respecto a la temática IIRSA en general, y la de Manta Manaos, en particular.

Por su estrecha vinculación con temas de integración regional, especialmente a UNASUR, el Ministerio de Coordinación de los Sectores Estratégicos (MICSE) constituye otro actor gubernamental importante, a cargo de los temas de UNASUR en Ecuador; aunque aún no se tiene aún claridad con respecto a su papel en cuanto a IIRSA. En una fase anterior del proyecto Manta Manaos, éste Ministerio estuvo a cargo de la coordinación del proyecto, el cual a la fecha está bajo la coordinación del Ministerio de Coordinación de la Producción, empleo y Competitividad.

La Dirección General de Intereses Marítimos igualmente ha sido considerada, por tratarse de la autoridad sectorial a cargo de esta temática, que si bien no se encuentra involucrada en el momento, guarda un potencial interés con el proyecto; especialmente en materia de navegabilidad marítima, en la zona del Puerto de Manta.

También se han incluido al Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y al Ministerio del Ambiente, como autoridades encomendadas por ley para hacerse cargo de impactos ambientales y sociales en el país, aunque sus niveles de involucramiento, aún resultan irrelevantes o desconocidos.

Finalmente, se ha tomado en cuenta a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), instituida como organismo técnico responsable de la planificación nacional, dependiente de la Presidencia de la República³⁶; cuyo rol es fundamental para el funcionamiento del actual gobierno, por encontrarse abocado a la implementación del “Plan Nacional del Buen Vivir”, instrumento fundamental de planificación; así como por haberse convertido en el verdadero pivote de coordinación interministerial para el desarrollo e implementación de la llamada “revolución ciudadana”.

Con relación al tema IIRSA, pudo conocerse que SENPLADES ha desarrollado un importante esfuerzo en materia de gestión del conocimiento, reuniendo una gran base de datos procedente de distintas instituciones. La conformación de esta base de datos ha sido la razón principal para la suscripción de un convenio con *The Nature Conservancy – TNC*, destinado a la elaboración de un software para la predicción de impactos, el cual fue tenido en cuenta también en el presente trabajo. La predicción de escenarios elaborada en base a este software, tiene un horizonte de 10-20 años y permite integrar un conjunto de variables con la información georeferenciada de una obra o proyecto de infraestructura.

Para el presente trabajo, se pidió a TNC la operación del software tomando como base el trazo relevado por ECOLEX/UICN en base a la más reciente información oficial proporcionada por el gobierno³⁷ y a *tracks* de GPS facilitados por *Wildlife Conservation Society*

³⁶ Decreto 1372 de 20 de febrero de 2004, R.O. Nº 278.

³⁷ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO E INTEGRACIÓN (2010): “Manta-Manaos Eje Multimodal Biocédnico”, abril de 2010. Presentación de PowerPoint.

– WCS, del sector construido entre Joya de los Sachas – Puerto de Providencia³⁸, de cuya existencia se conoció a raíz de la entrevista realizada a miembros de esa organización.

En el nivel regional se ha considerado la labor del Parlamento Andino, una entidad que, si bien no tiene entre sus prioridades el tratamiento de obras de infraestructura, debido a su carácter de grupo asesor y de consulta en temas políticos de importancia regional; puede ser considerada en un importante actor, de innegable importancia en el contexto de la integración regional.

En el nivel local se han considerado como actores relevantes al Gobierno Provincial y a la Municipalidad de El Coca; debido a que se trata de las autoridades político administrativas más influyentes de toda la zona.

El Asesor General de la Prefectura de Orellana, expresó su pleno conocimiento acerca de las dificultades para la navegación en el río, debido a su alta capacidad de sedimentación. Explicó acerca de la posibilidad, en su conocimiento, de fraccionar las etapas de navegación en el río, a través de embarcaciones más pequeñas en distintas partes del trayecto, que permitan unificar la carga posteriormente en otros sitios, en embarcaciones más grandes. Así también, expresó su preocupación por los efectos atribuibles a la contaminación y depredación ambiental a ser ocasionada con la intensificación del transporte por el río; dando a conocer que esa Prefectura se ha ocupado de la realización de monitoreos de contaminación en El Napo durante cuatro años consecutivos (2006-2008 y 2011), habiendo llegado a determinar que en esa cuenca existe en la actualidad una significativa contaminación petrolera.

El uso del río como un medio de transporte para los hidrocarburos extraídos de los pozos, fue señalado por él como otro riesgo de consideración, dado que esa constituye una alternativa mucho más económica que la construcción de un ducto hacia Perú o Brasil, y demandó una mayor participación de otros

38 Entrevista a Víctor Utreras, de 30 de julio de 2010.

niveles institucionales en la toma de decisiones, las cuales se encuentran centralizadas únicamente ahora en el gobierno.

Dio a conocer que a nivel local, las decisiones siempre se tomaron en forma vertical, mencionando la actividad petrolera en la zona, a raíz de la cual a pesar de todos los impactos sufridos históricamente, no tuvo la repercusión esperada en la economía de la provincia³⁹.

Instituciones de Investigación y Consultoría:

Se han considerado instituciones, tanto dependientes de entidades del gobierno ecuatoriano, como otras de carácter privado, vinculadas con los proyectos de infraestructura.

En primer lugar se tiene al consorcio SERMAN-CSI, una sociedad de dos empresas consultoras internacionales, una argentina y la otra uruguaya, que estuvieron a cargo de la realización del "Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo (Ecuador-Perú)"⁴⁰.

En comunicaciones sostenidas entre la empresa y el Observatorio Manta Manaos⁴¹, aquella mencionó que el trabajo realizado era efectuado con un fondo remanente afectado al Acuerdo de Paz entre Ecuador y Perú, (suscrito en Brasilia) para el cese del último conflicto bélico entre ambos países. En la página web de IIRSA⁴² se consignó únicamente, que este trabajo fue financiado en Ecuador y Perú, con fondos de cooperación técnica no reembolsables, por parte del BID.

Para obtener un mejor seguimiento del tema, se atendió la invitación⁴³ cursada por el

39 Entrevista realizada a Enrique Morales, Asesor General de la Prefectura de Orellana, en fecha 4 de julio de 2011.

40 SERMAN/CSI (2010): "Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo (Ecuador-Perú)" Volumen I; Banco Interamericano de Desarrollo/MTOP Ecuador, MTC Perú; 146 p.

41 El Observatorio Ciudadano de Impactos Socio-Ambientales del Proyecto Eje Multimodal Manta Manaos en Ecuador (OC), es una red conformada por varias organizaciones de la sociedad civil y de nacionalidades indígenas preocupadas por los impactos que puede traer la construcción de la Manta-Manaos en nuestro país.

42 http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=43&x=9&idioma=ES

43 Ver la invitación y contenido del evento, en Anexos (Car-

peta "Artículos e Informes" del DVD adjunto). Consorcio SERMAN/CSI, a participar del "Seminario Internacional sobre el Eje Multimodal del Amazonas" realizado en la ciudad de Iquitos (Perú) el día jueves 22 de julio de 2010⁴⁴. En el mismo se realizó la presentación del informe del Estudio por parte de la consultora. A tal efecto, se gestionó financiamiento para asegurar la participación de la dirigente de FICCKAE, Sra. Blanca Grefa, conjuntamente con técnicos de Ecolex y Pachamama⁴⁵.

En segundo término, se ha considerado al Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR), por ser la entidad responsable de la realización de estudios técnicos en aguas del territorio nacional, como son las del Río Napo; y al Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMHI), entidad pública a cargo de realizar estudios en este sector. Ambas desarrollan, difunden y proporcionan información de carácter oficial al gobierno para fines de consulta y toma de decisiones.

Por lo demás, la interacción con otras entidades de investigación y consultoría no ha podido ser de mayor intensidad, debido a otras razones como: (i) que en la actualidad no se encuentran realizando investigación en la zona de influencia del proyecto IIRSA Manta-Manaos; (ii) que la práctica institucional de las mismas obliga a cobrar por la información que desarrollan (publicaciones); y (iii) la existencia de cláusulas de privacidad en los contratos que suscriben para investigaciones temáticas, que no les permiten distribuir libremente el producto de su trabajo.

peta "Artículos e Informes" del DVD adjunto).

44 En aquella ocasión, si bien no se pudo obtener el texto del informe encargado por el BID debido a las cláusulas de confidencialidad del contrato con el banco; se conoció que la conclusión fundamental del estudio, exponía la imposibilidad de ampliar la navegabilidad actual del Río Napo en los sectores peruano y ecuatoriano. Del mismo modo, se sostuvieron otras comunicaciones con la empresa consultora, mediante las cuales se obtuvieron ciertos adelantos de la información contenida en el informe, con el consentimiento del BID; tanto como el envío de observaciones referidas a las preocupaciones de sociedad civil.

45 Ver el artículo elaborado por Ecolex, en Anexos (Carpeta "Artículos e Informes" del DVD adjunto)

Organizaciones Ambientales:

Entidades del sector ambiental en Ecuador, organizadas o con interés en torno a IIRSA y a la Conservación de la Amazonía.

Se han incluido distintas organizaciones ambientales, algunas de las cuales tienen su sede en Ecuador, y son de ámbito regional. Las más representativas son: Conservación Internacional Ecuador (CI-Ecuador), The Nature Conservancy (TNC), la Asociación para la Conservación de la Amazonía (ACA) y World Wildlife Fund (WWF), cuya prioridad de trabajo en la región ha sido durante los últimos años, la conservación de la Amazonía.

Acerca de la participación de otras organizaciones como World Wildlife Society (WCS), el Servicio Alemán de Cooperación Social – Técnica (DED) o CARE, éstas han sido tomadas en cuenta debido a que su trabajo se desarrolla transversalmente abordando diferentes áreas de actividad. Pese a que no se tiene todavía una definición clara acerca de su participación en los temas de IIRSA, puede considerarse su involucramiento como un asunto potencial en el futuro. Asimismo, porque constituyen valiosos como fuentes de información para poder determinar impactos de las obras por construirse.

WCS, particularmente, ha proporcionado valiosa información de campo con relación a la última parte del tramo del corredor, y a la ecología del río Napo; proporcionando entradas bibliográficas y testimonios técnicos importantes, relacionados con los impactos sobre los grandes bagres que habitan el río y otras necesidades de las poblaciones humanas establecidas en sus márgenes⁴⁶.

Por su parte, Birdlife International ha sido otra de las organizaciones entrevistadas⁴⁷, que accedió a proporcionar información para el proyecto. Como resultado, se ha obtenido en formato digital, la sistematización de documentación realizada por sus técnicos y *shapes*

46 Entrevista realizada a Víctor Utreras (WCS), en fecha 30 de julio de 2010.

47 Entrevista realizada a Ítala Yépez y David Díaz, en fecha 2 de agosto de 2010.

de ArcGis propios, referidos a sus recientes publicaciones sobre sitios de importancia para la conservación de las aves en el Ecuador (IBAs).

Otro de los entrevistados fue *Conservation International (CI)*, entidad a la cual se acudió solicitando información y criterios técnicos⁴⁸. Los funcionarios responsables y su Director Ejecutivo proporcionaron información importante, referida al trabajo realizado por otras instituciones; tanto como nombres de técnicos, autoridades e investigadores que exploraron previamente el tema. Asimismo, proporcionaron información relevante como los textos de *GAP Analysis*, entre otros documentos.

Dieron a conocer que, si bien han tenido algún nivel de actividad en el área del trabajo y se encuentran interesados en proseguir, en lo inmediato, el abordaje que realizan del tema se encuentra enfocado en otras actividades distintas.

Organizaciones regionales:

Como organizaciones regionales objeto del presente informe, pueden mencionarse fundamentalmente, a UNASUR e IIRSA. Del mapeo de actores realizado, con respecto a la primera, su actividad fue manejada como línea transversal por el gobierno ecuatoriano, que estuvo instituido como Secretaría Pro Tempore hasta 2010. Esta responsabilidad fue entregada posteriormente a Guayana, durante septiembre de ese año.

Es decir, que mientras duró el mandato de Ecuador, en el que transcurrió la mayor parte de la investigación realizada para el presente mapeo, la representación de UNASUR se encontraba bajo coordinación de diferentes ministerios -a los que se hizo referencia previamente- habiéndose constituido una agenda manejada de acuerdo a lineamientos de política de alto nivel. Los criterios referidos a UNASUR son por tanto, los reproducidos por las instituciones gubernamentales objeto del mapeo y entrevistadas para el presente trabajo. Aún más, de acuerdo a

una comunicación de fecha 02 de julio de 2010, el MICSE dio a conocer que el futuro de IIRSA iba a quedar afectado al funcionamiento de UNASUR; tal como aconteció meses después. En la actualidad IIRSA se encuentra integrada al Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)⁴⁹

Por su lado, hasta 2010, IIRSA como iniciativa aplicada a Ecuador, funcionó como una "iniciativa" o programa de inversiones, también a cargo del gobierno. Por esta razón sus actividades estuvieron igualmente direccionadas por la agenda de los ministros, de acuerdo a sus planes de trabajo, no siendo un actor fácilmente identificable, debido a que buena parte de su agenda se basaba en coordinación intergubernamental.

Financiadores:

Entidades financieras interesadas o involucradas en el financiamiento de las actividades de implementación de los proyectos de infraestructura y organismos de cooperación, vinculadas al sector ambiental, relacionadas con el desarrollo de corredores de integración y conservación de la biodiversidad en el hot spot de los Andes Tropicales.

Se ha considerado al Banco del Sur, una entidad aún en conformación, entre los miembros de la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR). Ello se debe a que figura como uno de los potenciales financiadores de la iniciativa IIRSA, puesto que la integración fue definida como uno de los lineamientos de trabajo más importantes por parte de los representantes políticos de los países, ante el seno de esta organización. A la fecha se tienen comprometidos recursos financieros por parte de los países miembros para la conformación del Banco del Sur.

Así también, como parte de los compromisos contraídos en Brasilia con la articulación de organizaciones en torno al proyecto

⁴⁹ Un resumen del Plan de Acción Estratégico 2012-2022 referido a COSIPLAN/UNASUR, puede ser encontrado en el siguiente enlace: http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/gte_brasilia11_presentacion_cepil.pdf.

⁴⁸ Entrevista realizada a Luis Suárez, Montserrat Albán y Rodrigo Ulloa, en fecha 20 de agosto de 2010.

Utilización de un software para análisis previo de impactos de The Nature Conservancy

Como parte de las averiguaciones realizadas, en las reuniones realizadas con funcionarios de TNC, se tomó conocimiento que esta organización, conjuntamente con SENPLADES, realizaron la firma de un convenio para el desarrollo de una herramienta (software) destinado al análisis previo de impactos por obras de infraestructura. Este instrumento, cuya elaboración correspondió a TNC, se ocupó de articular el repositorio de bases estadísticas y georeferenciadas conseguido por SENPLADES, obtenido a través de sus gestiones con las distintas reparticiones dependientes del gobierno y sistematizarla por medio del desarrollo de un motor informático, que a través del uso de fórmulas y algoritmos especialmente calculados, adquiere la capacidad de predecir en forma dinámica los impactos ocasionados por obras de infraestructura situadas en cualquier parte del territorio nacional.

Las variables que es capaz de integrar este software son múltiples, tales como: riqueza de especies de fauna y vegetación, hidrología, sitios GAP, áreas protegidas, vegetación e incluso demográficas; arrojando una estimación precisa en cuanto a los posibles impactos a esperar con el desarrollo de una obra de infraestructura determinada. Al efecto, el nivel de detalle que es capaz de ofrecer corresponde a una grilla de 200x200 metros. El valor de predictibilidad de este software permite también extender una estimación de los probables impactos sobre las variables mencionadas, en el mediano y largo plazo, y fue diseñada con la intención de proporcionar a las distintas reparticiones públicas un instrumento de estimación previa o alerta temprana, acerca de impactos potenciales de obras de infraestructura, antes de contar con un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental.

En virtud de las gestiones realizadas con el responsable del desarrollo de este software, Ing. Juan Carlos Gonzalez (TNC), éste accedió a operar el mismo con el trazo del proyecto IIRSA Manta-Manaos, con el fin de poder obtener una primera aproximación acerca de los probables impactos de estas obras. Como resultado de la experiencia, se obtuvo un mosaico de mapas de los impactos de las obras en las diferentes zonas por donde atraviesan las dos variantes de la vía terrestre contemplada entre los puertos de Manta y Providencia, tanto como de la hidrovía que nace en este punto hasta Puerto Ballesteros, limítrofe con Perú. Todos estos mapas, cuentan con información de base correspondiente a la probable afectación de los diferentes valores integrados en la herramienta.

Para el trazo de la carretera, se contempló el mejoramiento de los tramos existentes a vías de primer orden, por considerarse que este es el tipo de obras que amerita su acondicionamiento para su conversión a un corredor bioceánico internacional. En la parte de la hidrovía, debido a que la herramienta carecía de una variable específica para representar este tipo de obra/actividad, se decidió equipararla con la construcción de un ducto.

Los resultados de la utilización del a herramienta contemplaron una franja de 5 kilómetros a cada lado de la vía, estimándose que este podía ser el rango probable del impacto a ocasionar, teniendo en cuenta experiencias previas de impactos por construcción de carreteras.

Si bien la información recogida tiene sólo un valor estimativo, constituyó una valiosa experiencia de aproximación a los impactos probables de las obras y puede considerarse que posee un valor objetivo concreto. Puede ser consultada como parte de los anexos del presente informe de mapeo.

IIRSA50, entre julio y diciembre de 2010 se mantuvo la elaboración de un Boletín semanal de actividades de UNASUR51, con noticias destacadas de la actualidad regional, relacionadas con esta organización. Con el boletín de referencia se ha conseguido información actualizada de todas las actividades de UNASUR (reuniones, eventos, acuerdos, pronunciamientos, etc.) para permitir un mejor discernimiento acerca de sus alcances y progresos en cuanto al tema de infraestructura, financiamiento, políticas, contactos etc. El boletín fue distribuido a los miembros de la articulación periódicamente, con el objetivo de aportar a una interacción regional informada.

Otro importante actor ha sido el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Esta entidad ha demostrado gran interés en el financiamiento de la infraestructura de integración en Sudamérica, debido a los cambios internos sufridos que ha sido objeto durante los últimos años; producto de los cuales ha ingresado en una reorientación de su estrategia de financiamiento para este tipo de obras de infraestructura. Independientemente, se ha venido trabajando en la orientación del BID con respecto a la incorporación de criterios y estándares ambientales, a través del trabajo de grupos regionales de organizaciones, tales como la "Articulación IIRSA"52, o "IFIS en la Mira".

Con relación a la actividad realizada, a través de la participación de Ecolex en "IFIS en la mira", se mantuvo una interacción per-

manente con el BID, mediada en la vinculación entre América Latina y Estados Unidos, gracias a la participación de entidades como el *Bank Information Center* (BIC) y Amazon Watch, en aquel país. En lo particular, a través del intercambio de notas con UNASUR a nombre del Observatorio Ambiental Manta Manaos, se ha solicitado el otorgamiento de un nivel representación de las organizaciones que lo integran a nombre de la sociedad civil, aunque sin resultados.

"IFIS en la mira" ha mantenido un intenso intercambio de notas con el BID del cual ha participado Ecolex en el ámbito de sus lineamientos institucionales de trabajo. Ecolex estuvo a cargo de articular la participación de organizaciones internacionales de sociedad civil participantes en la X Reunión BID - Sociedad Civil - BID, realizada en la ciudad de Quito, los días 4 y 5 de noviembre de 201053.

Asimismo, se ha mantenido presencia institucional en la dinámica de los denominados Grupos Consultivos de la Sociedad Civil (Con-Socs) del BID, trabajando en la adopción de posiciones conjuntas en procura de ejercer influencia por parte de sociedad civil, en el perfeccionamiento de estándares ambientales y sociales dentro de las nuevas políticas de financiamiento de esa organización. Se considera que se trata de un aspecto crucial para el sector ambiental de los distintos países, dado que los lineamientos para la recapitalización del Banco consideran la afectación de una fuerte línea presupuestaria en el nivel regional, para el financiamiento de iniciativas de integración e infraestructura como IIRSA; de la cual el Banco se encuentra autodeclarado incluso como "socio estratégico"54.

Finalmente, como otro potencial financiador, se toma en cuenta a la Corporación Andina de Fomento, otra entidad encargada de prestar asistencia financiera en distintos

ámbitos, entre los que ocupa un lugar preponderante la integración regional a través de IIRSA; tal como atestigua su página web55, en donde se ha dedicado una sección completa a esta iniciativa56.

Empresas:

Empresas de naturaleza pública y privada vinculadas con la explotación de recursos naturales, prestación de servicios u otros, en las zonas de influencia de los proyectos de infraestructura.

Se ha tomado en cuenta de manera fundamental a Petroecuador, como la empresa más visible en la zona del extremo oriente del Ecuador, por tratarse de una zona afectada a la explotación de crudo. La importancia geoestratégica del proyecto IIRSA Manta Manaos y la hidrovía tienen una relación directa con el desarrollo de las actividades de este tipo de empresas extractivas, al permitirles mejorar su desplazamiento por la Amazonía.

Al respecto, el "Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo (Ecuador - Perú)" que da razón de los volúmenes de carga que circulan por el río Napo, menciona que actualmente, si bien los mismos son reducidos, existe un porcentaje importante de mercaderías e insumos de las empresas petroleras, específicamente en lo relativo a materiales e insumos para la construcción, equipos, insumos y equipamiento. Menciona que las empresas petroleras disponen de empresas especializadas para realizar este tipo de tareas de transporte, y que de un volumen total estimado de transporte de carga a través del río Napo, equivalente a 250.000 toneladas, entre las actividades con mayor potencial de crecimiento en la zona, se sitúa el transporte de insumos petroleros conjuntamente con el de productos frutales, agrícolas y el ecoturismo57.

Con respecto a otras empresas relevantes establecidas en el resto del área de influencia del proyecto, se puede mencionar una diversidad de ellas, que sin haberse tenido conocimiento de que se encuentren impulsando activamente las obras del proyecto IIRSA Manta Manaos (tomando en cuenta las entrevistas realizadas y la participación en eventos) resultarán beneficiadas con una posibilidad de acceso a nuevos mercados, en caso de que esta iniciativa plasme resultados. Por otro lado, la sede para la mayoría de las industrias exportadoras del Ecuador en otros rubros se encuentra situada hacia la región de la costa58. Tales empresas se encuentran adscritas a sus respectivas cámaras de comercio y distantes del centro de toma de decisiones, situado en la ciudad de Quito; en el que tienen limitada influencia.

Sociedad Civil:

ONGs, fundaciones y otras entidades de la sociedad civil, que articulan su trabajo alrededor de megaproyectos y obras de infraestructura vinculadas con IIRSA Manta-Manaos.

Como miembros del Observatorio Ambiental IIRSA, se incluye a Fundación Pachamama, una entidad miembro de la Articulación IIRSA y asociada a Ecolex para la realización de proyectos en la zona de influencia del Corredor Manta Manaos; y a Amazon Watch, una organización cuya orientación institucional se halla dirigida a proteger la selva y promover los derechos de los pueblos indígenas de la cuenca amazónica.

También se han hecho otras aproximaciones con entidades como el Grupo Faro, considerada una de las instituciones referentes dentro de la temática de Manta Manaos, debido a su participación en la articulación de esfuerzos inicial en torno al proyecto. Sin embargo, se pudo constatar que la misma carece de involucramiento en la actualidad.

50 En mayo de 2010 (20 y 21), distintas organizaciones organizaron en Brasilia, la reunión de organizaciones miembro, denominada: "Políticas Públicas y obras de infraestructura en la Amazonía: Escenarios y desafíos para la gobernanza socioAmbiental", en la que Ecolex participó (ver convocatoria en Anexos).

51 Ver los boletines UNASUR elaborados hasta la fecha, en el DVD de Anexos.

52 Esta es una iniciativa de la sociedad civil, de alcance regional, que busca monitorear los diferentes proyectos en la región y particularmente en la Amazonía, asociados a infraestructura y energía. Tiene como objetivo difundir, evaluar y poner en discusión las políticas e iniciativas de las grandes obras de infraestructura y energía en Sudamérica. Organizaciones de Sudamérica, América del Norte y Europa, participan de una Articulación frente al modelo de desarrollo planteado por la iniciativa IIRSA y otros grandes planes de infraestructura regional y sus impactos en la sociedad y el ambiente.

53 En la oportunidad se participó en la preparación y presentación de un "Dossier de propuestas de sociedad civil al BID", por 8 organizaciones, el cual se encuentra disponible en: bidcomunidades.iadb.org/mod/file/download.php?file_guid=111614.

54 <http://www.iadb.org/topics/regionalintegration/IIRSA/index.cfm?artid=6496&lang=es>

55 <http://www.caf.com/view/index.asp?ms=8>

56 No obstante, en la aproximación que se tuvo con la representación de esta entidad en Ecuador, los funcionarios consultados para el mapeo de actores, manifestaron que la oficina regional de CAF Ecuador carece de actividad en cuanto a IIRSA; razón que impidió profundizar en averiguaciones.

57 SERMAN/CSI (2010): "Estudio Binacional de Navegabilidad

del Río Napo (Ecuador-Perú)" Volumen I; Banco Interamericano de Desarrollo/MTOP Ecuador, MTC Perú; p. 18 [146 p.].

58 El "Reporte Trimestral N° 4 correspondiente a marzo de 2009, de la Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador, da cuenta de los siguientes rubros principales de exportación nacionales, a febrero de ese año: Petróleo 46,3%, banano 26,2%, camarón 7,4%, y flores con el 8,7%.

Otras entidades que tienen proximidad temática con el tema también fueron entrevistadas, tales como Fundación Ambiente y Sociedad (FAS), recogiendo los criterios de su Directora Ejecutiva⁵⁹ acerca del proyecto; aunque no se pudo obtener información específica debido a que indicaron que no tenían la misma desarrollada, al margen de los contenidos de su página web.

También se solicitó la opinión de Acción Ecológica, una de las organizaciones de la sociedad civil conocida en el medio nacional por su activismo de línea dura, habiéndose tomado conocimiento de que esta organización lleva años de trabajo en el seguimiento de las obras del proyecto IIRSA Manta Manaos. En la entrevista se mencionó que, en efecto, esa institución ha sido una de las pioneras en el seguimiento a las actividades de la iniciativa Manta Manaos en Ecuador. En la actualidad el tema continúa en su agenda de trabajo y se manifiestan partidarios de seguir una línea dura contra el accionar del gobierno, teniendo en cuenta los pocos logros que han habido para lograr una apertura del sector público con respecto a la sociedad civil, con referencia a este tema⁶⁰.

Otra entidad entrevistada ha sido la ONG Pachamama, una de las más involucradas con la temática del Corredor IIRSA Manta Manaos en la actualidad y que forma parte activa del Observatorio. En la entrevista, realizada a Carlos Mazabanda, éste dio a conocer su historial de trabajo con las comunidades de la Amazonía vinculadas con el Río Napo, dado que ellos cuentan con proyectos en ejecución en toda la zona; no obstante, declinaron hacer entrega de documentos, debido a no disponer de publicaciones elaboradas con la información recogida. También hicieron mención a que en el trabajo de campo realizado, en la zona ya se evidencian los efectos del fenómeno de la especulación de tierras, tales como impactos en zonas como el puerto cuya construcción está prevista en la localidad de Providencia (río Napo). A futuro, mencionó que las obras del corredor indudablemente

59 Entrevista realizada a Martha Núñez, a 27 de julio de 2010.

60 Entrevista realizada a Omar Bonilla, julio de 2010.

te dinamizarán el movimiento económico de las poblaciones vinculadas a Ecuador y al río, aunque se manifiesta partidario de que el más favorecido será, con probabilidad Brasil, por tratarse de una economía gigantesca a la que se le estaría abriendo un nuevo canal para la circulación de sus productos, los cuales conseguirán así ingresar con mayor libertad al Ecuador, pudiendo perjudicar a la larga, la producción nacional.

Finalmente, se entrevistó al Director Ejecutivo de Ecolex, cuya postura resultó coincidente con la de Pachamama en varios aspectos, tales como el peligro para la economía ecuatoriana a causa de la influencia de Brasil, adicionando el tema del mejoramiento de las condiciones de participación de ese país en la explotación minera e hidrocarbúrica en el Ecuador, debido a que Brasil dispone de un gran capital de inversión. También mencionó de los probables efectos a sufrirse en la parte donde se prevé realizar obra nueva, es decir, en la última parte del trazo carretero que arriba al Río Napo e ingresa a la Amazonía ecuatoriana. En lo legal y social, mencionó que las obras de IIRSA Manta-Manaos provocan una contradicción entre los derechos que pretenden ser garantizados por la Constitución Ecuatoriana y el incremento de la actividad extractiva a ser fomentado con las obras, con respaldo estatal. Con respecto a los posibles impactos ambientales a sufrir por el país, manifestó que las debilidades características de los procesos de comando y control en Ecuador no permiten augurar buenos resultados⁶¹.

Organizaciones Sociales:

Federaciones y confederaciones indígenas y otras organizaciones vinculadas con la defensa de los derechos de las personas directa o indirectamente afectadas por los impactos de la construcción de estas obras de infraestructura.

Se sostuvo una entrevista con la principal ejecutiva de la Federación Interprovincial de Comunas y Comunidades Kichwas de la Amazonía Ecuatoriana – FICCKAE, una de las organizaciones indígenas más representativas de la región, debido a la fuerte población de esta nacionalidad.

61 Entrevista realizada a Manuel Morales, julio de 2010.

La ejecutiva denunció el excesivo direccionamiento centralista de este proyecto, a pesar del cual existe cierto favoritismo en las personas de las comunidades, debido a que necesitan contar con mejores vías para sacar sus productos a los mercados regionales. Con todo, expresa que se ha mantenido la unidad en torno a rechazar el proyecto IIRSA Manta Manaos, debido fundamentalmente a que la población no se encuentra informada ni preparada para insertarse en esta nueva dinámica, cuya capacidad generadora de impactos resulta evidente; asimismo, porque la apertura de esta vía constituye un medio para la extracción de los recursos naturales del territorio de las comunidades.

Como otra información relevante, dio a conocer la manifestación de impactos sociales que sufren las comunidades kichwas actualmente, visible por ejemplo, en el incremento en 80% de los casos de madres solteras en la comunidad de El Edén, o en los múltiples casos de niñas de 13 y 14 años embarazadas por trabajadores petroleros existentes en distintas comunas. Manifestó que de seguir intensificándose este tipo de amenazas en la Amazonía, se estaría atentando contra la propia integridad de su nacionalidad, que sufre actualmente múltiples impactos sociales ocasionados especialmente por la actividad petrolera también dentro del ámbito cultural y productivo.

Manifestó la necesidad que tiene la gente de su nacionalidad de prepararse para obtener un mejor entendimiento acerca de estos problemas que les aquejan y ser capaces de enfrentarlos⁶².

Medios de prensa:

De acuerdo a la coordinación efectuada, se decidió la inclusión de algunos medios de prensa relacionados con el proyecto Manta Manaos, habiéndose elegido, por la presencia del tema en sus contenidos, a los siguientes: Escritos: El Ciudadano, El Diario, El Comercio; Audiovisuales: Ecuavisa.

62 Entrevista realizada a Blanca Grefa, en fecha 1 de julio de 2011.

En el relevamiento efectuado para la elaboración de la matriz de actores, se tomó contacto con representantes de los mismos, aunque la investigación no pudo prosperar debido al rechazo a brindar información por parte de las personas elegidas. En algunos casos, los investigadores visitaron las páginas de Internet de los medios seleccionados, en donde no se encontró información institucional, sino casi única y exclusivamente titulares y notas de prensa.

PROYECCIONES⁶³

Amenazas:

- Existen convenios y compromisos comerciales ya suscritos por Ecuador que pueden estar influenciando la necesidad de contar con un corredor comercial.
- Muchos de los entrevistados desconocen la realidad del proyecto IIRSA Manta Manaos, tratándose de un aspecto que dificulta la toma de decisiones y el cumplimiento de roles y atribuciones institucionales. Algunos de ellos, reconocen incluso, que no ha existido un proceso adecuado de información y participación.
- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas da por establecido el financiamiento de BID y de la CAF para la construcción del trazado vial de la iniciativa IIRSA-Manta Manaos. Hasta 2010, el gobierno ecuatoriano ha presupuestado Aprox. 1.300 millones de dólares para su construcción.
- Existe un mal antecedente referido al dragado del Río Aguarico, en el cual se invirtieron Aprox. 5 millones de dólares, y el río volvió a colmatarse en pocas semanas.

63 Elaborado en base a las entrevistas sostenidas con las siguientes personas: Malki Sáenz (Ministerio Coordinador de la Política); Mario Burbano (Dirección Nacional de Prevención); Ramiro Bonilla (ECORAE); Héctor Egúez (Ministerio de Relaciones Exteriores); Fernando Salgado (Ministerio de Transporte y Obras Públicas); Marcelo Ordóñez (Secretaría de los Pueblos); Sigrid Váscquez (Grupo FARO); Ítala Yépez y David Díaz (Birdlife); Martha Núñez (Fundación Ambiente y Sociedad); Víctor Utreras (Wildlife Conservation Society – WCS).

- Existen algunas organizaciones de la sociedad civil que se dedicaban a hacer seguimiento de las actividades de IIRSA-Manta Manaos como el Grupo FARO, que han decidido apartarse de esta temática, por considerar que carece de expectativas a futuro.
- Continuar con la realización de obras de infraestructura como ésta sin informar adecuadamente, constituye una seria amenaza para los futuros afectados, pues les impide ejercer sus derechos ante potenciales y desconocidas amenazas.
- La visión de corto plazo, prevaleciente en la sociedad y gobierno de países como Ecuador, es también señalada como otro fuerte obstáculo para el diseño e implementación de planes duraderos, en este caso, destinados a resguardar la Amazonía.
- La implementación de IIRSA Manta-Manaos puede no representar verdaderamente una oportunidad para el Ecuador, sino más bien, un modo de favorecer los intereses políticos, económicos y geoestratégicos de Brasil en la región; lo cual desvirtúa la importancia que se le ha pretendido otorgar por el gobierno y organismos de integración.
- La visión predominante por parte del gobierno de Ecuador con relación a la iniciativa, es de carácter económico, lo cual produce un profundo sesgo.

Oportunidades:

- El Ministerio de Coordinación de la Política, trabaja en las siguientes líneas en las que resulta posible introducir temas de trabajo relacionados con IIRSA Manta-Manaos; sin embargo, ha recalado que el tema no se encuentra dentro de sus actividades y funciones:
 1. Relaciones con otras funciones del Estado

2. Trabajo con gobiernos autónomos descentralizados
3. Con ministerios u otras instituciones que trabajan desde otros sectores de la política (para apoyarles y darles mayor visibilidad) Ej., ECORAE, Ministerio de Transporte, Ministerio de Justicia.

- La situación y normativa nacionales permiten la conformación de veedurías ciudadanas para ocuparse de temas sociales relevantes, como éste.
- Es importante incluir las posibles “oportunidades” que surgen como percepción de las entrevistas. A pesar de no estar de acuerdo con el proyecto, existe la idea generalizada de que el acceso a mejores vías de transporte es algo que puede ser aprovechado.
- Tal como señala el Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo, algunos sectores del gobierno como el Ministerio de Relaciones Exteriores, no consideran que el dragado del Río Napo sea una opción viable.
- Al margen de las dificultades de navegabilidad, este estudio menciona también un conjunto de obstáculos adicionales para la habilitación del Napo como una hidrovía, los cuales valdría la pena tomar en cuenta.
- Algunos sectores gubernamentales consideran viable también la construcción de una vía férrea o un puente aéreo, en reemplazo de la hidrovía, los cuales pueden ser considerados como alternativas más ventajosas por su menor potencial de impacto.
- INOCAR, el Instituto Oceanográfico de la Armada del Ecuador, se halla efectuando por separado, estudios de navegabilidad en el Río Napo durante 3 años. El MTOP dio a conocer la realización de estudios semejantes en el Perú.

- En el caso de una inminente culminación de esta iniciativa, se debería trabajar en procurar las condiciones para un intercambio más equitativo, esto quiere decir, ocuparse también de temas como: soberanía alimentaria, impulsar pequeños y medianos productores, carácter cultural, intercambio equitativo, competencia sana, agrobiodiversidad, etc.

Impactos directos:

- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, reconoció la realización de obras de infraestructura que se encuentran ya afectadas como elementos del corredor IIRSA-Manta Manaos, de las cuales no se brindó mayor detalle; aunque la información de prensa aparecida con motivo de la inauguración de la hidrovía permitió confirmar algunas de ellas, de acuerdo al detalle que se ofrece en las siguientes páginas. En tanto, durante el transcurso de la investigación, se pudo tener conocimiento de las siguientes:
 1. Mejoramiento de varias de las vías comprendidas dentro del trazo de IIRSA-Manta Manaos (hace falta efectuar un relevamiento minucioso en campo, ante la imposibilidad de obtener información del gobierno);
 2. Puente Bahía-San Vicente, en Manta;
 3. Obras del tramo La Joya de los Sachas - Puerto de Providencia (Río Napo);
 4. Aeropuerto en El Tena;
 5. Estudios y acondicionamiento del terreno para la construcción del Puerto de Providencia.
- Birdlife estima un impacto directo de 50% Km. de cada lado de la vía, e indirecto de 150 Km. (ver entrevistas).

Impactos indirectos:

- Se menciona un fuerte impacto de los proyectos de infraestructura sobre la biodiversidad amazónica (deforestación, cambio de hábitos de especies, fragmentación de hábitats, etc.). Se ha hablado particularmente de las aves, por encontrarse considerada la Amazonía como un sitio importante para su conservación a nivel mundial, de acuerdo a Birdlife.
- Se han mencionado estudios referidos a los impactos sobre la salud de la población, ocasionados por la creación de microhábitats para vectores como los mosquitos, como producto de nuevos asentamientos humanos en zonas aledañas a carreteras.
- En el caso de la implementación de una hidrovía, existen estudios acerca de los hábitos reproductivos de grandes bagres en la Amazonía⁶⁴, donde se menciona que las cabeceras de ríos como el Napo son lugares necesarios para su ovifecación, por lo que la afectación de la ecología del río como producto del dragado o habilitación para el transporte de carga, afectarían a las poblaciones de estos peces y al equilibrio ecológico en el río; tanto como a la seguridad alimentaria de la población establecida en sus orillas, que depende de ellos como una de sus principales fuentes de proteína.
- La pérdida de valores culturales de las poblaciones amazónicas, como consecuencia de emprendimientos económicos (hidrocarburos, explotación forestal, etc.) por parte de personas inescrupulosas constituye una amenaza potencial que se cierne directamente sobre las poblaciones aborígenes que aún subsisten en la Amazonía.

⁶⁴ Para mayor información, se pueden consultar los siguientes volúmenes:
 - Barthem RB, Goulding M. (1997): “Os bagres balizadores: ecologia, migração e conservação de peixes amazônicos”; Sociedad Civil Mamirauá, Tefé-AM., CNPq; Brasília.
 - Barthem RB, Goulding M. (2007): “Un ecosistema inesperado: la amazonía revelada por la pesca”; ACCA; Lima.



ACTUALIDAD DEL PROYECTO

En fecha 15 de julio de 2011, la hidrovía por el Río Napo fue inaugurada por el gobierno de Ecuador, con el viaje de una barcaza transportando un cargamento de 450 toneladas de productos ecuatorianos: acero, cemento, aceite y atún. El destino de la misma no fue la ciudad brasileña de Manaus, sino la localidad fronteriza de Leticia-Tabatinga, limítrofe entre Colombia, Brasil y Perú. La expectativa inmediata, de acuerdo a información proporcionada por las autoridades, es de alcanzar a transportar entre 400-500 toneladas cada 45 días.

Se trata, de acuerdo a la información de prensa, de una inauguración provisional, en tanto la ruta faltante en Brasil, de aproximadamente 1000 Km., vaya a ser terminada hasta mediados de 2012. Se ha utilizado el puerto de Itaya, en el Bloque 15 de Petroamazonas como punto de partida, hasta la conclusión del puerto de Providencia, situado a 20 Kms. de aquel.

Como parte de las obras de infraestructura afectadas al corredor IIRSA Manta Manaus, se menciona además del puerto de Providencia, a los dos puentes de hormigón que en la actualidad se construyen en las ciudades de El Coca y Lago Agrio.

De acuerdo a los cálculos del gobierno, el Presidente de la República dio a conocer durante el acto de inauguración, que se ha previsto que las obras del corredor cuenten con un total de 5 millones de clientes potenciales, pudiendo rivalizar con los servicios del Canal de Panamá, porque permitirá evitar un desplazamiento de 15 días, y que solamente la ciudad de Manaus es una plaza de mercado con 2 millones de clientes para el Ecuador⁶⁵. También se adelantó que se tiene previsto arribar hasta el puerto de Manaus en el lapso de 4 meses, a partir de la fecha de inauguración⁶⁶.

65 El Telégrafo (2011): "Eje Manta-Manaos: Barcaza ecuatoriana abre la hidrovía del río Napo"; Diario El Telégrafo, de 16 de julio de 2011; disponible en Internet, en: http://www.telegrafo.com.ec/index.php?option=com_zoo&task=item&item_id=9959&Itemid=2; última visita: 15 de agosto de 2011.

66 Mundo Marino (2011): "Productos de 4 empresas inauguran este 15 de julio el eje Manta-Manaos";

Síntesis del estado actual de las obras

| | |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fecha de inauguración | Viernes 15 de julio de 2011 |
| Nombre de la Barcaza | "Morochita II" |
| Empresa de transporte | Grupo Amazon Service y un conjunto de empresas logísticas y de comercialización |
| Cargamento | 450 toneladas |
| Contenido | Acero, grasas, jabones, aceite, materiales de construcción, atún |
| Empresas productoras participantes | Lafarge, La Fabril, Novacero y Atún Marbelize (Manta, Latacunga y Otavalo) |
| Inicio de estudios de factibilidad navegabilidad | Octubre 2010 |
| Ruta inaugural | Pto. Itaya – Nuevo Rocafuerte (Ecuador) – Pto. de Leticia Tabatinga (Perú/ Colombia/Brasil) |
| Ruta completa anunciada | ECUADOR: Manta – Puerto de transferencia (Orellana) – Río Napo – Puerto Nuevo Rocafuerte BRASIL: Manaus – Belem |
| Denominación de la Ruta | Kawsay Ñanbi (Ruta de Vida) |
| Duración del recorrido | 8-10 días |
| Extensión del recorrido | 578 km vía terrestre y 260 km vía fluvial (en Ecuador). 2860 km vía fluvial (en total). |
| Capacidad prevista (2012) | 40.000 contenedores por año, de mercadería y productos entre Asia y Brasil. |
| Costo del proyecto en primera fase | \$us. 800 millones |
| Grupos empresariales comprometidos | 2 empresas chinas |
| Otros grupos empresariales interesados | 5 grupos, entre ellos algunos de Singapur, China y Chile. |
| Característica "multimodal" prevista | Marítimo, aéreo, terrestre y fluvial |
| Infraestructura actualmente en construcción | Hidrovía: Puente sobre el río Napo (El Coca); Puente sobre el río Aguarico (Lago Agrio); Puerto de Providencia Obras viales: Anillo vial Quevedo; vía Quevedo-La Maná, vía La Maná-Latacunga. Se ha adjudicado el tramo entre Yamacunga y Puerto Providencia |
| Obras adicionales previstas | Iluminación de la hidrovía e implementación de radioayudas |

Fuente: Elaboración propia, con información de prensa de El Telégrafo, Agencia Andes, www.mundomaritimo.cl y El Ciudadano⁶⁷.

67 http://www.telegrafo.com.ec/index.php?option=com_zoo&task=item&item_id=9959&Itemid=2; <http://andes.info.ec/reportajes/el-manta-manaos-ambiciona-unir-los-oceanos-y-competir-con-el-canal-de-panama-74474.html>; <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/productos-de-4-empresas-inauguran-este-15-de-julio-el-eje-manta-manaos>; http://www.elciudadano.gov.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=26104:ministra-duarte-hoy-se-rompe-el-mito-sobre-navegabilidad-del-napo&catid=40:actualidad&Itemid=63

OPCIONES DE POLÍTICA E INICIATIVAS EN LA ZONA

La zona del proyecto constituye un espacio sumamente amplio, que atraviesa el país de occidente a oriente. Por esta razón, resultaría necesario un estudio pormenorizado capaz de reconocer oportunidades y determinar opciones de política en niveles específicos: gobiernos locales de ciudades, cantones, parroquias y pequeñas poblaciones. No se dispone de un análisis de tales características.

El trazo de la iniciativa todavía no puede ser considerada como una "zona" en específico, sino como distintas zonas con necesidades diversas, que aún no están articuladas en razón de las obras de infraestructura; lo cual no les otorga interés o carácter especial que amerite distinciones para realizar un análisis en conjunto.

No obstante, a nivel general, se puede rescatar que la toma de decisiones por parte del gobierno ecuatoriano, de acuerdo a la exploración realizada por medio de las entrevistas, observación y consulta de fuentes secundarias, se encuentra orientada esencialmente hacia la búsqueda de réditos políticos y económicos, que obedecen a la planificación establecida en torno al denominado "Plan Nacional para el Buen Vivir".

El rol de la integración, de acuerdo a la estructura gubernamental, está directamente en manos de los ministerios de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En ambos casos, por haberse encontrado el país en condición de sede de la Iniciativa UNASUR hasta 2010, la integración a través de IIRSA constituía un tema manejado a nivel de los más altos círculos de decisión gubernamentales, lo cual lo convertía en un tema difícilmente accesible en términos de gestión, e incluso en cuanto a la facilidad de acceder a información actualizada.

Esta situación tiene que haber cambiado, debido a tres aspectos fundamentales: i) la entrega del mandato de UNASUR al gobierno

de Guayana por parte de Ecuador, a fines del año pasado, ii) la incorporación de la iniciativa IIRSA a UNASUR, como un Foro Técnico del Consejo de Ministros de Infraestructura y Planificación de UNASUR, y iii) el fuerte impulso de Brasil por financiar las iniciativas de integración a nivel regional, que demuestra una voluntad de consolidar su propio posicionamiento económico y geoestratégico⁶⁸ sobre el resto, situándose por encima de las expectativas de la integración regional latinoamericana, como se encuentran trazadas en los instrumentos de política, e incluso legales de los países⁶⁹.

Otro aspecto que tiene que haber alterado las expectativas iniciales en torno al proyecto, tiene que haber sido las conclusiones del "Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo", realizado por el consorcio SERMAN/CSI, cuyo representante, durante su presentación realizada en Iquitos (Perú), dio a conocer lo siguiente como síntesis de sus hallazgos⁷⁰:

Es así que durante la presentación oficial del consorcio contratado por el BID para realizar el estudio de factibilidad de navegabilidad del Río Napo, se señalaron dos cosas muy importantes: por un lado la conclusión determinante fue que el río no puede ser dragado, pero únicamente por motivos económicos, puesto que: "En el tramo peruano no tiene sentido realizar (anualmente) una inversión en dragado (de varios millones de dólares) sólo para incrementar el período de navegación en un mes al año. Y ello es en teoría, porque las dragas de succión con cortador obstruirían el canal que están dragando. Es decir que, mientras trabajan, generarían demoras a la navegación.

68 Se puede citar la siguiente literatura existente, acerca de este punto:
Rosa Luxemburg Stiftung (2009): *Empresas transnacionales brasileñas en América Latina: Un debate necesario*; Editora Expressão Popular Ltda.; Sao Paulo; 245 p.

Perrotta [et.al.] (2011): *Luces y sombras de la internacionalización de las empresas brasileñas en Sudamérica*; Friedrich Ebert Stiftung; 26 p.

69 El Plan Nacional del Buen Vivir del Ecuador, tiene uno de sus lineamientos estratégicos, afincado en "Fomentar la inserción estratégica y soberana en el mundo y la integración latinoamericana", que se corresponde estrictamente con esta lógica.

70 Extraído del artículo: AUZ, Juan (2010): *Seminario Internacional sobre el Eje Multimodal Amazonas: ¿Hermetismo estratégico?*; Corporación Ecolex; disponible en Internet, en: <http://www.bicusa.org/es/Article.12153.aspx>

Y en el tramo ecuatoriano, las enormes obras de dragado a realizar (para lograr una navegación con 4 pies de calado) estarían fuera de las reglas del arte. Afectarían un tramo significativo del cauce del río (1/3), con un costo tan alto que no podría ser justificado por ninguna escala de transporte, e incluso podrían hacer descender los niveles de agua en la época más seca.

A ello pueden añadirse los siguientes elementos contenidos en el estudio, que se dio a conocer públicamente a principios del presente año, que también merecen ser señalados como impedimentos para la navegabilidad del río:

- Existen diferencias entre un río navegable y una hidrovía. Los ríos de la cuenca oriental del Amazonas (Madeira, Amazonas, Manaos e Itacoatiara) reúnen mayores condiciones para ser considerados hidrovías; pero no así los ríos al occidente de Manaos, como el Napo, en los cuales "la mayor parte sino todos de estos requisitos no se cumplen en la actualidad y no son de cumplimiento sencillo"⁷¹.
- Se carece de cartografía, señalización y mantenimiento de la vía de navegación.
- Existen problemas de control y seguridad en la cuenca amazónica y el Río Napo, atribuibles a su gran extensión geográfica, con escasos medios a disposición para el control de la navegación y la seguridad de las personas, los bienes y las embarcaciones.
- La coordinación entre las normas de diferentes países para la circulación por fluvial es un aspecto necesario, que todavía se encuentra irresuelto.
- La existencia de recelos por problemas fronterizos de vieja data, en zonas de frontera de los países articulados por la cuenca del Napo, que exigen trabajar en la implementación de acuerdos internacionales transfronterizos existentes.

71 SERMAN/CSI (2010); "Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo (Ecuador-Perú)" Volumen VI; Banco Interamericano de Desarrollo/MTOP Ecuador, MTC Perú; p. 12.

- La existencia de multiplicidad de embarcaciones, de diferentes calados, antigüedad y orígenes, muchas de ellas carentes de catastros o de registros, que incumplen condiciones mínimas de seguridad para los pasajeros y para la carga que transportan.
- Todos los factores anteriores, y en síntesis la actividad de navegación carente de orden y de controles; son considerados como un impacto a la seguridad ambiental para la cuenca del Amazonas⁷².

En este sentido, y a pesar de la inauguración provisional de la hidrovía, las dificultades para utilizar el Río Napo han echado sobre el proyecto una sombra de incertidumbre, supeitada a la espera de resultados producto del futuro rendimiento de las actividades de transporte por el río. Teniendo en cuenta una lógica gubernamental de estricta apreciación de réditos económicos y políticos, IIRSA Manta-Manaos debería apreciarse como una oportunidad, siempre y cuando sea capaz de superar airoso, elementales consideraciones de costo/beneficio, relacionadas con aspectos sociales, económicos, políticos y técnicos.

Conforme a la experiencia recogida a lo largo de la realización de la presente investigación, resulta esquivada la posibilidad de participar en las decisiones gubernamentales, debido a la falta de apertura en niveles políticos con respecto a las tareas de sociedad civil; pudiendo resultar más favorable la posibilidad de desarrollar opciones en los niveles locales, tales como los denominados "planes de vida", o "planes de desarrollo local", basados en criterios de gobernanza.

Esta podría tomarse como opción más propicia, aunque ello dependerá directamente de la posibilidad de efectuar un estudio pormenorizado acerca de los impactos potenciales por las obras de infraestructura del proyecto, previa inventariación y priorización de sitios frágiles o de especial importancia, en términos ambientales y sociales.

72 SERMAN/CSI (2010); "Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo (Ecuador-Perú)" Volumen VI; Banco Interamericano de Desarrollo/MTOP Ecuador, MTC Perú; pp. 12-16.

Biocomercio

El biocomercio es una actividad que asume que los productos y servicios de la biodiversidad producidos bajo este esquema, "pueden potencializar el desarrollo económico del país, al mismo tiempo que incentivan su conservación y uso sustentable". A continuación abundaremos un poco en lo concerniente a esta temática, con el fin de mostrar su potencial como actividad económica no convencional, capaz de generar de beneficios para la población que habita la Amazonía, la cual no es tenida suficientemente en cuenta en los análisis y expectativas de los actores y del gobierno con referencia a la temática de IIRSA Manta-Manaos.

En el Ecuador el desarrollo del Biocomercio tuvo inicio con la "Iniciativa Biocomercio Sustentable", que a raíz de un acuerdo entre UNCTAD y el Ministerio del Ambiente se inauguró en el año 2000.⁷³ Esta iniciativa fue posteriormente implementada y desarrollada por el Programa Andino de Biocomercio, con asesoramiento de UNCTAD, CORPEI y Eco-ciencia; dentro del enfoque político y estratégico de la Comunidad Andina de Naciones-CAN, con apoyo financiero de la Corporación Andina de Fomento-CAF, en 5 países: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Como enfoques fundamentales le fueron atribuidos los siguientes: uso sustentable, participación local, fortalecimiento de las capacidades locales e institucionalidad y alivio a la pobreza.

Durante este primer periodo de su vigencia, el proyecto apoyó iniciativas orientadas a actividades de "recolección, producción y procesamiento y comercialización de bienes y servicios derivados de la biodiversidad bajo criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica". Por otro lado, sus prioridades temáticas se centraron en: "agricultura orgánica, comercio justo, turismo sostenible, productos naturales no maderables, frutas amazónicas, aviturismo,

73 Ministerio del Ambiente - MAE, "Programa Biocomercio Ecuador"; disponible en: <http://www.ambiente.gob.ec/?q=node/764>; última consulta, 07/06/2011.

plantas medicinales (ingredientes naturales para uso cosmético, aceite esenciales de palo santo, sangre de drago, cochinillas en las tunas), servicios ambientales, mecanismos de desarrollo limpio"⁷⁴. Como sectores beneficiarios figuraron comunidades rurales y, parcialmente también, actores de las cadenas productivas. La Iniciativa de Biocomercio-Ecuador adoptó como enfoque el asistir iniciativas en zonas críticas para la conservación.

En cuanto a los resultados alcanzados, el informe de cumplimiento del CDB, reconoce el potencial del biocomercio en el país; aunque menciona que se trata aún de una actividad poco desarrollada. Si bien la temática del biocomercio fue destacada como uno de los 5 aspectos de desarrollo priorizados durante la formulación de la Estrategia Nacional de Biodiversidad (1999-2000), el informe menciona que en la realidad, las iniciativas sobre aprovechamiento sostenible de la biodiversidad en el país continúan siendo dispersas y limitadas⁷⁵.

Como producto de la implementación de esta iniciativa se ejecutaron proyectos piloto en costa, amazonía y sierra. En la segunda de ellas, existen referencias, acerca del desarrollo de los siguientes:

- Proyecto Gran Sumaco, manejado por GTZ.
- Proyectos de Fundación Chankuap con comunidades Shuar y Achuar en Morona Santiago.
- Proyecto de producción y uso sostenible de recursos, por parte de indígenas Huarani en el Parque Nacional / Reserva de Biósfera Yasuni, manejado por la PUCE.
- Producción de Inchi (*Caryodendron orinocense*), el maní de árbol / Universidad Central⁷⁶.

74 MAE (2010): "Cuarto Informe Nacional para el Convenio sobre la Diversidad Biológica"; Ministerio del Ambiente-Convenio sobre la Diversidad Biológica; Quito; p. 81 [291 p].

75 MAE (2010): "Cuarto Informe Nacional para el Convenio sobre la Diversidad Biológica"; Ministerio del Ambiente-Convenio sobre la Diversidad Biológica; Quito; p. 81 [291 p].

76 ECOBONA: "Resumen de la Iniciativa Biocomercio

Finalmente, con referencia a la actualidad de esta actividad, de manera reciente -marzo de de 2011- la CAF, el Ministerio del Ambiente, la Corporación de Promoción y Exportaciones, firmaron un nuevo convenio para llevar a cabo el proyecto "Facilitación de financiamiento para negocios de biodiversidad y apoyo al desarrollo de actividades del mercado en la Región Andina", que tiene previsto beneficiar a Ecuador con 6 millones de dólares para el desarrollo de actividades coordinadas con Colombia, Ecuador y Perú⁷⁷.

De todo lo anterior, resulta apreciable el importante potencial del que sigue disponiendo el biocomercio en el país, no obstante que es aún limitado y carente de desarrollo. En la región amazónica, se observa que se han desarrollado actividades que involucran a poblaciones indígenas, algunas dentro de las zonas de influencia de los proyectos de IIRSA Manta-Manaos. La existencia de nuevas expectativas para esta actividad, a través del reciente esfuerzo encaminado durante el presente año referido al financiamiento para este tipo de negocios, permite albergar esperanzas de que, con el direccionamiento adecuado, pueda llegar a convertirse una articulación productiva floreciente en la región amazónica.

en Ecuador"; disponible en: http://www.asocam.org/biblioteca/ECOBONA_0204.pdf; última visita: 07/07/2011.

77 DIARIO EXPRESO (2011): "Acuerdo Ministerio del Ambiente, CAF y CORPEI: Firman Convenio para Biocomercio"; Diario Expreso, edición del día domingo 20 de marzo de 2011; Guayaquil.



CONCLUSIONES

- Como producto de la presente fase del proyecto, se ha realizado una sistematización de la información relevante obtenida de distintas instituciones. Se han podido compilar una serie de documentos relativos a temas puntuales, como: aves, impactos ambientales, biología, relevamientos geográficos y aspectos sociales, entre otros; los cuales han ido sistematizándose por Ecolex y UICN, conjuntamente con los documentos, memorias de participación en eventos, coordinación con instituciones, y otros producidos como fruto de sus distintas actividades.
- En cuanto al mapeo de actores, se han establecido contactos con diferentes instituciones, entre las cuales se han seleccionado a las más relevantes y representativas con actividad en el Ecuador. De esta “lista corta” de instituciones, se realizaron entrevistas⁷⁸ a las más representativas, tales como: Birdlife, CI, Acción Ecológica, SENPLADES, Pachamama, Ecolex, entre otras. También se ha tenido en cuenta a los actores de nivel local, incluyéndose entrevistas a la Federación Interprovincial de Comunas y Comunidades Kichwas de la Amazonía Ecuatoriana (FICCKAE) y el Consejo Provincial de San Francisco de Orellana (El Coca).
- El Corredor Multimodal Manta Manaos constituye un conglomerado de proyectos de infraestructura que interconecta diferentes áreas geográficas / ecosistemas y zonas con ocupación humana a lo largo de su recorrido Occidente-Oriente en el Ecuador; tiene su inicio en la costa, en la población de Manta, y su final en el ingreso al Perú, en el extremo limítrofe oriental del Río Napo. El corredor contempla una variante norte que se divide en la provincia de Cotopaxi y atraviesa la provincia de Pichincha, y una variante sur que atraviesa Tungurahua, Pastaza y se reencuentra con

la anterior nuevamente en la población de Narupa, en El Napo; desde donde arriba hasta la localidad de Providencia, zona de vinculación de la carretera con la hidrovía, que prosigue adentrándose en el Perú.

- La más reciente información obtenida acerca de la construcción de las obras de infraestructura de este corredor, han permitido conocer que el trazo ha ido sufriendo modificaciones con el transcurso del tiempo, en los tramos terrestres.
- La mayor parte del trazo del corredor utiliza vías terrestres de las diferentes redes establecidas en el país. Por esta razón, especialmente en el sector de transición entre la costa, la sierra y el ingreso al oriente, las zonas por donde atraviesa tienen altos grados de intervención humana, razón por la cual experimentan elevados niveles de degradación, que hacen menos relevante el énfasis de los impactos, en comparación con sitios situados en la Amazonía y próximos a ella.
- No obstante, existen sectores del mismo que resguardan importantes valores naturales, por ejemplo aquellos situados en zonas aledañas a las playas de Manabí, o las zonas de transición entre la sierra y el oriente, ubicadas en la provincia de El Napo; y en el último tramo destinado a la construcción del camino, ubicado entre las poblaciones de La Joya de Los Sachas y la comunidad de Providencia, en donde se tiene prevista además la construcción de un puerto. También se halla pendiente de determinación, la posible afectación de la biodiversidad del Río Napo, por efecto de su habilitación como hidrovía.
- Resultaría adecuado efectuar una estimación de los niveles de intensidad de la afectación de los bienes naturales en estas zonas de mayor riqueza forestal y de biodiversidad, para lo que hacen falta estudios.
- El ejercicio de mapear a los actores involucrados con el proyecto Manta Manaos,

ha permitido identificar que la mayoría de ellos desconocen del tema como tal, a tal punto que es grande la necesidad/demanda de información por su parte. Son pocos los actores que demostraron conocer el tema IIRSA Manta-Manaos de forma específica y que están vinculados con la iniciativa, así como con los potenciales impactos –positivos y negativos– que esta obra de infraestructura podría tener para el país, las poblaciones locales y los ecosistemas, en su zona de influencia.

- En términos de decisión política, el proyecto está íntegramente a cargo del gobierno central; por lo que el involucramiento que otras organizaciones –incluso estatales de segundo o de tercer nivel– puedan tener en el tema, es mínimo.
- Desde la sociedad civil, son pocas las instituciones que a su vez manejan el tema, pese a que en Ecuador existe un número representativo de organizaciones que trabajan en torno a la problemática indígena, ambiental, y social. Cabe destacar que la presencia mediática de Manta Manaos e IIRSA van juntas dentro de la agenda que desde el gobierno se maneja, hacia la opinión pública.
- Se ha podido evidenciar una fuerte necesidad de ejercer comunicación con respecto al tema, enfocada hacia un auditorio más amplio y diverso. Un trabajo más cercano con gobiernos locales podría potenciar acciones de difusión y sensibilización en los territorios.
- Toda la información oficial existente se encuentra parcializada con los intereses políticos en torno a la construcción de nueva infraestructura, enfocada únicamente a sus beneficios. Existe una polarización informativa, en virtud de la cual el discurso acerca de impactos de estas obras son únicamente del conocimiento de los sectores afectados, es decir, gobiernos locales y poblaciones indígenas. Y dentro de ellos, más que todo por sus líderes o autoridades entendidas en el tema.

- En materia de gestión, se prevé que existe interés por parte de las organizaciones sociales, tales como FICCKAE, CONAIE y CONFENIAE, para trabajar en el tema. También se ha encontrado que existe cierta proximidad en el enfoque de los grupos de sociedad civil, lo que resultaría adecuado para el establecimiento de nuevas alianzas o el afianzamiento de las ya existentes. Entre aquellas organizaciones con las que se ha encontrado mayor afinidad, se pueden mencionar: Pachamama, Amazon Watch, Birdlife, World Conservation Society (WCS), The Nature Conservancy (TNC), Fundación Ambiente y Sociedad (FAS), Ecociencia y Acción Ecológica.
- Algunos organismos financieros como el BID y el Banco Mundial han iniciado procesos para la adecuación de sus políticas de financiamiento, lo cual, a pesar de los obstáculos encontrados, significa una apertura útil de nuevos espacios de trabajo.
- En contraposición, entre las organizaciones gubernamentales, los contactos realizados no han permitido una apertura significativa. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es la repartición de gobierno encargada de promover la realización de las obras, y a pesar de que en la más reciente investigación realizada no se pudo obtener una información actualizada acerca del estado actual de las obras, se pudo al menos averiguar por medio de referencias proporcionadas por otros actores en distintas consultas, entrevistas y los testimonios de los propios pobladores de las orillas del Napo; que se ha ido edificando infraestructura nueva afectada a IIRSA Manta-Manaos, la cual se encuentra detallada previamente.
- Entre los financiadores se ha contemplado a IIRSA y al BID; con el segundo, a través de un grupo de organizaciones de la sociedad civil articuladas en torno a la labor de BICUSA, se participa del proceso de diseño de un plan de monitoreo y evaluación de la Declaración de Cancún, acerca del el No-

⁷⁸ El cuestionario para esta actividad se encuentra en el DVD de anexos del trabajo.

veno Aumento General de Capital para el Banco Interamericano de Desarrollo; y del Acuerdo Final GCI-9. La participación en este proceso resulta un importante espacio para incidir en las políticas de gobierno del banco, que regirán la habilitación de financiamiento que apoyará la realización de obras de infraestructura de integración en toda la región.

- A través del Observatorio Ciudadano de Impactos Socio Ambientales del Proyecto Eje Multimodal Manta-Manaos en Ecuador, se ha mantenido un intercambio de notas con el Ministro Coordinador de los Sectores Estratégicos (MICSE), solicitando la integración del observatorio ciudadano a UNASUR. Hasta la fecha no ha existido una respuesta oficial.
- Con relación a las Instituciones de Investigación y Consultoría, se tomó contacto con el consorcio Serman-CSI, encargado de la realización del denominado "Estudio Binacional de Navegabilidad en el Río Napo, desde el Puerto de Francisco de Orellana (El Coca – República del Ecuador) hasta la confluencia con el río Amazonas (República del Perú)", el cual motivó la realización del "Seminario Internacional sobre el Eje Multimodal del Amazonas", el día jueves 22 de julio de 2010 en Iquitos (Perú). Se coordinó la invitación y asistencia al mismo de la representante de FICCKAE, Blanca Grefa, de un técnico encargado por parte de Fundación Pachamama, y otro de Ecolex; quienes asistieron con la finalidad de estar al tanto de los resultados del estudio. El acercamiento permitió constatar que el resultado principal del estudio, es que el Río Napo presenta evidentes dificultades para la navegabilidad, dentro de lo requerido para el establecimiento de un corredor de integración.
- Acerca del resto de entidades de investigación, como INOCAR y el INAMHI, los resultados de las solicitudes de información fueron infructuosos. A pesar de todo, se mencionó el interés existente en la temá-

tica del corredor Manta Manaos y se supo que han desarrollado información específica, aunque la misma, de acuerdo a la versión de las personas consultadas; no se encuentra actualizada. A pesar de ello, las indagaciones efectuadas, permitieron tomar conocimiento de que la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) ha establecido una base de datos que integra información de las diferentes fuentes existentes en el país, para apoyar los procesos de toma de decisiones, por parte del gobierno.

- Conforme a todo lo anterior, queda aún pendiente focalizar las actividades de gestión en las organizaciones del gobierno ecuatoriano, fundamentalmente en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio del Ambiente y el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Como ámbito específico de acción puede considerarse a SENPLADES, advirtiéndose como un aspecto muy importante, la difusión para su uso, del software desarrollado entre esa organización y TNC para la proyección y alerta temprana de impactos por obras de infraestructura, en la implementación de políticas de desarrollo y de nuevas obras y proyectos. Consideramos que este puede constituir un avance de gran relevancia. A la vez, se debe proseguir la interacción con los entes financiadores, la cual ha sido permanente por parte de Ecolex, el resto de OSCs y organizaciones sociales.

Además de los impactos previstos por el proyecto IIRSA Manta Manaos señalados específicamente en el texto del informe, puede preverse lo siguiente:

- La realización de obras tiene capacidad de producir un conjunto de impactos directos, tales como la construcción de nuevas vías camineras en zonas donde antes no existían, y el mejoramiento de tramos ya existentes. En otros puntos específicos como Providencia y Manta, deberán construirse y mejorarse las obras portuarias; y en el río Napo, propiamente, ya se ha in-

augurado de forma provisional la hidrovía, aún a pesar de que los estudios realizados (SERMAN CSI, 2010) indican que esto no es posible, debido a sus características físicas y a la reducida disponibilidad de caudales para soportar el paso de embarcaciones de gran calado, entre otras razones.

- Entre los impactos indirectos se pueden prever la afectación de zonas ricas en biodiversidad tales como bosques, áreas protegidas, territorios indígenas y espacios comprendidos en el GAP Analysis (necesidades y prioridades de conservación), debido al incremento de procesos extractivos, fragmentación de hábitats y ocupación del bosque. En lo social, se pueden prever los efectos de la especulación inmobiliaria en lugares del camino proclives al aprovechamiento extractivo agropecuario; los cuales ya vienen siendo sufridos por ejemplo, por los pobladores de las zonas adyacentes al puerto de Providencia, quienes han empezado a denunciar desplazamientos ilegales en la zona de construcción del puerto.
- En la zona de la hidrovía se pueden señalar como efectos previsible más importantes, la pérdida de la biodiversidad del río, el impacto en la seguridad alimentaria y

un incremento de los problemas de salud de los pobladores de las orillas, capaces de sentirse en países limítrofes, debido al incremento del tráfico de embarcaciones, que provocarían afectación de la ecología de las especies de peces que usan esta cabecera de cuenca como lugar de desove, los cuales se constituyen en una importante fuente de proteína animal para estas personas; quienes en territorio ecuatoriano son en su mayoría, comunidades indígenas de la Amazonía. El incremento de contaminación en el río y la pérdida de cobertura vegetal en sus orillas, atribuible a la mayor ocupación, tienen la capacidad de ocasionar asimismo, la degradación y pérdida del agua de consumo humano, obligando a utilizar el agua del río Napo, con los consiguientes problemas de salud, debido a sus crecientes niveles de contaminación.

- Acerca de cambio climático, se ha efectuado una sistematización de información temática, la cual se adjunta en el DVD de anexos del presente trabajo.
- Con relación a las conclusiones obtenidas de las entrevistas realizadas, las mismas se encuentran referidas previamente, en el acápite denominado "Proyecciones".



BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS

Documentos

GIDDENS A., *The Constitution of Society*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1984; citado en *Social Analysis, Selected Tools and Techniques*. Social Development Papers. Paper Number 36, June 2001 Social Development Department, The World Bank.

APECO (2010): *Mapeo de actores en el área de influencia indirecta del corredor vial Amazonas Norte*; Proyecto "Understanding Rapid Environmental Changes in Southern Tropical Andes" (MacArthur, UICN).

ARAUJO, Pablo [et.al] (2005): "Evaluación preliminar de la diversidad de escarabajos (*Insecta coleoptera*) del Chocó ecuatoriano"; *Revista Univ. Politécnica* 26 (1) Biología 6; Quito; p. 122 [pp. 120-140. 2005].

AUZ, Juan (2010): *Seminario Internacional sobre el Eje Multimodal Amazonas: ;Hermetismo estratégico*; Corporación Ecolex; disponible en Internet, en: <http://www.bicusa.org/es/Article.12153.aspx>

BARTHEM RB, GOULDING M. (1997): "Os bagres balizadores: ecologia, migração e conservação de peixes amazônicos"; *Sociedad Civil Mamirauá, Tefé-AM., CNPq.; Brasília.*

BARTHEM RB, GOULDING M. (2007): "Un ecosistema inesperado: la amazonía revelada por la pesca"; ACCA; Lima.

CONAIE: "Las nacionalidades indígenas en el Ecuador"; disponible en línea, en: <http://es.scribd.com/doc/53350207/CONAIE-Las-nacionalidades-indigenas-en-el-Ecuador#archive>

Decreto 1372 de 20 de febrero de 2004, R.O. N° 278.

Decreto 1372 de 20 de febrero de 2004, R.O. N° 278.

DIARIO EXPRESO (2011): "Acuerdo Ministerio del Ambiente, CAF y CORPEI: Firman Convenio para Biocomercio"; *Diario Expreso*, edición del día domingo 20 de marzo de 2011; Guayaquil.

ECOBONA: "Resumen de la Iniciativa Biocomercio en Ecuador"; disponible en: http://www.aso-cam.org/biblioteca/ECOBONA_0204.pdf; última visita: 07/07/2011.

EL TELÉGRAFO (2011): "Eje Manta-Manaos: Barcaza ecuatoriana abre la hidrovía del río Napo"; *Diario El Telégrafo*, de 16 de julio de 2011; disponible en Internet, en: http://www.telegrafo.com.ec/index.php?option=com_zoo&task=item&item_id=9959&Itemid=2; última visita: 15 de agosto de 2011.

FINNER et.al. (2008): *Los proyectos petroleros y gasíferos en la Amazonía Occidental: Amenazas a Tierra Virgen, Biodiversidad y Pueblos Indígenas*; *Save America's Forests/ Save the World's Forests*; pp.4-7.

GREFA, Camilo (): "La consulta previa hidrocarburífera de los bloques 20 y 29 y su incidencia socio-organizativa en las comunidades kichwas en la Provincia del Napo"; *Tesina del "Diplomado Superior en Derechos Indígenas y Recursos Hidrocarburíferos" – Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales / FLACSO, Sede Ecuador*; p. 12.

MAE (2010): "Cuarto Informe Nacional para el Convenio sobre la Diversidad Biológica"; Ministerio del Ambiente-Convención sobre la Diversidad Biológica; Quito; p. 81 [291 p].

MINISTERIO DE COORDINACIÓN DE DESARROLLO SOCIAL (2010): "SIISE: - Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador".

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO E INTEGRACIÓN (2010): "Manta-Manaos Eje Multimodal Biocénico", archivo PPT. Entregado en entrevista personal con el Sr. Héctor Egüez, gerente del Proyecto Manta Manaos, 21 de abril 2010.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO E INTEGRACIÓN (2010): "Manta-Manaos Eje Multimodal Bioceánico"; abril de 2010. Presentación de PowerPoint.

MINISTERIO DEL AMBIENTE, "Programa Biocomercio Ecuador"; disponible en: <http://www.ambiente.gob.ec/?q=node/764>; última consulta, 07/06/2011.

MINISTERIO DEL AMBIENTE (2007): "Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador"; Ministerio del Ambiente; Quito; p. 244.

MUNDO MARINO (2011): "Productos de 4 empresas inauguran este 15 de julio el eje Manta-Manaos".

NATURESERVE (2003): "Ecological Systems Of Latin America And The Caribbean A Working Classification Of Terrestrial Systems"; *Natureserve-The Nature Conservancy*; [46 p.].

PERROTTA [et.al.] (2011): *Luces y sombras de la internacionalización de las empresas brasileñas en Sudamérica*; *Friedrich Ebert Stiftung*; 26 p.

ROSA LUXEMBURG STIFTUNG (2009): *Empresas transnacionais brasileiras na América Latina: Um debate necesario*; Editora Expressão Popular Ltda.; Sao Paulo; 245 p.

SERMAN/CSI (2010): "Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo (Ecuador-Perú)" Volumen I; Banco Interamericano de Desarrollo/MTOP Ecuador, MTC Perú; 146 p.

SIERRA, R., CAMPOS, F. y Chamberlin, J. (1999): "Áreas prioritarias para la conservación de la biodiversidad en el Ecuador continental. Un estudio basado en la diversidad de ecosistemas y su ornitofauna"; Ministerio del Ambiente, Proyecto INEFAN/GEF-BIRF - EcoCiencia y Wildlife Conservation Society; Quito; p. 3 [171 p.].

Páginas web:

<http://www.iirsa.org/ejedelAmazonas.asp?CodIdioma=ESP>
www.iirsa.org

www.usfq.edu.ec
http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=43&x=9&idioma=ES

<http://www.bicusa.org/es/Project.Resources.10511.aspx>
http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/gte_brasilia11_presentacion_cepil.pdf

<http://www.bicusa.org/es/Project.Resources.10511.aspx>

bidcomunidades.iadb.org/mod/file/download.php?file_guid=111614.

<http://www.iadb.org//topics/regionalintegration/IIRSA/index.cfm?artid=6496&lang=es>

<http://www.caf.com/view/index.asp?ms=8>

http://www.telegrafo.com.ec/index.php?option=com_zoo&task=item&item_id=9959&Itemid=2;

<http://andes.info.ec/reportajes/el-manta-manaos-ambiciona-unir-los-oceanos-y-competir-con-el-canal-de-panama-74474.html>;

<http://www.mundomaritimo.cl/noticias/productos-de-4-empresas-inauguran-este-15-de-julio-el-eje-manta-manaos>;

http://www.elciudadano.gov.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=26104:ministra-duarte-hoy-se-rompe-el-mito-sobre-navegabilidad-del-napo&catid=40:actualidad&Itemid=63

Entrevistas realizadas:

- Malki Sáenz (Ministerio Coordinador de la Política)
- Mario Burbano (Dirección Nacional de Prevención)
- Ramiro Bonilla (ECORAE)
- Héctor Egüez (Ministerio de Relaciones Exteriores)
- Fernando Salgado (Ministerio de Transporte y Obras Públicas)
- Marcelo Ordóñez (Secretaría de los Pueblos)
- Sigrid Váscquez (Grupo FARO)
- Ítala Yépez y David Díaz (Birdlife)
- Martha Núñez (Fundación Ambiente y Sociedad)
- Víctor Utreras (Wildlife Conservation Society – WCS).
- Blanca Grefa (FICCKAE)
- Enrique Morales (Gobierno Provincial de El Coca)

Otras Fuentes:

Visita realizada a la Comunidad de El Edén en fechas 17, 18 y 19 de junio, por parte del equipo de Legislación y Políticas de Ecolex en compañía de miembros de la Fundación Pachamama, para la realización de un taller con comunidades miembro de la FICCKAE.

Bases SIG de Ecolex.

Ministerio de Coordinación de Desarrollo Social (2008): "Sistema Integrado de Indicadores Sociales del Ecuador – SIISE" CD Interactivo.

Con el auspicio de:

MACARTHUR
The John D. and Catherine T. MacArthur Foundation

