

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE CIENCIAS GEOGRÁFICAS**

**DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERO
GEÓGRAFO EN DESARROLLO SUSTENTABLE CON MENCIÓN EN
ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

**“OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL:
PERCEPCIÓN DE LOS POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES SOCIALES Y
CULTURALES QUE LA POBLACIÓN KICHWA DEL RÍO NAPO PREVÉ CON LA
IMPLEMENTACIÓN DE LA HIDROVÍA”**

CARLOS SANTIAGO MAZABANDA CALLES

DIRECTORA: MAGISTER MONSERRATH MEJÍA

QUITO, 2012

RESUMEN

Las obras infraestructura enmarcadas en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) buscan apuntalar el comercio internacional y la inserción de estos países en los procesos de globalización, con el objetivo de promover un crecimiento económico sostenido. Sin embargo, estas políticas de carácter Estado - Región traen consigo posibles efectos no deseados en el orden macroeconómico de los países, como en el caso de Ecuador, que tienen una oferta productiva menos atractiva para el comercio internacional. Por otro lado, la implementación de estas obras de infraestructura, como la Hidrovía del Napo, tienen un impacto en lo *local*, ya que se desarrollan en áreas sensibles en términos ecológicos y con su alteración se podría afectar los medios de subsistencia de las comunidades kichwa del río Napo. Se expone las percepciones de esta población indígena sobre los impactos que prevén con la implementación del proyecto en sus patrones ambientales, sociales y culturales que pueden conducirlos a una definitiva aculturación.

TEMA

La implementación de proyectos de infraestructura, están tomando gran importancia en la región andina amazónica considerándose prioritarios para el crecimiento económico ya que facilitarían los flujos comerciales al interior de la misma y hacia otras regiones. La Hidrovía del Napo, es uno de los ejemplos de este tipo de proyectos, pero su planificación no ha contemplado con detenimiento los impactos económicos, ambientales, sociales y culturales que puede generar más aun cuando esté se desarrollará en áreas que corresponden a territorios de pueblos indígenas que podrían ser susceptibles a cambios en sus patrones socioculturales e inclusive a profundizar los procesos de aculturación ya presentes.

INTRODUCCIÓN

Las obras de infraestructura como autopistas, puentes, puertos, aeropuertos, ferrocarriles, entre otras, brindan a la sociedad tres servicios primordiales: movilidad, facilitar el acceso a servicios básicos y el desarrollo de la economía a través del comercio. Esta última ha tomado relevante importancia en el pasado decenio. Las Instituciones Financieras Internacionales (IFIS) han incorporado en sus lineamientos programas específicos para la implementación de proyectos de infraestructura con una visión regional, con miras a fortalecer las relaciones comerciales entre los países. Para la Corporación Andina de Fomento (CAF) la infraestructura física es indispensable para atender las necesidades básicas de sus países accionistas, y respaldar el proceso de integración y de competitividad internacional, orientado especialmente a las áreas de vialidad, energía, telecomunicaciones e integración fluvial latinoamericana. (CAF, 2010).

En este marco la CAF y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) desarrollaron la “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana” (IIRSA), avizorando que con sus proyectos de infraestructura se facilitará la interconexión de los mercados del subcontinente insertándolos en el comercio internacional que se infiere bastará para alcanzar el crecimiento económico (IIRSA, 2003).

Uno de los proyectos emblemáticos de la IIRSA se desarrolla en Ecuador y es denominado “Eje Multimodal Manta Manaos”, considerado un proyecto estratégico para la región por que conectará el puerto de Manaos en la amazonia brasileña con el Puerto de Manta en el Pacífico, lo que supone activaría el comercio de la región andina amazónica y a su vez abrirá una vía alternativa que promoverá las relaciones comerciales con la región asiática (MTOP, 2011). Entre los proyectos que conforman el eje se destaca la implementación de la Hidrovía del Napo, que consiste en garantizar su navegabilidad las 24 horas del día, los 365 días del año. El Banco Interamericano de Desarrollo, bajo responsabilidad de la empresa argentina SERMAN S.A., realizó el “Estudio Binacional de Navegabilidad del río Napo Ecuador – Perú” que centró su análisis en variables físicas y económicas relegando las variables sociales, culturales y ambientales, las cuales, serán determinantes en este proyecto de infraestructura ya que su

área de influencia comprende territorios ancestrales de poblaciones indígenas de la Nacionalidad Kichwa y ecosistemas de alta sensibilidad e importancia para la región como la Reserva de Producción Faunística Cuyabeno y el Parque Nacional Yasuní (BIC, 2009).

DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Los países del continente sur americano han optado como un nuevo modelo para promover el crecimiento económico la integración de los mercado a través de proyectos de infraestructura, sin embargo, estas políticas no han sido examinadas con detenimiento y es que su implementación podrían afianzar los patrones centrados en beneficiar a los polos de desarrollo (Molina, 2011).

Entre estos proyectos está la denominada Hidrovía del Napo que busca impulsar el comercio de la región andina amazónica e inclusive se advierte que fortalecería las relaciones comerciales con los países asiáticos (MTOP, 2011). Lo que se avizora como una oportunidad para que Ecuador incremente sus exportaciones hacia estas regiones podría a su vez acarrear impactos de orden económico y social debido a las disparidades productivas y competitivas que existen con los países industrializados (Moncayo, 2003).

Los proyectos de infraestructura de carácter regional, como lo son los promovidos por la IIRSA, tienen una influencia en lo local, realidad que suele ser esquivada para sus impulsores ya que los indicadores macro económicos siguen siendo referentes de desarrollo, dejando en segundo plano las posibles efectos no deseados en el ámbito ambiental, social y cultural. El área de influencia del proyecto de la Hidrovía del Napo es particular en estos ámbitos y los que los cambios que se produzcan en estos afectarán la interrelación de los sistemas socioculturales de la población kichwa que esta asentada a las orillas del río Napo.

La Constitución del Estado en su artículo 57 enumera una serie de derechos que asisten a los pueblos indígenas, que buscan establecer un marco adecuado para el desarrollo de proyectos o políticas públicas que puedan afectar de alguna manera a los pueblos indígenas. Por otro lado, el Estado esta concebido dentro de un nuevo paradigma de desarrollo que no tiene únicamente

como finalidad el crecimiento económico, más aun, este debe centrarse en el ser humano y plantea una convivencia armónica con la naturaleza, precepto íntimamente relacionado con la cosmovisión de los pueblos indígenas (Constitución de la Republica de Ecuador, 2008).

OBJETIVOS

General:

Identificar los impactos socioculturales y ambientales que desde la percepción de las poblaciones kichwa del río Napo prevén con la implementación de la Hidrovía del Napo.

Específicos:

1. Examinar el contexto económico regional en donde se inserta la IIRSA, el Eje Multimodal Manta Manaos y el proyecto de la Hidrovía Napo.
2. Describir desde la perspectiva ambiental, social y económica el área de influencia del proyecto de la Hidrovía del Napo
3. Contrastar las entrevistas aplicadas a pobladores de las comunidades kichwa del río Napo con información secundaria que nos permita establecer su percepción sobre los impactos socioculturales y ambientales del proyecto de la Hidrovía del Napo.

MARCO TEÓRICO

En la historia de la Geografía se han discutido distintas hipótesis de que se considera el espacio geográfico y como este debe entenderse, siendo así, uno de los componentes más importantes de la ciencia geográfica. El territorio, contenido en el espacio geográfico y cuya definición será determinada por el enfoque con el que se lo estudia, a devenido ha ser el objeto central del estudio de la Geografía (Aros, 2001). Para la Geografía Política el territorio abarcaría los siguientes elementos a) condiciones físico-naturales; b) población; c) usos de la

tierra y actividades productivas; d) red de centros poblados de base urbana y rural; e) equipamiento de infraestructura de servicios; f) organización institucional y administrativa; g) división político-territorial reconocida y, h) soberanía (Cairo, 2005).

Cada uno de estos elementos a través de instrumentos, mecanismos y actores del Estado ejercen poder en un territorio dado, esta es la denominada territorialidad, esencial para el Estado, ya que así, es como garantiza su integridad, el reconocimiento de su soberanía por parte de otros Estados - Nación y la ejecución de las políticas públicas con el objetivo del desarrollo económico para el bienestar de sus habitantes (Rodríguez, 2010).

Para el caso de América Latina este desarrollo se ha centrado en las exportaciones de recursos naturales, es así que, al menos el 44 % de las exportaciones totales corresponden a petróleo, minerales, productos agrícolas como café, banano y soja, entre otros. Esta priorización en la extracción y manejo de los recursos naturales tiene una dimensión territorial cuando se analizan los impactos ambientales y los efectos sociales negativos que está transnacionalización de la economía produce en cada país y en la región (Gudynas, 2005).

Los impactos ambientales se producen por la introducción en el territorio de una determinada actividad, la cual supone, la alteración de los componentes naturales del medio físico y además alteraciones en los patrones socioculturales al exponer a un grupo humano a elementos socioculturales ajenos (León, 2004). De esta forma, un pueblo adquiere una nueva cultura o ciertos aspectos de la misma, usualmente en detrimento de la cultura propia y de forma involuntaria. Se producen alteraciones de los esquemas previos de relaciones sociales y de los valores, que vuelven obsoletas las instituciones previamente existentes (Quijada, 2011).

Estos impactos negativos o externalidades negativas tienen como consecuencia que nuevos actores, preexistentes al Estado, busquen el reconocimiento de territorio para ejercer territorialidad, como es el caso de los pueblos indígenas, que han sido tradicionalmente un sector de la población discriminado, explotado y despojado de sus espacios de vida sistemáticamente (Bello, 2004). El reconocimiento de derechos específicos para estos grupos por parte de organismos como la Organización Internacional del Trabajo y la Organización de

Nación Unidas han permitido reivindicar un mejor relacionamiento con los Estado. En el caso de Ecuador estos derechos fueron reconocidos en la Carta Magna de 1998 y ratificados en la de 2008, inclusive ampliando su alcance.

Una de las principales demandas de los pueblos indígenas ha sido el reconocimiento por parte del Estado de sus territorios, denominados ancestrales, y que son de vital importancia ya que en este se desarrolla su vida física, cultural, social, económica y política; comprenden las áreas de cultivo, caza, pesca, recolección, asentamientos, caminos tradicionales, vías fluviales, lugares sagrados e históricos y otros elementos que garantizan y desarrollan sus forma de vida (García, 1999).

Las limitaciones para la implementación de estos derechos tiene que ver con ejercicio de territorialidad, ya que determinadas políticas públicas, asociadas al uso y control de los recursos naturales pueden afectar sus territorios manera dramática, al mismo tiempo que los pueblos indígenas exigen su derecho a la libre determinación como pueblos, es decir, ejercer su propia territorialidad como uno de los ejes conceptuales de la plataforma de reivindicaciones indígenas, no únicamente en su condición de derecho colectivo indispensable, sino como una verdadera dimensión existencial de cada pueblo (García, 1999).

La Geografía Cultural aporta al análisis de esta problemática desde las reflexiones del concepto “género de vida o modos de vida” entendido como el conjunto de actividades mediante las cuales el grupo que las practica asegura su existencia (Wagner, 1999). En este ámbito la Escuela de Bearkely, fundada por Sauer, se centró en la reconstrucción histórica del medio natural y de las fuerzas humanas que modifican el paisaje, los elementos materiales y no materiales. Posteriormente el enfoque de investigación se desarrollo desde la Ecología Cultural que dilucidaba como la percepción y el uso humano del paisaje vienen condicionadas por elementos culturales. Con la aparición de la denominada Nueva Geografía Cultural, el abordaje a los problemas geográficos culturales, se lo hizo haciendo un mayor énfasis desde la coyuntura socio, política e histórica en el que se da la producción cultural (Kramsch, 1999).

Interrelacionando estos enfoques y prestando atención a la estructura espacial en la que la relación Estado y pueblos indígenas devienen en un problema territorial podemos hacer un análisis desde una escala global o regional hacia una escala local. Esto pondrá en evidencia que las políticas públicas del Estado ecuatoriano, que buscan implementarse en territorios indígenas, tiene un grado de interdependencia con otros países del mundo y de la región andina amazónica. Se advierte entonces que estos procesos globalizadores, que están idealizados como esenciales para el desarrollo de las economías gubernamentales ven como imprescindible un mayor nivel de integración entre las diferentes regiones del mundo, es en este marco que se desarrollan megaproyectos de infraestructura con miras a fortalecer los vínculos comerciales y la competitividad.

Sin embargo, los proyectos de infraestructura para la integración como otros relacionados a la extracción de recursos naturales no renovables, están teniendo efectos negativos en las condiciones sociales, ambientales y económicas de los países, modificando los paisajes culturales inclusive tendiendo a una homogeneización cultural y a la pérdida de las diferencias y especificidades culturales (Rosas, 1993).

Este es un reto que enfrentan la mayoría de países latinoamericanos que anhelan un crecimiento económico y han encontrado en el incremento en exportaciones y la liberalización del comercio la oportunidad para lograrlo. Sin embargo, continúa creciendo la evidencia de que esa estrategia es fuertemente asimétrica: las pérdidas económicas, la caída en el empleo o los impactos ambientales continúan acumulándose (Gudynas, 2005).

Este problema del modelo desarrollo decae en conflictos sociales protagonizados por grupos locales que buscan alcanzar el control de sus territorios a partir de la construcción de una nueva “conciencia global” alternativa a la dominante. (Santos, 1996)

MARCO CONCEPTUAL

Derechos colectivos: Son derechos vinculados a salvaguardar la identidad cultural, colectiva e histórica de los pueblos indígenas. Son el derecho de determinar libremente sus relaciones con los Estados en un espíritu de coexistencia, diálogo, beneficio mutuo y pleno respeto, así como el derecho a determinar su propia condición política y perseguir libremente su desarrollo económico, social y cultural (Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, 2009).

Geografía cultural: La geografía cultural estudia el espacio narrado como una manifestación de la identidad de los habitantes que viven en un espacio determinado. La geografía cultural plantea una crítica al determinismo geográfico. El determinismo geográfico es una teoría que considera que las acciones humanas están determinadas por la naturaleza del ambiente físico (Bocchetti, 2008).

Geografía política: Es la ciencia que estudia los acontecimientos políticos en relación con los factores geográficos y sus incidencias en los Estados. Su principal objetivo es estudiar las relaciones entre la población, el Estado y el territorio, para ello analiza las diferentes consecuencias del ejercicio del poder político sobre un espacio. La geopolítica analiza los conflictos territoriales desde las relaciones internacionales y también desde la organización interna de los Estados (Gaete, 1984).

Estado - Nación: Esta conformado por organizaciones territoriales y poblaciones definidas en un territorio determinado donde se ejerce soberanía a través del gobierno el cual responde a una colectividad determinada a compartir un futuro común que constituye la única fuente de legitimidad política. Está colectividad reúne a todos los que comparten el mismo pasado y una visión común de su futuro; la definición de la nación como la colectividad regida por las mismas leyes y dirigida por el mismo gobierno; la afirmación de que la nación es soberana y única detentora de legitimidad política; y la afirmación de que la ley debe ser la expresión de la voluntad general y no puede existir gobierno legítimo fuera de las leyes de cada nación lo que hace que se lo relacione con los regímenes democráticos. (François, 2000)

Estado - Región: Es una unidad económica conformada por varios Estados – Nación que buscan afianzar el crecimiento económico del conjunto de sus unidades convirtiéndose en una totalidad con una base económica y de negocios que favorecen una plétora de servicios afiliados a las distintas industrias que permiten una adecuada inserción en los procesos de globalización. Los Estados – Región deben ser lo suficientemente pequeños para que sus ciudadanos compartan los mismos intereses como consumidores (no más de 20 millones de habitantes), pero han de tener el tamaño mínimo crítico (no menos de 5 millones de habitantes) para sostener las infraestructuras de transporte y de comunicaciones y justificarlas economías de servicios profesionales necesarias para participar en la economía global. (Ohmae, 1995).

Impacto ambiental: Cualquier alteración positiva o negativa, producida por la introducción en el territorio de una determinada actividad, la cual interviene sobre distintos componentes naturales del medio físico: clima, morfología superficial del terreno, aguas suelos, vegetación y fauna (Etayo, 2009).

Impacto sociocultural: Es un proceso que implica la recepción y asimilación de elementos socioculturales de un grupo humano por parte de otro. De esta forma, un pueblo adquiere una nueva cultura o ciertos aspectos de la misma, usualmente en detrimento de la cultura propia y de forma involuntaria (Quijada, 2011).

Pueblos indígenas: Son comunidades, pueblos y naciones indígenas los que, teniendo una continuidad histórica con las sociedades anteriores a la colonización que se desarrollaron en sus territorios, se consideran distintos de otros sectores de las sociedades que ahora prevalecen en esos territorios o en partes de ellos. Constituyen actualmente sectores no dominantes de la sociedad y tienen la determinación de preservar, desarrollar y transmitir a futuras generaciones sus territorios ancestrales y su identidad étnica como base de su existencia continuada como pueblo, de acuerdo con sus propios patrones culturales, sus instituciones sociales y sus sistemas legales (OHCHR, 1995).

Territorialidad: Es el grado de control de una determinada porción de espacio geográfico por una persona, un grupo social, un grupo étnico, una compañía multinacional, un estado o un bloque de estados (García, 1999).

Territorios indígenas: Espacios territoriales donde los pueblos y comunidades indígenas se desarrolla su vida física, cultural, social, económica y política; comprenden las áreas de cultivo, caza, pesca, recolección, asentamientos, caminos tradicionales, vías fluviales, lugares sagrados e históricos y otros elementos que garantizan y desarrollan su forma de vida (Rodríguez, 2011).

METODOLOGÍA

El análisis del problema geográfico se lo realizó desde la escala regional, nacional y local, lo que permitió exponer como las políticas de integración de infraestructura de carácter regional e internacional con fines comerciales tiene impactos negativos en lo local afectando directamente a poblaciones vulnerables, en este caso los pueblos indígenas, para lo cual y dando cumplimiento a los objetivos específicos la disertación se desarrolló en tres momentos.

En el primer lugar se recopiló información macroeconómica de los países: Ecuador, Perú, Colombia, Bolivia, Brasil, Venezuela y de China, éste último, por ser uno de los mas relevantes con el que se pretende fortalecer relaciones comerciales a nivel internacional. Se realizó una comparación de estas economías centrándose en la productividad y competitividad por ser indicadores claves que muestran o no una exitosa inserción en los procesos de comercio internacional permitiendo así identificar las causas que podrían limitar los beneficios económicos del comercio internacional para el país y la región.

En segunda instancia se indago sobre los proyectos que están impulsando las Instituciones Financieras Internacionales (IFIS), como la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), al respecto de obras de infraestructura que tengan como fin la integración de los mercados regionales e internacionales, siendo las que están enmarcadas en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

(IIRSA) como las más relevantes. Se examinó la información de fuentes oficiales sobre los proyectos que se desarrollan en la región andino amazónica y cuáles son las motivaciones socioeconómicas de estos en el marco de la integración del comercio regional.

Varios de los proyectos de la IIRSA han sido considerados estratégicos en Ecuador y han conformando de esta manera el denominado “Eje Multimodal Manta Manaos”, por lo cual se procedió a detallar información sobre los componentes: marítimo, aéreo y terrestre, desde el enfoque de las diversas instituciones gubernamentales involucradas que consideran al Eje como motor de las relaciones comerciales del país para la región y hacia mercados internacionales, a la vez que se identificaron algunos impactos negativos en los ámbitos ambiental y social. Finalmente se compiló información sobre el componente fluvial del Eje Multimodal Manta Manaos, la Hidrovía del Napo y se sintetizó los principales resultados del “Estudio binacional de navegabilidad del río Napo” realizado por la empresa SERMAN para el BID.

La tercera sección inicia con la caracterización ambiental social y económica donde se inserta el proyecto de la Hidrovía del Napo, para lo cual se procedió a definir su “área de influencia”, determinada en función de las unidades políticas administrativas de menor tamaño adyacentes al río Napo y para las cuales había disponibilidad de datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) para el año 2010, de esta manera se tiene una unidad de análisis compuesta por 16 parroquias, 3 para la provincia de Sucumbios y 13 para la provincia de Orellana.

Para identificar la percepción de los impactos ambientales sociales y culturales se procedió a realizar un trabajo de campo en el área de influencia del proyecto de Hidrovía, específicamente en las comunidades ribereñas del río Napo. Esta visita de campo formó parte de las actividades del proyecto “Exigibilidad de Derechos en relación al Eje Multimodal Manta Manaos” auspiciado por Rain Forest Noruega y ejecutado por la organización no gubernamental ecuatoriana Fundación Pachamama. Los lineamientos de esta visita de campo fueron desarrollados en un taller que dio cuyos resultados fueron sistematizados en el

documento “Estudio de campo sobre los impactos sociales, culturales y ambientales de la implementación de la Hidrovía del Napo - Guía metodológica para el trabajo de campo”¹.

De esta manera se estableció el objetivo:

- Realizar una evaluación sobre los actuales impactos (si los hay) y predecir los futuros impactos que causaría la implementación de la Hidrovía del Napo desde la perspectiva de los pobladores ribereños.

Para alcanzar este, se consideró que el equipo investigador deberá poder recobrar de las fuentes primarias de información y sus observaciones:

¿Cómo se afectará en el futuro revisando lo que están viviendo actualmente?

En el taller además se establecieron de manera participativa algunos conceptos básicos que el equipo investigador debería tomar en cuenta:

¿Qué es un impacto?

- Es el efecto positivo o negativo en las personas y las cosas producido por una actividad generada por otras personas.
- Es una alteración o cambio de la realidad.

Se concluyó así que esta investigación analizaría los cambios que ocurren y ocurrirán en la naturaleza y en las comunidades – personas provocados por la implementación de la Hidrovía del Napo, identificando dos tipos:

- a. Cambio en la naturaleza:* Atribuibles a la Hidrovía del Napo y que se evidenciaron principalmente en el Río, sus riveras, el suelo, el bosque, la calidad del aire, la flora y la fauna.

¹ Este taller se realizó en la ciudad de Quito el 22 de julio del 2009 con la presencia de Darío Jaramillo, Edwin García (Investigadores locales), Mario Melo y Carlos Mazabanda (Asesores de Fundación Pachamama).

b. *Cambios en la personas – comunidades:* Estos cambios tienen diferentes niveles de incidencia siendo los que ocurren en el modo de vida de las personas los que se identificaron como los más importantes para nuestros propósitos y se reconoció que son los más difíciles de captar. La gran pregunta que se pretendió a responder enfocándonos en este grupo fue:

¿Qué tipo de cambios se pueden advertir en las personas/poblaciones por la construcción de ese proyecto?

El equipo investigador debe estar sensible a detectar los cambios culturales teniendo en cuenta las particularidades de cada uno de estos grupos poblacionales presentes prestando atención en la forma de vida de las personas que constituye la base de su identidad cultural.

A partir de estos criterios se definió los sujetos de estudio siendo estos las personas claves en las que vamos a centrar nuestras conversaciones y entrevistas. Para nuestro trabajo, estas fueron:

- a. Pobladores de la zona:
 - i. Hombres y Mujeres
 - ii. De todas las edades: ancianos/maduros/jóvenes/niños
- b. Dirigentes

Con los criterios establecidos se formuló una guía de entrevistas y una ficha de observación para facilitar al equipo investigador el registro de la información. Este estuvo conformado por Darío Jaramillo y Edwin García, ambos kichwa hablantes, requisito necesario que permitió una adecuada interacción con la población local.

Debido a la falta de transporte público eficiente hacia las comunidades fue necesario alquilar una embarcación conocida como “deslizador” que disponía de un motor de 175 HP. El

equipo de investigadores disponía de grabadoras para periodismo modelo: DENPA _ MC-38E y una cámara fotográfica SONY de 7.5 megapíxeles.

El trabajo de campo fue dividido en dos etapas la primera, entre el 23 y 25 de julio de 2009, correspondiente a recopilar información en las comunidades riverseñas pertenecientes a las parroquias Nuevo Rocafuerte, Tiputini, Santa María de Huririma y Capitán Augusto Rivadeneira. Se obtuvo 21 entrevistas las cuales fueron transcritas por el equipo investigador en el documento “Levantamiento de Información de campo sobre los impactos: sociales, culturales y ambientales de la implementación de la Hidrovía Napo, Informe 1”

La segunda etapa se realizó entre 8 y 9 de agosto de 2009 y comprendió las comunidades riverseñas de las parroquias El Edén, Pañacocha, Limoncocha, Alejandro la Baka y Pompeya, obteniendo 11 entrevistas las cuales fueron transcritas en el “Informe 2”.

Las entrevistas transcritas por los “Investigadores Locales” en los Informes 1 y 2 se sistematizaron en la matriz: “Percepciones de los impactos ambientales sociales y culturales que la población kichwa del río Napo prevé con la implementación de la Hidrovía” (Ver Anexo 2). Esta se desarrolló al agrupar las respuestas obtenidas en las entrevistas, lo que permitió identificar temas centrales que conforman las filas de la matriz. Estos temas son: Participación, Situación ambiental actual, Percepción impactos ambientales futuros, Situación social y cultural actual, Percepción de impactos sociales y culturales, Actividades productivas actuales, Percepción de impactos en las actividades productivas. Las filas de la matriz están conformadas por los entrevistados y sus respuestas según las temáticas antes mencionadas.

La matriz tuvo como fin facilitar la tabulación de la información obtenida en las entrevistas buscando patrones comunes entre las respuestas, las más relevantes en cada temática fueron utilizadas para desarrollar la percepción de los impactos en los aspectos: cultura espiritual, medios de subsistencia y el ambiente, caza y pesca y patrones socio culturales, los cuales fueron determinados al investigar fuentes secundarias de información histórica y etnográfica sobre las comunidades del río Napo que nos permitió evidenciar los procesos de aculturación en desarrollo y como estos podrían acentuarse con el proyecto de la Hidrovía.

CAPÍTULO I

EL COMERCIO INTERNACIONAL: ANÁLISIS DE INDICADORES MACRO ECONÓMICOS

La búsqueda del desarrollo económico ha estado guiado por diferentes paradigmas entre los que podemos citar: la división del trabajo, la expansión del mercado, la acumulación del capital y en la actualidad la internacionalización del comercio a través de la integración de los mercados.

Esta última se ha ido consolidando a partir de la conformación de organizaciones regionales con personería jurídica internacional como: la Unión Europea, Mercado Común del Sur, Comunidad del Caribe, entre otras. Para la Comunidad Andina de Naciones (CAN) este proceso inicio en la década de los setenta y como lo expresa su documento constitutivo la integración tiene como propósito alcanzar un óptimo crecimiento económico ya que: “...*permitiría aprovechar las economías de escala y las ventajas de la especialización y complementación industrial, creando las condiciones para aumentar la productividad y dinamizar el proceso de industrialización en el conjunto de los países de la región, a partir del cual se expandiría el intercambio intra y extrarregional y se revitalizaría el crecimiento económico*” (Tavares y Gomes, 1998; pág. 2)

Esto se concreto con el planteamiento de ciertos objetivos primordiales: la liberación del comercio de bienes en la región, la adopción de un arancel externo común, la armonización de instrumentos de comercio exterior y de política económica, la ejecución de una programación industrial conjunta y la integración física (Lamelas; Aguayo y Canelo, 2005).

Sin embargo, estos procesos de integración de los mercados pueden traer efectos diferentes al deseado crecimiento económico y en ocasiones hasta opuestos en la economía interna de un país y/o una región determinada y es que la disparidad competitiva relacionada a la oferta de producción podría dar como resultado que con el comercio internacional se profundicen aún más las brechas existentes entre los países industrializados y los países en vías de desarrollo (Moncayo, 2003).

Lo expuesto anteriormente se fundamentó al realizar un análisis comparativo de algunos indicadores macroeconómicos de los países de la CAN en contraste con los de Brasil y China, por ser países con los cuales se pretende fortalecer las relaciones comerciales. El presente análisis incluye a Venezuela, socio de la CAN hasta el año 2006, con el propósito de tener un mayor alcance regional.

1.1 Indicadores macroeconómicos y de competitividad

Para mediados de la década de los ochenta el concepto de competitividad había evolucionado tomando un nuevo matiz, enmarcándose ya en los procesos de globalización, y se lo asociaba con la relación del crecimiento económico de una economía determinada y su participación en los mercados internacionales (Moncayo, 2003).

1.1.1 El Producto Interno Bruto (PIB): Distritos Industriales y Tecnpolos

Un indicador que nos da las primeras pautas de esta competitividad es el Producto Interno Bruto (PIB) ya que valora el crecimiento o decrecimiento de la producción de bienes y servicios de cada país dentro de su territorio.

TABLA 1
Producto Interno Bruto de los países seleccionados
Período 2007 -2010 (millones de dólares)

País	2007	2008	2009	2010
China	3.494.055	4.521.827	4.991.256	5.926.612
Brasil	1.365.982	1.652.632	1.594.489	2.087.889
Venezuela	226.537	311.130	326.132	391.847
Colombia	207.410	244.645	235.836	288.188
Perú	107.233	126.822	126.923	157.053
Ecuador	45.503	54.208	52.021	57.978
Bolivia	13.120	16.675	17.339	19.649

Datos: Banco Mundial, 2007 - 2011
 Elaborador por: Carlos Mazabanda

En la tabla 1 podemos apreciar la amplia diferencia de la producción de los países miembros de la CAN en relación a China, la segunda economía mundial, y la de Brasil, la primera economía sur americana. El PIB de China al 2010 llegó a ser de 102 veces más que el de Ecuador. El país asiático ha tenido un crecimiento sostenido que promedio para el período analizado 10,20% (Banco Mundial, 2007 – 2011).

En lo referente a Brasil, su PIB es 36 veces superior a la de Ecuador para el 2010. La tasa del crecimiento del PIB brasileño alcanzó el 7,6% en 2010, siendo la más alta de América Latina y el Caribe, mientras que Ecuador tuvo un crecimiento del 2,5% (CEPAL, 2010), por debajo del promedio de los países de América del Sur que llegó al 5,8 % (CEPAL, 2010).

En el comercio internacional la obtención del crecimiento económico en primer lugar se da por una alta concentración productiva, la cual se desenvuelve en lugar específico que desarrolla un patrón acumulativo, de esta manera, una región o un país adquiere una ventaja de localización siendo esto llamativo para la proliferación de nuevas ramas productivas (Moncayo, 2003). Entonces el crecimiento económico basado en las relaciones comerciales internacionales tiene como uno de sus elementos principales la competitividad que está determinada por el grado de productividad de los sectores y actividades que se dan en una región geográfica en particular.

La concentración productiva se puede dar en primer lugar en el distrito industrial definido como un sistema productivo donde se ubican un gran número de empresas que se dedican a la elaboración, en distintas fases, de un producto homogéneo. Las actividades de estas empresas pertenecen a un mismo ciclo de producción con diferentes responsabilidades estratégicas en el mismo conformando así un todo social y económico. Lo característico de los distritos industriales es la compenetración e interrelación entre la esfera social, política y económica, donde el funcionamiento de una de ellas está condicionado por la organización y funcionamiento de las demás. Las decisiones que se toman en cada esfera repercuten en la estabilidad del sistema en general, a través de las implicaciones de las otras esferas (Brunet y Belzunequi, 2000).

En América del Sur encontramos algunos ejemplos de distritos industriales como es el caso de Estado brasileño de São Paulo, donde destaca la ciudad de Campinas por su producción metalúrgica y la ciudad de São José dos Campos por ser el mayor polo aeronáutico de Latinoamérica. En el Estado Santa Catarina, destaca la ciudad Jaraguá do Sul, donde opera la empresa WEG, uno de los mayores fabricantes de motores eléctricos del mundo, con fábricas en la Argentina, Portugal, México y China. Además, posee un gran desarrollo en las industrias de electrodomésticos con las marcas Cønsul y Brastemp, en la ciudad de Joinville, convirtiendo a esta en el tercer mayor polo industrial del sur de Brasil. El Estado de Minas tiene una creciente industria automotriz ya que en la ciudad de Betim está ubicada la fábrica más grande de FIAT, por otro lado, este Estado es responsable por el 35,6% del total de la producción brasileña de acero (La Bolsa de Subcontratación Industrial de la Cámara de Comercio de Barcelona, 2010).

Es evidente que el grado de desarrollo industrial expuesto anteriormente no ha sido alcanzado por los países miembros de la CAN, al punto de que no se han conformado distritos industriales comparables con los existentes en Brasil. En contraste tenemos que el sector industrial de Ecuador se concentra en la producción de: productos del mar, vehículos y sus partes, extractos y aceites de vegetales, manufacturas de metales y jugos y conservas, que contribuyeron al 13,91% del PIB para el año 2008 (Cámara de Industria de Guayaquil, 2009).

Un segundo origen de concentración productiva, atractiva para el comercio internacional, es la industria de la tecnología, sin embargo, esto exige que la economía local debe especializar sus sistemas productivos y desarrollar polos de desarrollo, en este caso, tecnopolos, que se conforman al juntar en una misma localización: actividades de alta tecnología, centros de investigación, empresas y universidades, además de instituciones financieras, que promueven el contacto entre estos cuerpos, de tal manera que se produzca un efecto sinérgico del cual puedan emerger nuevas ideas e innovaciones tecnológicas, para luego promover la creación de nuevas empresas (Benko, 1998).

Esta industria de la tecnología a tenido un desarrollo incipiente para la CAN al igual que al nivel subcontinental si los comparamos con los logros de China, que para el 2004 ya era el

mayor exportador del mundo de productos de tecnología según el informe de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). Según este organismo, el país asiático exportó dispositivos tecnológicos valorados en 180 000 millones de dólares (Meri, 2009). Las exportaciones de Ecuador (USD 6073 millones) serían al 3,37% del total de la exportaciones tecnológicas de China para ese año.

1.1.2 La Balanza Comercial

La productividad de los distritos industriales y los tecnopolos marcan la diferencia en las ventas que un país hace hacia los mercados internacionales manifestándose positivamente en sus exportaciones. Así mismo, una ausencia productiva en estas áreas promueve a que los países adquieran estos bienes en los mercados internacionales incrementando las importaciones. El valor resultante de restar las exportaciones de las importaciones realizadas por un país se denomina balanza comercial, está se encuentra en equilibrio cuando su valor es cercano al cero, de ser mayor existiría un superávit, a lo opuesto se lo denomina déficit (Economic, 2012).

El estado de la balanza comercial es importante en la medida que muestra la capacidad productiva de un país y la oferta que existe de bienes y servicios para los mercados extranjeros y la demanda de estos al mercado nacional.

TABLA 2
Balanza comercial de los países seleccionados
año 2011 en miles de millones de dólares

País	Posición*	Exportación	Posición*	Importación	Saldo
China	1	1.506,00	2	1.307,00	199,00
Brasil	23	199,70	21	187,70	12,00
Venezuela	43	64,87	56	31,37	33,50
Colombia	58	40,24	52	36,26	3,98
Perú	60	35,56	62	25,74	9,82
Ecuador	71	17,37	75	17,65	-0,28
Bolivia	98	6,96	108	5,37	1,59

* Respecto a 222 países.

Datos: Index Mundi, 2011

Elaborador por: Carlos Mazabanda

La tabla 2 en primer lugar muestra el valor de las exportaciones y en relación a esta posición que ocupan entre 222 países. China es el primer exportador mundial y el valor de sus exportaciones son 73 veces superiores a las realizadas por Brasil que ocupa el puesto número 23, lo cual es un amplio margen para la primera economía suramericana. Las exportaciones de China son 86 y las de Brasil 11 veces mayores a las realizadas por Ecuador que ocupa el puesto 71 y entre los países miembros de la CAN (incluido Venezuela) esta solamente por encima de las exportaciones bolivianas. Venezuela cuadruplica (3,7), Colombia (2,3) y Perú (2,0) duplican las exportaciones ecuatorianas, lo que nos revela que Ecuador no dispone de una producción atractiva para los mercados internacionales y regionales lo que lo hacen menos competitivo en los mercados internacionales.

El segundo indicador, las importaciones, reflejan que China es el segundo mayor importador del mundo y Bolivia, que ocupa el puesto 108, es el que menos importaciones realiza entre los países de este análisis. Sin embargo, si las importaciones las expresamos como el tanto por ciento de las exportaciones, existe una variación en este orden.

TABLA 3
Importaciones como el porcentaje de las exportaciones de los países seleccionados
año 2011

País	Porcentaje	Posición*
Ecuador	101,61	60
Brasil	93,99	23
Colombia	90,11	58
China	86,79	2
Bolivia	77,16	98
Perú	72,38	71
Venezuela	48,36	43

* Respecto a 222 países.

Datos: Tabla 1.2

Elaborador por: Carlos Mazabanda

La Tabla 3 nos deja ver que Ecuador es el mayor importador entre de los países que se esta analizando, ya que importa un 1,61% más de lo que exporta. Brasil le sigue, importando un 93,99% de lo que exporta. Según este análisis el segundo importador mundial se ubica en el cuarto puesto al importar un valor 86,79% de lo que exporta, esto se debe, a que si bien tiene un alto gasto de importaciones sus exportaciones compensan esto debido a que su producción es diversa y en masa, tiene demanda mundial y son principalmente productos industrializados – tecnológicos de valor agregado. Es destacable el valor obtenido para Venezuela ya que el valor de lo que importa esta por debajo de la mitad de lo que exporta.

Lo expuesto anteriormente repercute en el saldo de la balanza comercial (Ver Tabla 1.2). Como lo anticipábamos China dispone de un saldo abismal por sobre los países considerados, siendo 50 veces superior al segundo, Venezuela. Brasil ocupa el tercer lugar pero con un saldo casi 3 veces (2,7) por debajo del segundo. A los países miembros de la CAN los lidera Perú, pero estando 20 veces por debajo de China y 3 veces por debajo de Brasil. Ecuador es el único país que presenta un saldo negativo en su balanza comercial.

Una balanza comercial positiva o superávit se debe a que se han incrementado las ventas al extranjero, ya sea porque se han alcanzado nuevos mercados, se incrementaron los precios de

los productos o la inserción exitosa de nuevos productos. Este incremento también se puede asociar a que se han disminuido las importaciones a razón de que las empresas nacionales están proveyendo de bienes o productos que eran importados, lo que significaría que han mejorado sus condiciones competitivas, estos factores serían determinantes en los valores obtenidos por Venezuela y Perú.

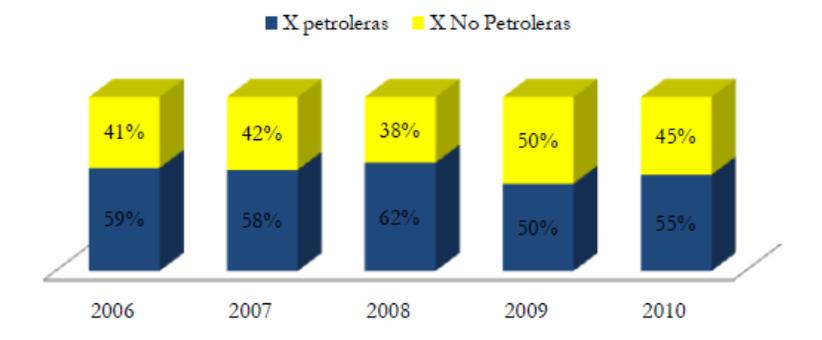
Otro gran condicionante para la balanza comercial de los países miembros de la CAN es el modelo económico primario exportador que los caracteriza ya que con la internacionalización del comercio se ha conducido a la mayoría de estos países a un proceso de reprimarización de las exportaciones, es decir, incrementar las exportaciones de los *productos tradicionales*² acentuando un modelo económico que depende de los denominados “booms” que suelen ser pasajeros, ya que los altos precios de estos productos son muy inestables perjudicando el alcance de las exportaciones y con esto desequilibrando la balanza comercial.

1.1.2.1 Composición de las exportaciones e importaciones de Ecuador

Lo enunciado anteriormente se puede sustentar al revisar como están estructuradas las exportaciones e importaciones de Ecuador. El Gráfico 1 nos muestra el porcentaje de participación de las exportaciones petroleras que alcanzan 56,8 % y no petroleras 43,2 % en promedio para el período de análisis.

² Para el comercio internacional, un producto es considerado como "tradicional" cuando el valor agregado en su proceso de producción u obtención no es lo suficientemente importante como para transformar su condición natural.

GRÁFICO 1: Composición de las exportaciones ecuatorianas petroleras y no petroleras (2006 – 2010)



Fuente: Banco Central, 2010

Elaborado: Dirección de Inteligencia Comercial e inversiones

Según las cifras obtenidas por el Banco Central las exportaciones para el 2010 tuvieron un incremento del 25,87% con respecto al 2009 que se exportó 13,86 mil millones de dólares. Según destaca el Banco Central este incremento se deben al aumento en el precio del petróleo en 35,83% lo que dio como resultados un incremento de las exportaciones petroleras en un 38,54% alcanzando los 9,6 mil millones de dólares. Se evidencia la importancia de la exportación del petrolero y sus derivados en las exportaciones ecuatorianas siendo la variación de su precio altamente determinante en un incremento o decremento en el valor total de estas. Las exportaciones no petroleras para el 2010 sumaron 7,7 mil millones de dólares superando en 12,97% a lo registrado en 2009, esto se debe a que hubo un incremento de las exportaciones en el 2010 de algunos productos como: banano y plátano (26.3%), camarón (10,7%), enlatados y pescados (7,8%), flores naturales (7,7%), cacao y elaborados (5,2%) (El Ciudadano, 2011).

Los principales destinos de las exportaciones de estos fueron la Unión Europea, Estados Unidos y Rusia; regiones que aportaron con el 43,9%, 25,4%, y 11% de las exportaciones de estas mercancías, respectivamente. Entre las exportaciones no petroleras que tuvieron un incremento destacan únicamente productos tradicionales, que se vieron beneficiados por el incremento en sus precios, pero su volumen de exportación cayó en comparación al 2009 en un 8,2% (El Financiero, 2011).

Cuando existen estas condiciones favorables en los precios es obvio buscar incrementar la oferta y con esto el valor de las ventas, sin embargo, esto exigiría a los productores a tener una mayor presión sobre los sistemas productivos, por lo que este modelo exportador hace uso más intensivo de los recursos naturales y por tanto tiene mayores repercusiones ambientales.

En cuanto a las importaciones para el 2010 estas se incrementaron en un 33% valor que incidió desfavorablemente en la balanza comercial (Ver tabla 4)

TABLA 4
Balanza comercial Ecuador – Mundo
2006 - 2010 en miles de millones de dólares

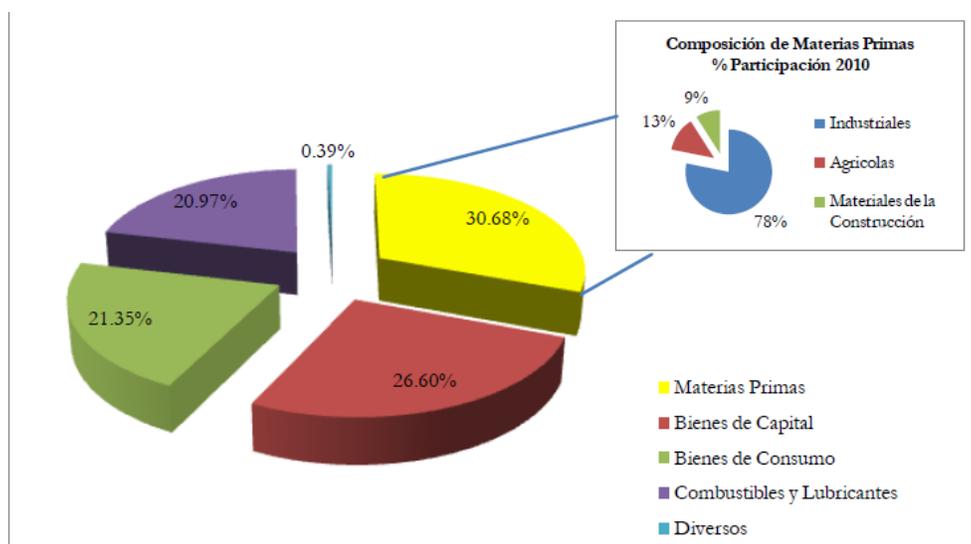
	2006	2007	2008	2009	2010
Exportaciones	12,73	14,32	18,82	13,86	17,49
Importaciones	11,27	12,90	17,55	14,07	19,28
Balanza Comercial	1,46	1,43	1,27	-0,21	-1,79

Datos: INSTITUTO DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES E INVERSIONES PRO ECUADOR, 2010

Elaborador por: Carlos Mazabanda

La composición de estas importaciones desagregadas en el Gráfico 1.2 muestra que Ecuador a pesar de ser un país petrolero se ve en la necesidad de importar combustibles y lubricantes.

GRÁFICO 2: Composición de la importaciones del Ecuador
(% de participación 2010)



Fuente: INSTITUTO DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES E INVERSIONES PRO ECUADOR, 2010

Se importa además, bienes de capital, que son aquellos que intervienen en el proceso productivo y no satisfacen las necesidades del consumidor final, entre estos se encuentran: la maquinaria y equipo; Bienes de consumo, que son todas aquellas mercancías producidas para satisfacer directamente una necesidad como: alimentos, bebida, habitación, mobiliario, ornato, servicios personales, entre otros; Y materias primas desagregadas en industriales, agrícolas y materiales de construcción.

1.1.2.2 Balanza Comercial Ecuador - Brasil

Para entrar más en detalle de los productos exportados e importados por Ecuador analizaremos estas en relación a las realizadas por Brasil y China. Como se lo menciono anteriormente Brasil es la primera economía latinoamericana y la séptima a nivel mundial, es considerada como una de las principales economías emergentes del mundo, formando parte del denominado grupo BRIC (Brasil, Rusia, India y China).

Las principales exportaciones de Ecuador hacia Brasil en 2010 fueron productos de confitería (23%), atún (19%), placas de propileno (9%), madera (7%), conservas de pescado (5%), mantas sintéticas (5%), aceite de palma (4%), plomo refinado (3%), semillas de nuez y almendra (3%), pasta de cacao (2%). Estos 10 productos acaparan el 85% de la oferta exportable ecuatoriana (CÁMARA DE COMERCIO DE GUAYAQUIL, 2011).

Los principales productos importados por Ecuador desde Brasil son: los insumos para la industria del plástico, teléfonos celulares (USD 17 millones), buses y automóviles (USD 14 millones) (CÁMARA DE COMERCIO DE GUAYAQUIL, 2011).

El saldo comercial con Brasil es altamente deficitario, fluctuando entre los USD 648 y USD 754 millones para el período de análisis, como los muestran los datos a continuación (Tabla 5).

TABLA 5
Balanza comercial Ecuador – Brasil
2007 - 2010 en millones de dólares

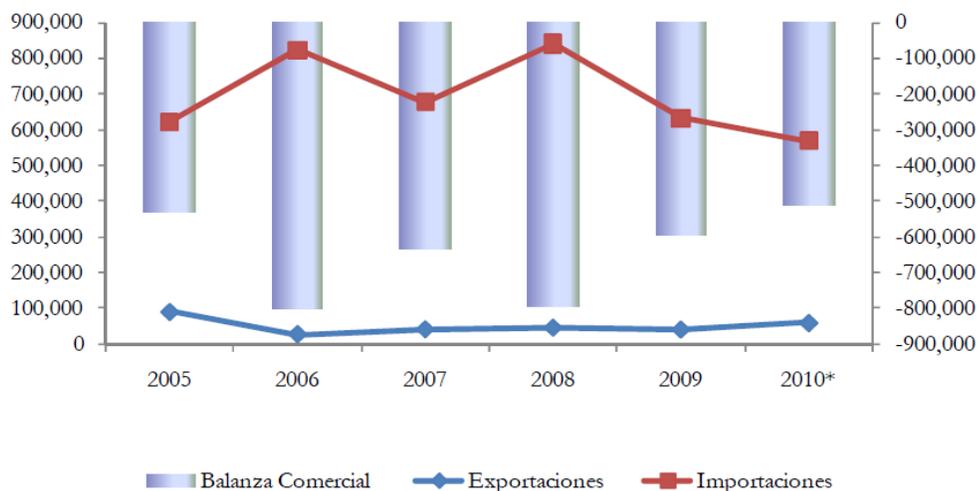
	2007	2008	2009	2010
Exportaciones	41	46	39	51
Importaciones	689	840	632	805
Balanza Comercial	- 648	-794	-592	-754

Datos: INSTITUTO DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES E INVERSIONES PRO ECUADOR, 2010

Elaborador por: Carlos Mazabanda

La balanza comercial no petrolera en los últimos cinco años muestra que Ecuador ha importado más productos brasileños dejando una tasa de crecimiento negativa al período de 2005 – 2010 de 10,34 %. (Ver Gráfico 3)

GRÁFICO 3: Balanza comercial Ecuador – Brasil
(miles de dólares)



Elaborado por: INSTITUTO DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES E INVERSIONES PRO ECUADOR, 2010.

1.1.2.3 Balanza Comercial Ecuador - China

La oferta de productos de Ecuador a China es muy limitada, se depende básicamente del petróleo, que para el 2010 alcanzó el 70% de participación en las exportaciones. El saldo está compuesto por los siguientes productos: desperdicios y desechos de cobre, madera, productos de mariscos, desperdicios y desechos de aluminio, desperdicios y desechos de plástico, banano, desperdicios y desechos de hierro, botones INSTITUTO DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES E INVERSIONES PRO ECUADOR, (2010).

Por su parte China tiene una importante variedad de partidas que exporta al Ecuador y que se caracterizan por ser principalmente bienes consumo y de capital: Motocicletas, neumáticos, juguetes de ruedas, tubos de entubación o perforación, televisores, maquinaria de perforación, lámparas y tubos fluorescentes, herbicidas, urea y aires acondicionados (Instituto de promoción de exportaciones e inversiones pro ecuador, 2010).

Como resultado de esta relación comercial, para el 2010 tenemos un déficit en la balanza comercial de USD 1 111 millones de dólares. (Ver Tabla 6)

TABLA 6
Balanza comercial Ecuador – China
2007 - 2010 en miles de dólares

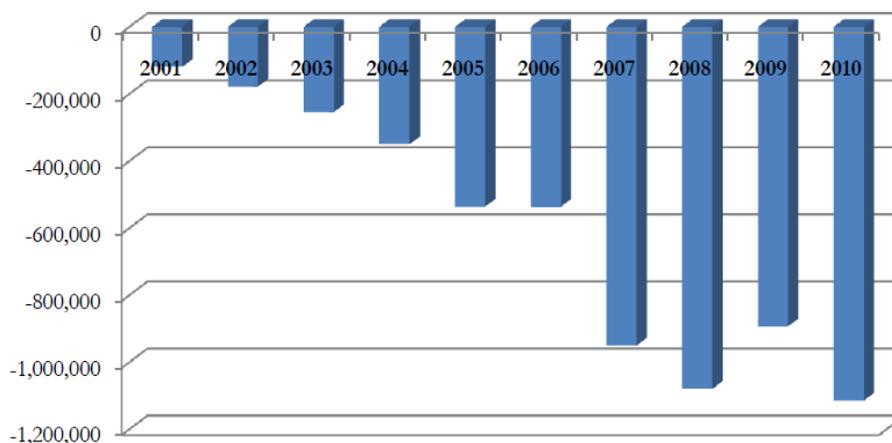
	2007	2008	2009	2010
Exportaciones	39	387	124	327
Importaciones	1023	1464	1016	1438
Balanza Comercial	-984	-1077	-892	-1111

Datos: Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones PRO ECUADOR, 2011

Elaborador por: Carlos Mazabanda

A pesar de que los precios del petróleo desde diciembre de 2008 se han ido incrementando el déficit comercial con China de igual manera (Ver Gráfico 4). Sin dejamos de lado las exportaciones petroleras el déficit es mucho mayor ya que el valor exportado para el 2010 alcanzaría únicamente los USD 98 millones contra los USD 1438 millones importados a China.

GRÁFICO 4: Balanza comercial Ecuador – China
(miles de dólares)



Fuente: Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones PRO ECUADOR, 2011

Elaborado por: Oficina Comercial de Ecuador en Shanghái

Ecuador se caracteriza por ser un país primario exportador, cuyo principal producto de exportación es el petrolero, pero aún con una variación positiva de sus precios el déficit en la

balanza comercial ha seguido incrementándose debido a que la importación de bienes de consumo y bienes de capital se han incrementando aceleradamente.

El vínculo comercial con las economías emergentes en las actuales circunstancias nos muestra un panorama desfavorable para el país y es que vincularse con los mercados internacionales debe responder a las necesidades de los sectores productivos más desarrollados y que requieran promover el consumo de sus oferta productiva a nivel regional o mundial, sin que esto necesariamente signifique que el beneficio económico de este comercio favorezca a todos los sistemas productivos de un país. Los beneficios serán concentrados en los clúster que son concentraciones de empresas e instituciones interconectadas en un campo particular para la competencia. Según su especialización existe una variedad de clusters: industrias, tecnologías de la información, turismo, servicios de negocios, minería, petróleo y gas, productos agrícolas, transporte, productos manufactureros y logística, entre otros (Moncayo, 2003).

Ecuador es visto como estratégico para el comercio internacional debido a las ventajas que ofrece el Puerto de Manta por sus condiciones geográficas y se espera que se convierta en el puerto de entrada de Asia a América del Sur (MTOP, 2011). Esto podría dar lugar a que el país sea un cláster para el transporte, lo que supone, que se estará capacidad de brindar todas las facilidades logísticas y de infraestructura para posibilitar el comercio interregional y extraregional, empero, no se están tomando medidas satisfactorias para que se produzca la necesaria transición del país de una economía primario exportadora a una economía basada en la industria que genere polos de desarrollo y con esto una participación activa en el intercambio comercial y no convertirse en un país de paso o de consumo de la oferta mundial.

Además, se debe tomar en cuenta que la liberación comercial podría tener un efecto negativo en la producción para satisfacer las necesidades internas encareciendo así los productos y servicios con lo que se afectaría el consumo. Mientras mayor sea la apertura comercial de un determinado país, menor será su concentración productiva para el consumo local porque la demanda interna deviene menos importante y es que las fuerzas del mercado intensifican las

desigualdades locales y regionales polarizándolas tanto al interior del país como entre estos (Moncayo, 2003).

1.2 El comercio en los Estados – Región

Keninchi Omahe plantea que se dará un forzoso decaimiento del Estado – Nación y esta entidad será remplazada por los Estados - Región ya que permitirá desarrollar economías regionales dinámicas que resultan más eficaces a los nuevos circuitos de la economía mundial (Omahe, 1995). Distintas regiones del mundo buscan fortalecer sus organismos supranacionales como es el caso de la CAN, MERCOSUR, la Unión Europea, entre otros y es que la transición hacia el Estado – Región responde al declive que sufren los estados nacionales debido su creciente incapacidad para impulsar el crecimiento, el bienestar social, la distribución de la riqueza y en su impotencia para controlar los tipos de cambio y proteger sus mercados de capitales (Moncayo, 2003). De esta manera los Estados – Nación no son compatibles con en el nuevo orden económico que tendrá como actores centrales a regiones entrelazadas abiertas a la economía mundial, esta situación obedece a que la mayor parte del desarrollo económico, en el actual contexto mundial, se genera en aglomeraciones localizadas (polos industriales, tecnopolos, clústeres, entre otros.) que combinan tipos específicos de procesos económicos que apuntalan capacidades productivas y competitivas regionales (Ohmae, 1995).

Esta tendencia se ha ido afianzando con las políticas de liberación comercial que se plantean desde las organizaciones regionales que es una de las vías hacia la liberalización mundial del comercio que complementa a las negociaciones unilaterales y multilaterales con los denominados tratados de libre comercio, sin embargo podemos deducir que Ohmae asume condiciones productivas y competitivas similares entre los Estados – Nación que conformarían el Estado – Región.

Si consideramos que la propuesta expuesta anteriormente brindará un impulso al desarrollo económico de la CAN existen desafíos para que se consolide ésta como un Estado – Región ya que las capacidades comerciales de los países miembros son diferenciadas y difícilmente han

logrado establecer encadenamientos productivos intercomunitarios dando como resultado que los beneficios de la integración comercial sea favorable a aquellos países con cierto grado de tecnificación de sus sistemas productivos o especialización en su oferta.

Los datos a continuación pretender brindar un breve diagnóstico del comercio interno y externo de los países de la CAN que nos permita entrever las diferencias que existe actualmente entre los valores alcanzados de estas transacciones comerciales.

1.2.1 Comercio Exterior de la Comunidad Andina

Las exportaciones intracomunitarias, las que se realizan entre los miembros de la CAN, alcanzaron un total de USD 7 810 millones en 2010, incrementándose en un 35% respecto al 2009. El país que presentó mayor crecimiento en las exportaciones en el 2010 fue Colombia con un 45%, lo sigue Ecuador con 34% y finalmente Perú y Bolivia con 29% y 19% respectivamente (CAN, 2010).

TABLA 7						
Exportaciones Intra Comunitarias 2010						
(millones de dólares)						
PAIS EXPORTADOR	PAIS DE DESTINO				Total	VARIACIÓN 2010/2009
	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú		
Bolivia		236,3	17,1	382,7	636	19
Colombia	106,6		1.824,50	1.131,80	3.063	45
Ecuador	13,6	784,7		1.328,60	2.127	34
Perú	381,2	787	816,3		1.984	29
Total	501,4	1808	2657,9	2843,1	7.810	35

Datos: CAN, 2010

Elaborador por: Carlos Mazabanda

En el 2010, el 78% del comercio intracomunitario fueron bienes manufacturados por un valor de USD 6 055 millones. La participación de este sector se ha duplicado desde inició el proceso de integración. Los principales productos manufacturados comercializados

intracomunitariamente son: Aceite de soya y sus residuos (Bolivia), Combustibles (Colombia), Polipropileno (Colombia), Automóviles para transporte de mercancías y automóviles para el transporte de pasajeros (Ecuador y Colombia), Alambre de Cobre refinado (Perú), Propano licuado (Perú), entre otros.

En tanto las exportaciones de la CAN al mundo alcanzaron los USD 98 003 millones, incrementándose en 26% respecto al año 2009 (Ver Gráfico 5). Estas tienen como destino en primer lugar a Estados Unidos con 29% de participación y un crecimiento del 31% respecto al 2009, en segundo lugar se ubica la Unión Europea con 14% de participación y un crecimiento del 25%. En tercer lugar se encuentra China con 8% de participación y un crecimiento de 51%, en cuarto lugar se encuentra la Comunidad Andina con 8% de participación y un crecimiento de 35% y en quinto lugar está MERCOSUR con 6% de participación y un incremento del 54%.

GRÁFICO 5: Exportaciones de la Comunidad Andina al Mundo
(Millones de dólares)

PAÍS	2010	Variación% 2010/2009
CAN	98 003	26,2%
Bolivia	6 714	27,9%
Colombia	39 552	20,6%
Ecuador	17 251	27,4%
Perú	34 486	32,1%

Datos: Secretaría General de la Comunidad Andina, Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEXT).
Elaborador por: Secretaría General de la Comunidad Andina. Estadística

Las importaciones de la CAN fueron de 97 411 millones de dólares en el 2010, mostrando un incremento del 30% respecto al año 2009. Tienen como origen en primer lugar Estados Unidos con 22% de participación y un crecimiento del 22% respecto al 2009, en segundo lugar China con 14% de participación y 49% de crecimiento. En tercer lugar está la Unión Europea con 12% de participación y 21% de crecimiento, en cuarto lugar encontramos a MERCOSUR con 11% de participación y un incremento del 24% y en quinto lugar está la Comunidad Andina con 9% de participación y un incremento de 33%.

GRÁFICO 6: Importaciones de la Comunidad Andina al Mundo
(Millones de dólares)

PAÍS	2010	Variación% 2010/2009
CAN	97 441	29,9%
Bolivia	5 353	20,8%
Colombia	40 682	23,7%
Ecuador	20 056	32,6%
Perú	31 320	39,1%

Datos: Secretaría General de la Comunidad Andina, Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEXT).
Elaborador por: Secretaría General de la Comunidad Andina. Estadística

Los datos arrojados nos muestran que los países de la CAN tienen aun pendiente el fortalecer las relaciones comerciales regionales para lo cual es imperante crear mecanismos centrados en la conformación de nuevos patrones productivos con grados progresivos de valor agregado y acciones conjuntas de fortalecimiento de la capacidad negociadora, solo así, el continuo proceso de inserción en el comercio internacional será satisfactorio beneficiando a los Estados – Nación y al conjunto del Estado –Región.

1.2.2 Exportaciones e Importaciones de Ecuador a la CAN

En este punto podemos precisar que para el 2010 las ventas a la CAN representaron el 12% del total de exportaciones del país. Las ventas no petroleras hacia la CAN fueron de USD 1100 millones representando el 14% del total de las exportaciones, otros destinos fueron en 29% a la Unión Europea, en un 21% a Estados Unidos y en un 36% al resto del mundo.

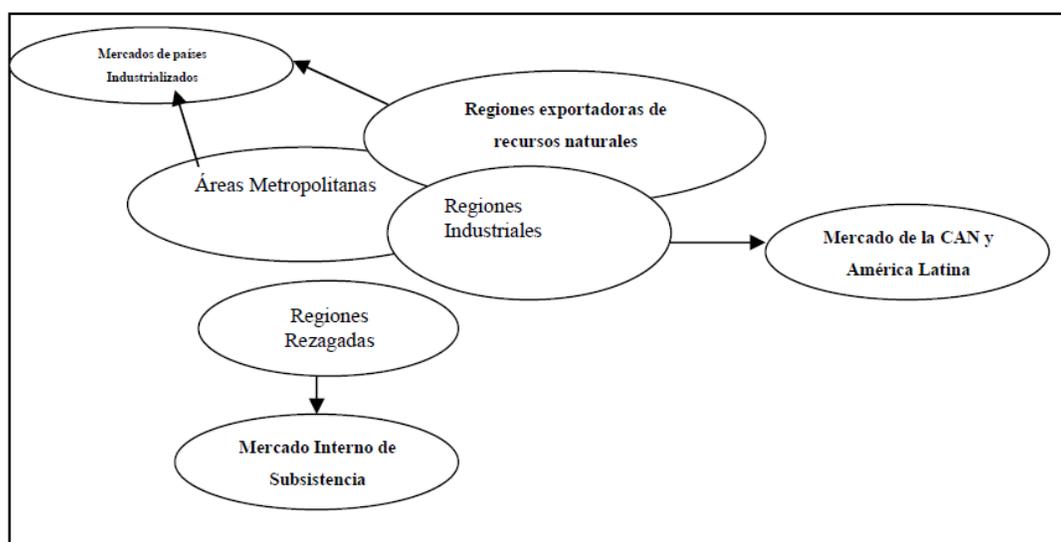
El valor exportado por manufactura a la CAN fue de USD 771 millones, que representa el 39% del total, que alcanzó USD 1 966 millones. Colombia fue el destino del 28 % del total de las exportaciones de manufactura ecuatorianas con un valor de USD 555 millones y Perú concentró el 10% del total de las ventas con USD 205 millones (Cámara de las industrias y de producción, 2011).

Entre las exportaciones no petroleras exportadas a la CAN el 21% correspondió a vehículos, 10% a pescado y sus productos 6% a manufactura de metales y 5% a textiles, entre los principales productos (Cámara de las industrias y de producción, 2011).

Por su parte las importaciones desde la CAN representaron el 13,78 % del total de importaciones del país. Ecuador es segundo país con mayores importaciones entre los miembros de la CAN después de Perú. La Balanza Comercial de Ecuador con la CAN es negativa en USD 530 millones. (Ver Tabla 7)

La configuración de las exportaciones e importaciones de los países miembros de la CAN y su relación con los mercados internacionales responden a la fragmentada configuración territorial emergente, como lo describe Moncayo. Esto incide en la manera en la que se desarrolla el comercio intra y extra comunitario. Como lo muestra el Gráfico 1.5, las regiones industriales de cada país exportan a la CAN y al resto de América Latina; y las regiones especializadas en recursos naturales y productos primarios exportan hacia el mercado de los países industrializados, como el Estados Unidos y el de los países emergentes como China.

GRÁFICO 7: Comunidad Andina: Heterogeneidad Regional (Subnacional)



Fuente: Moncayo, 2003

Esta fragmentación constituye uno de los grandes obstáculos para el desarrollo económico de los países, ya que el comercio intracomunitario y el nivel de competitividad internacional de las regiones marcará cuales serán los países que tengan un mayor beneficio en el nuevo orden comercial, que al momento sigue beneficiando al país más grande y de industrialización más avanzada.

Los datos examinados nos muestran que los procesos de integración del comercio no han logrado consolidar un patrón de crecimiento económico en los países miembros de la CAN que sea análogo con otros países del sub continente, menos aún, competitivos a escala internacional. No se han buscado nuevas formulas o políticas innovadoras que superen el modelo primario exportador y con esto mejorar las condiciones económicas de cada país y del bloque, mas bien se ha buscado intensificar los procesos integratorios extendiendo la pretensión del fortalecimiento de las relaciones comerciales a todos los países de américa del sur como una medida que supone garantizaría un mayor protagonismo del sub continente en el mercado mundial, en especial con las economías de Brasil y China.

Para alcanzar este nivel de integración se hace imprescindible que los mercados puedan estar mejor vinculados y es donde los proyectos de infraestructura tienen un papel relevante alcanzado dimensiones inusitadas siendo parte de una gran iniciativa de integración de la infraestructura consensuada entre los países del continente suramericano y las Instituciones Financieras Internacionales (IFIS).

CAPÍTULO II

LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN LA INTEGRACIÓN REGIONAL E INTERNACIONAL

La integración de los mercados se devino prioritaria y con esto las obras de infraestructura se han visto como primordiales para facilitar el flujo de mercancías, las inversiones en el sector han adquirido una importancia estratégica sin precedentes en la región. Las carreteras con mal mantenimiento, aeropuertos y puertos congestionados y servicios de aduana ineficientes, incrementan la duración y agregan costos adicionales al servicio transporte y pueden anular la ventaja logística de la región al estar cerca de los mercados más grandes del mundo (BID 2008). La infraestructura física es indispensable para atender las necesidades básicas de sus países accionistas, y respaldar el proceso de integración y de competitividad internacional, orientado especialmente a las áreas de vialidad, energía, telecomunicaciones e integración fluvial latinoamericana. (CAF, 2010).

En base a estas premisas se ha propuesto crear condiciones para fortalecer la competitividad económica regional apuntando a reducir los costos de transporte e incrementar el intercambio comercial a través de obras infraestructura que integren los mercados del sub continente con miras a la inserción en el comercio internacional.

2.1 La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)

Este modelo de integración se ha ido configurando desde la Cumbre Presidencial de las Américas de 1994, en está se promocionó el proceso de la integración física y energética de la región y su implementación se daría con la conformación del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) la cual no prosperó debido a las fuertes protestas sociales que cuestionaron que en las negociaciones no hubo participación de la sociedad civil y que no se habían analizado detenidamente los impactos económicos, sociales y ambientales que podría acarrear. Punto central de estas protestas fueron los temores a que las economías industrializadas, como Estados Unidos o Brasil, verían los mayores beneficios debido a que sus mercancías y

productos provenientes de grandes empresas transnacionales iban a copar los mercados de la región desplazando a la industria y a la agricultura de países en vías de desarrollo. A pesar de estos cuestionamientos se buscaron opciones para dar continuidad al proceso de liberación comercial y se están negociando y firmando acuerdos bilaterales con Estados Unidos.

Para el año 2000, en la Cumbre de Presidentes de Brasilia, el BID presentó un plan para lograr la integración física del continente y desarrollar su potencial energético, este plan fue conocido como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). La presentación incluyó además una oferta de varias Instituciones Financieras Internacionales (IFIS) para otorgar créditos a los gobiernos para la ejecución de estos proyectos.

La IIRSA tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura bajo una visión regional, procurando la integración física de los países de Suramérica y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable (IIRSA, 2002), considerando que el retraso económico en la región y la ausencia de un patrón de desarrollo se deben a la dificultad de conexión de los mercados de los países suramericanos a causa de las formidables barreras naturales tales como: la Cordillera de los Andes, la selva Amazónica y la cuenca del Orinoco (BID, 2000). Para superar estas barreras y mejorar el flujo de las mercancías al interior de la región se plantea la construcción de carreteras, ferrocarriles, hidrovías, puertos, gasoductos, oleoductos, acueductos y obras de telecomunicaciones buscando mejorar la integración de los mercados de los países suramericanos hacia los mercados mundiales facilitando con esto las exportaciones e importaciones.

IIRSA ha dividido al continente sur americano en los denominados Ejes de Integración y Desarrollo (EID) los cuales fueron planeados en función de los negocios y las cadenas productivas con grandes economías de escala a lo largo de estos ejes, bien sea para el consumo interno de la región o para la exportación a los mercados globales (IIRSA, 2002).

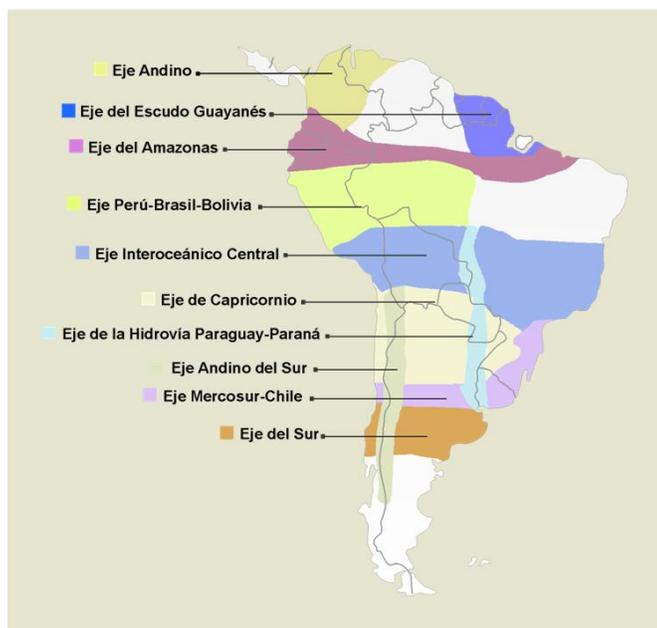
TABLA 8: Ejes de Integración y Desarrollo de la IIRSA y Países involucrados

EID	Países involucrados
Eje Andino	Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.
Eje Andino del Sur	Argentina y Chile
Eje Amazonas	Brasil, Colombia, Ecuador y Perú
Eje del Escudo Guayanés	Venezuela, Brasil, Surinam y Guayana
Eje del Sur	Argentina y Chile
Eje Interoceánico central	Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú.
Eje MERCOSUR	Uruguay, Chile, Argentina, Brasil, y Paraguay
Eje Perú-Brasil-Bolivia	Perú, Brasil y Bolivia

Datos: IIRSA, 2010

Elaborador por: Carlos Mazabanda

GRÁFICO 8: Ejes de Integración y Desarrollo de la IIRSA



Fuente: IIRSA, 2010

Cada EID está conformado por grupos de proyectos, en total son 47 grupos, dando un total de 531 proyectos que alcanzan una inversión estimada de USD 116 120,6 millones, de los cuales, el 71,4% presenta avances significativos. El 11,9% de los proyectos (USD 10 408,9 millones) han sido concluidos, el 29,9% (USD 52 046,6 millones) se encuentra en fase de ejecución y el

29,6% (USD 36 241,1 millones) se encuentra en fase de pre-ejecución. A septiembre de 2011 la inversión en estos proyectos alcanzo los USD 98 696,6 millones. (IIRSA, 2011)

Además, se incluye la denominada Agenda de Implementación Consensuada (AIC) en la que se incluyen proyectos que cada país considera urgente y que permitirá que IIRSA pueda ser funcional. La AIC consta de 31 proyectos con una inversión estimada de USD 14 023 millones. Entre los proyectos de la Agenda se incluye: la carretera Pasto-Mocoa (Colombia), la carretera Paita-Tarapoto-Yurimaguas, sus puertos y centros logísticos (Perú), la carretera Lima-Tingo María-Pucallpa sus puertos y centros logísticos (Perú) y el Puerto Nueva Providencia (Ecuador).

GRÁFICO 9: Agenda de Implementación Consensuada 2000 - 2010



Fuente: IIRSA, 2010

2.2 EID Amazonas

El Eje Amazonas es una región delimitada por el área de influencia del sistema multimodal de transporte, es decir, que articula diferentes modos de transporte: aéreo, terrestre, marítimo y fluvial. Abarca una superficie de 5 657 679 kilómetros cuadrados, equivalente al 50,52% de la suma de la superficie total de los países que conforman el EID (IIRSA, 2010).

2.2.1 Caracterización del Eje de Integración y Desarrollo Amazonas según la IIRSA

Aspectos demográficos

El EID Amazonas cuenta con una población aproximada de 61 506 049 habitantes, la densidad poblacional promedio es de 10,87 habitantes por kilómetro cuadrado, lo cual es considerado como nivel medio-bajo caracterizado por una fuerte dispersión geográfica. Este indicador varía en el Eje desde un máximo de 103,96 habitantes por kilómetro cuadrado para la región Costa de Perú, a un mínimo de 2,13 habitantes por kilómetro cuadrado correspondiente al territorio del Estado de Amazonas de Brasil. En la selva amazónica se han desarrollado pocas ciudades de considerable tamaño entre las que destacan Manaos, Santarém e Iquitos (IIRSA 2010).

Los principales centros urbanos o de interés logísticos para el EID son:

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

Aspectos económicos

Los cinco principales productos exportados desde los países del EID Amazonas, para el 2008, fueron: el petrolero crudo representando el 11,76% del valor total de las exportaciones seguido por las exportaciones de mineral de hierro no aglomerado y sus concentrados con un 3,88% del valor total exportado. Los subsiguientes lugares lo ocupan la soja, cobre y sus concentrados y derivados de petróleo. Sumando los valores de los cinco principales productos exportados se alcanza el 34,34% del valor total de exportaciones de los países que integran el Eje Amazonias para ese año (IIRSA 2010).

TABLA 9: Principales actividades económicas del área de influencia del EID Amazonas

País		Actividades dominantes
Brasil	Estado Acre	Explotaciones forestales, castañas de Brasil, arroz, muebles de madera y granos de soja.
	Estado Amapá	Oro, mineral de Hierro y cromo, Explotaciones forestales, frutas tropicales y palmitos.
	Estado Amazonas	Electrónicos, petróleo y gas, biotecnología, ecoturismo y pesca deportiva
	Estado Pará	Aluminio, pulpas y jugos, cosméticos, fitofármacos, madera y muebles, fibras y sistemas agroforestales.
	Estado Mato Grosso	Cereales, agroindustria, ganadería, oro, avicultura y recursos forestales
Colombia	Región Amazónica	Agricultura, pesca, recursos forestales, palma, oro, piedras preciosas, frutas, agroindustria, cacao, caucho vegetal, ecoturismo.
	Región Sur Occidental	Petróleo, agroindustria, gas natural, piscicultura, alimentos, bebidas, textiles, palma, procesamiento de madera, cacao, pesca, caña panelera, alcohol, cultivos tecnificados de clima frío, algodón, tabaco, sorgo, café y maní, ganadería, muebles, papel, avicultura.
Ecuador	Todo el país	Petróleo, frutas tropicales, pesca, muebles, cemento, recursos forestales, textiles, turismo, banano, cacao, farmacéutica, procesamiento de alimentos.
Perú	Región Costa	Industria alimenticia, metal mecánica, naval, avicultura, esparrago, caña de azúcar, arroz y calzados, turismo, arroz, frutas, industrias de servicios, bienes de consumo, embalajes, algodones, petrolero, procesamiento mineral, minero metalurgia.
	Región Sierra	Agropecuarias, lácteos, frutas de clima templado, agroindustria, turismo, petróleo, gas, madera certificada, piscicultura, agricultura de planicie, cerveza, plantas medicinales, café, cacao y tabaco.

Datos: IIRSA, 2010

Elaborador por: Carlos Mazabanda

Infraestructura actual

La región amazónica posee una amplia red hidrográfica que cubre a todos los países del EID, sumando 20 000 kilómetros de vías fluviales pero que tienen diferentes características para la

navegación. Los principales río navegables son: Morona, Napo, Ucayali, Hullaga, Marañon y Putumayo, todos los cuales confluyen en el Río Amazonas.

TABLA 10: Principales puertos por tipo en el EID Amazonas

País	Tipo de puerto		
	Marítimo	Fluvial	Río
Colombia	Puerto Tumaco	Puerto Asís	Putumayo
		Puerto El Carmen	Putumayo
Ecuador	Puerto San Lorenzo	Puerto Orellana	Napo
	Puerto Esmeraldas	Puerto Morona	Morona
	Puerto Bolívar		
Puerto Manta			
Perú	Puerto Paita Puerto Bayóvar	Puerto Sarameriza	Marañon
		Puerto Yurimaguas	Huallaga
		Puerto Pucalpa	Ucayali
		Puerto Iquitos	Amazonas
Brasil	Puerto Belén	Puerto San Francisco	Ica
		Puerto Tabatinga	Solimoes
		Puerto Manaus	Amazonas
		Puerto Santarem	Amazonas

Datos: IIRSA, 2010

Elaborador por: Carlos Mazabanda

En cuanto a la red vial se reporta que esta alcanza un total 206 464 kilómetros, el 10,88% del total de la suma de las redes viales de los países que integran el Eje, se evidencia una muy baja densidad de la red vial en especial en zonas fronterizas de la región amazónica.

2.2.2 Agrupamientos del Eje de Integración y Desarrollo Amazonas Amazonas: Acceso a la Hidrovía del Napo y Red de Hidrovías Amazónicas

El Eje ha sido dividido en siete grupos de proyectos como se lo muestra a continuación:

TABLA 11: Grupos de proyectos del EID Amazonas

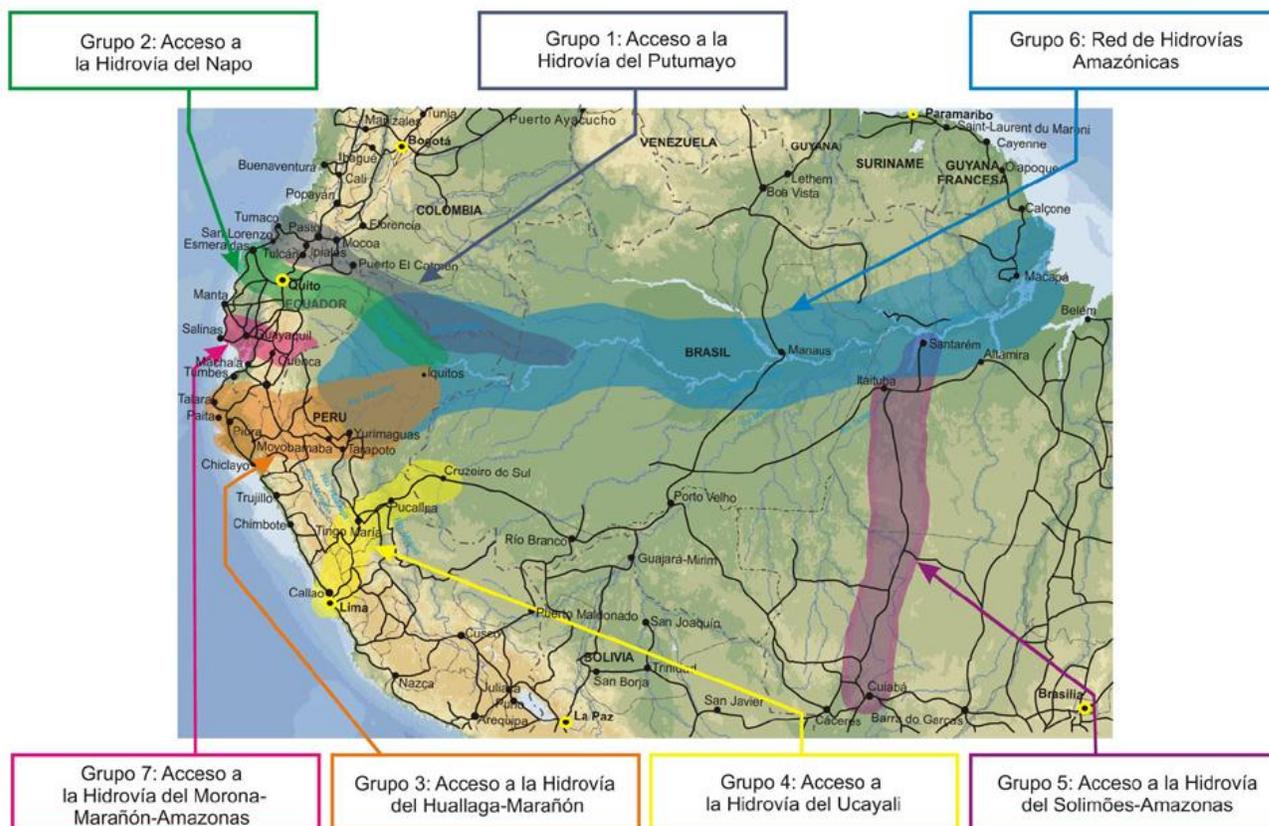
Agrupamientos	Países involucrados
Grupo 1: Acceso a la hidrovía del Putumayo	Colombia, Brasil
Grupo 2: Acceso a la hidrovía del Napo	Ecuador, Brasil
Grupo 3: Acceso a la hidrovía del Huallaga - Marañón	Perú
Grupo 4: Acceso a la hidrovía del Ucayali	Perú, Brasil
Grupo 5: Acceso a la hidrovía del Solimões - Amazonas	Brasil
Grupo 6: Red de hidrovías Amazónicas	Colombia, Ecuador, Perú, Brasil
Grupo 7: Acceso a la hidrovía del Morona - Marañón - Amazonas	Ecuador, Perú, Brasil

Datos: IIRSA, 2010

Elaborador por: Carlos Mazabanda

El Gráfico 11 nos presenta el área de influencia de los diferentes Grupos de proyectos del EID Amazonas y como estos están enlazados.

GRÁFICO 10: Grupo de Proyectos del EID Amazonas



Datos: IIRSA, 2010

Los grupos denominados “Acceso a la Hidrovía” contemplan un conjunto de proyectos para mejorar la infraestructura existente y la implementación de nueva infraestructura de: vías, puertos, aeropuertos, proyectos hidroeléctricos y centros logísticos, que buscan vincular los puertos marítimos del Pacífico con los puertos fluviales amazónicos, para que a través de los proyectos del Grupo 6 que incluyen: centros logísticos, mejoramiento de la navegabilidad de los ríos (hidrovía), muelles, puertos, red de terminales fluviales y proyectos de electrificación, se acceda a los puertos marítimos del Atlántico y viceversa, conformando así un sistema multimodal de transporte.

De esta manera se vincularán los puertos de Tumaco (Colombia), Esmeraldas, Manta, Bolívar (Ecuador) y Paita (Perú) con los puertos brasileños de Manaus, Belén y Macapá. Esta conexión bioceánica se plantea realizar a través de los ríos Huallaga, Marañón, Ucayali y

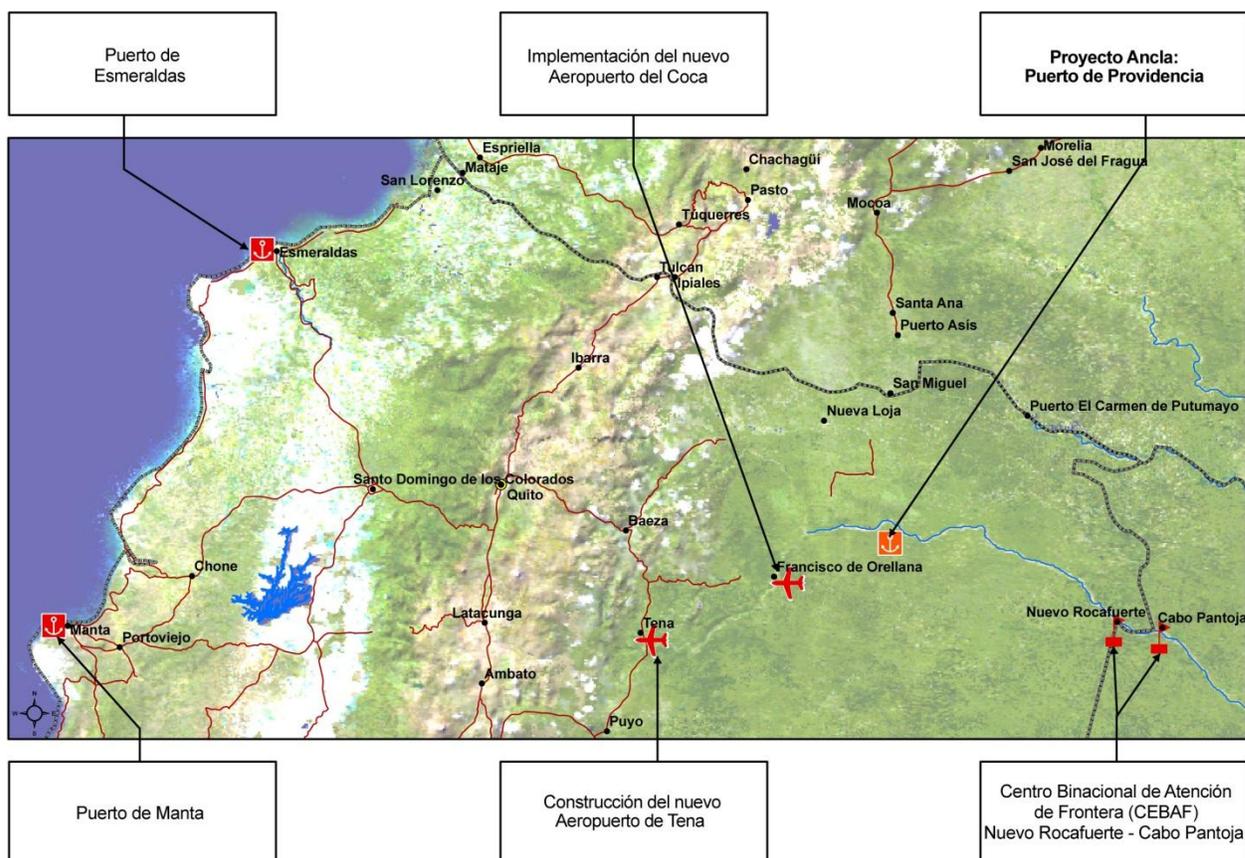
Amazonas en Perú; Putumayo en Colombia, Ecuador y Perú; Napo en Ecuador y Perú; el Iça, Solimões y Amazonas en Brasil.

2.2.2.1 Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo

Las funciones estratégicas del Grupo determinadas por la IIRSA son:

1. Fortalecer la integración nacional ecuatoriana de la región amazónica, específicamente de las provincias de Napo y Orellana, con la sierra y la costa, central y norte del país y consolidar la oportunidad de una vía fluvial ecuatoriana de integración amazónica hacia Manaos.
2. Potenciar la interconexión del interior del continente con la cuenca del Pacífico.

GRÁFICO 11: Proyectos del Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo EID Amazonas



Fuente: IIRSA, 2010

Se pretende que el *Puerto de Manta* se convierta en un puerto de transferencia internacional de carga, que atienda el comercio de la costa del Pacífico y del Atlántico permitiendo el desenvolvimiento de transporte intermodal entre los puertos asiáticos y el puerto de Manaos (IIRSA, 2010).

La ficha del proyecto *Puerto Esmeraldas* lo considera como estratégico para el comercio internacional, debido a su ubicación y la infraestructura apta para cubrir las demandas de un puerto de primer orden a nivel internacional. Otras cualidades que se le atribuyen es que está cerca al canal de Panamá y en línea recta con Japón (IIRSA, 2010).

La *Construcción del Aeropuerto del Tena* se la justifica por: la oferta ecoturística de la zona, el potencial productivo y de exportación de flores y frutas exóticas, el apoyo a la industria petrolera y minera y el fortalecimiento logístico para a la navegación por el río Napo. Se proyecta que la construcción del nuevo aeropuerto permitirá realizar enlaces aéreos permanentes con las ciudades de Ecuador y hacia toda la cuenca amazónica avizorando que alrededor de 70 mil personas se movilicen anualmente en este aeropuerto (IIRSA, 2010).

La *Implementación del Nuevo Aeropuerto de Coca* esta orientada para la transferencia de pasajeros que utilizarían la Hidrovía del Napo hacia Manaus. Los estudios para este proyecto comenzarán en el año 2012. Por ahora tan sólo se tiene predefinida la ubicación del proyecto (IIRSA, 2010).

La construcción del *Puerto Providencia* que será un puerto de transferencia de carga de alta eficiencia y rendimiento que estará ubicado al margen izquierda del Río Napo, en la Provincia de Sucumbíos. Este anuncia que este impulsará el comercio entre la cuenca del Pacífico y la amazonia ecuatoriana, peruana y brasileña, influenciando además en el desarrollo socioeconómico de las provincias de: Esmeraldas, Manabí, Guayas, Tungurahua, Chimborazo, Sucumbíos, Orellana y Napo en Ecuador, así como el departamento de Loreto en Perú y los departamentos de Nariño y Putumayo en Colombia. Este dispondrá de: muelles, terminal polivalente, terminal de graneles sólidos, terminal de carga peligrosa, área de consolidación y desconsolidación de contenedores, área de administración, equipamiento portuario, área aduanera, capitanía, migración, seguridad, controles fitosanitarios y un centro logístico (IIRSA, 2010).

El *Centro Binacional de Atención de Frontera* (CEBAF) se construiría para el caso de Ecuador en el poblado de Nuevo Rocafuerte y para el Perú en Cabo Pantoja. El objetivo de estos disponer de controles apropiados tanto del comercio y de los pasajeros que usarán el río Napo como canal de navegación para su transporte. Para financiar estas obras existe un compromiso de una cooperación técnica no rembolsable con el BID (IIRSA, 2010).

Las inversiones estimadas para cada proyecto según IIRSA están detalladas en la siguiente tabla:

TABLA 12: Proyectos Grupo 2 del EID Amazonas e Inversiones Estimadas

Proyecto	Inversión estimada (Millones de dólares)
Centro binacional de atención de frontera (CEBAF) Nuevo Rocafuerte - Cabo Pantoja	2
Implementación del nuevo aeropuerto de Coca	60
Construcción del Nuevo Aeropuerto de Tena	37
Puerto de Esmeraldas	0
Puerto de Manta	0
Puerto de Providencia	25
Total	124

Datos: IIRSA, 2010

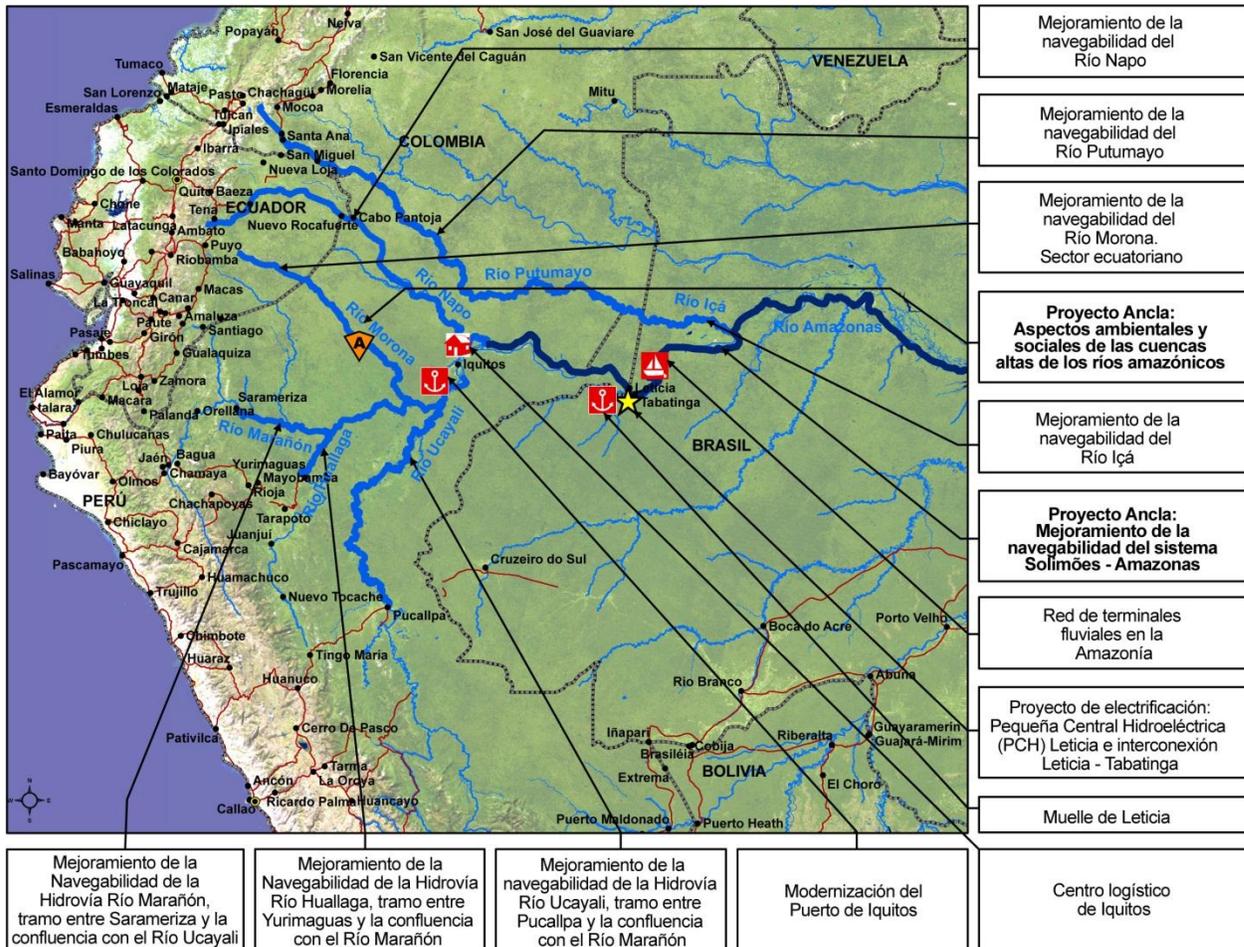
Elaborador por: Carlos Mazabanda

2.2.2.2 Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas

La función estratégica de este grupo es mejorar las condiciones de navegabilidad de los ríos de la cuenca amazónica para promover el desarrollo sostenible de la región en sus dimensiones económica, social y ambiental y generar gradualmente flujos de transporte de larga distancia y bioceánicos (IIRSA, 2010).

Este grupo de proyectos incluye además la construcción de puertos, muelles, terminales fluviales y proyectos de electrificación como lo detalle el gráfico.

GRÁFICO 12: Proyectos del Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas EID Amazonas



Fuente: IIRSA, 2010

2.2.2.3 Mejoramiento de la navegabilidad del río Napo

Este proyecto tiene como objetivo mejorar las condiciones de navegabilidad en el río Napo y así contribuir al proceso de integración y dinamización del flujo comercial y turístico entre Ecuador y Perú. En primera instancia se planteó la necesidad de realizar estudios de navegabilidad en los 860 kilómetros que constituyen la Hidrovía del Napo para disponer de información para establecer y priorizar la ejecución de proyectos de mejoramientos y mantenimiento de la hidrovía del Napo que permita la navegación segura a lo largo de los 365 días del año (IIRSA, 2009).

2.3 El Eje Multimodal Manta Manaos

Los diferentes agrupamientos de proyectos del Eje Amazonas y de la Red de Hidrovías Amazónicas conforman sistemas multimodales de transporte, que son abanderados en cada uno de los países donde estos funcionarían, bajo la apetencia que garantizarían una mayor fluidez comercial entre el Atlántico y el Pacífico. Para el caso de Colombia está el Corredor Multimodal Pasto-Mocoa e Hidrovía del Putumayo, en Perú están el Eje Multimodal Amazonas Norte y Eje Multimodal Amazonas Centro.

En Ecuador está el denominado Eje Multimodal Manta Manaos, como una vía que facilitaría el transporte desde la costa ecuatoriana hacia la ciudad de Manaos, para finalmente arribar a los puertos brasileños en el Atlántico, de esta manera se articulan los proyectos del Grupo 2 del Eje Amazonas y el proyecto de Mejoramiento de la Navegabilidad del río Napo o Hidrovía del Napo.

La importancia del Eje Multimodal Manta Manaos permanece en que se lo ha considerado como una vía alternativa al Canal de Panamá para las mercancías brasileñas que quieren acceder al Océano Pacífico, reduciendo el tiempo de desplazamiento a 15 días, a diferencia de los 45 días que toma ir por el Canal, con lo que se dice que los costos de transporte se reducirían considerablemente. Por otro lado el Eje ha sido visto también como una oportunidad para que el comercio asiático ingrese desde el Pacífico y pueda alcanzar los mercados suramericanos a través de los sistemas multimodales de transporte de la IIRSA.

GRÁFICO 13: Ruta propuesta de Asia a Manaus



Fuente: APM, 2009.

Este proyecto fue oficializado el 4 de abril de 2007 cuando los Presidentes de Ecuador y Brasil firmaron un convenio de cooperación en Brasilia formalizando la promoción del país como destino para las inversiones brasileñas, dirigidas sobre todo al área petrolera y también a la construcción de infraestructura (El Diario, 2007).

Según información oficial Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) para implementar los diferentes componentes o proyectos del Eje Multimodal se necesitaría una inversión aproximada a los 570 millones de dólares y se espera que con estos se favorezca la producción agrícola, ganadera y comercial en las poblaciones identificadas como beneficiarias que en la costa serían: Manta, Portoviejo, San Plácido, Pichincha, Velasco Ibarra, Quevedo, Valencia y La Maná; En la sierra: Macuchi, Zumbahua, Pujilí, Latacunga, Saquisilí, Guaytacama, Tanicuchi, Aloasí, Machachi, Alóag, Tambillo, Amaguaña, Sangolquí, Pintag y Pifo; Y en la amazonia: Papallacta, Baeza, Narupa, Virgen de Jondachi, Loreto, Coca, Joya de los Sachas, Shushufindi, Yamanunca y Puerto Providencia (MTO, 2011).

2.3.1 Componentes del Eje Multimodal Manta Manaos

En los puntos anteriores de este acápite se presento información proporcionada por la IIRSA enfocándonos en los proyectos planificados para Ecuador del G2 y G6 del Eje Amazonas. A continuación desarrollaremos la investigación sobre los componentes marítimo, aéreo y terrestre de los mencionados grupos de IIRSA pero tomando como fuente de información la proporcionada por entes gubernamentales y en el marco del Eje Multimodal Manta Manaos dando atención a los aspectos financieros, socio ambientales y su situación actual de operatividad.

2.3.1.1 Componente marítimo: El Puerto de Manta

Se considera que este puerto, dadas sus características geográficas, puede brindar el servicio de una terminal internacional de transferencias, ya que cuenta con un calado para recibir embarcaciones de hasta 50 mil toneladas que portan de 2 a 3 mil contenedores.

La Autoridad Portuaria de Manta (APM) destaca que es el más cercano en la costa oeste de Suramérica hacia Asia, con lo que se podría convertir en un puerto de transferencia donde lleguen mercaderías que no están destinadas al comercio interno pero que tiene como destino otros países. Con el objetivo de concretar esta meta el septiembre de 2006 la APM concesionó el puerto al consorcio chino Hutchison Port Holdings, por 30 años con un compromiso de inversión por USD 468 millones con lo que se proyectaban ampliar los muelles y la compra de maquinarias para construir y operar en nuevas instalaciones. La fase inicial de la ampliación del Puerto estuvo a cargo del Estado con una inversión financiada por la CAF por USD 35 millones y USD 20 millones por el Banco del Pichincha (El Universo, 2006). Sin embargo en marzo de 2010 se firmó el finiquito con lo que el Estado ecuatoriano hizo valer la garantía de cumplimiento por USD 7 738 540 argumentado que Hutchinson incumplió los plazos para desarrollar las instalaciones en el puerto (Ecuadorinmediato, 2001). Por su parte el consorcio asiático aduce que el Estado ecuatoriano irrespetó el contrato al no realizar el depósito para las obras correspondientes a la fase inicial del proyecto.

En mayo de 2012 se convoca a una nueva licitación para la cual según la APM existen 13 operadores interesados, entre los cuales destacan consorcios que manejan el movimiento de 10 millones de contenedores al año. Se tiene previsto la firma del contrato de concesión a finales del de septiembre (El Comercio, 2012).

2.3.1.2 Componente aéreo: Aeropuerto de Tena

Esta ubicado en el comunidad de Sancudo, en la Parroquia Ahuano, a 35 kilómetros de la ciudad del Tena (DGAC, 2009). Esta obra fue declarada como emergente por el gobierno del Presidente Rafael Correa suscribiendo en julio de 2008 contrato con el Consorcio Tena conformado por la constructora brasileña Odebrecht y la ecuatoriana Ekron. Con la expulsión de Odebrecht del país, la firma argentina, Corporación América tomo su lugar en el consorcio. El proyecto tuvo un costo total de USD 46 millones que incluyó la construcción de una vía de 26 kilómetros entre Puerto Napo y Puerto Ahuano, además de obras de agua potable, alcantarillado y electrificación. La terminal abarca una superficie de 266 hectáreas en las que se dispone de: estación de combustible (capacidad de 22 000 galones), cámara de transformación, estación de bomberos, sistemas de seguridad y campamento para 500 personas (incluye oficinas, área residencial, y área recreacional).

Está obra inicio en el año 2006 con la expropiación de alrededor de 270 hectáreas de terrenos, valuados por el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda en USD 992 349,12, los cuales pertenecían a 41 familias indígenas y campesinas, cuyo sustento se basa en la productividad de estas tierras donde cultivaban cacao, café, yuca, plátano y maíz. En estos terrenos se procedió con el desbroce de la vegetación y en los márgenes del río Napo se instalaron canteras que proveían de material pétreo y arena para los trabajos previstos.

La labores mencionadas se iniciaron sin que el proyecto cuente con la debida licencia ambiental, es decir, se carecía de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), esta fue otorgada por parte del MAE recién el 18 de diciembre de 2008.

El que los estudios no se los haya realizado oportunamente no garantizó procesos adecuados de participación por parte de la comunidades en: “El proceso de participación en la aprobación del EIA del aeropuerto de Tena no se realizó de buena fe ni a través de procesos culturalmente aceptables, ya que no se dio según las costumbres y tradiciones de las comunidades afectadas ni fue un proceso llevado a cabo de manera informada. Además, no se llevó a cabo en las primeras etapas del plan de inversión, sino solamente cuando surgió la necesidad de obtener la aprobación del EIA para conseguir la licencia ambiental.” (Dávalos, 2009). Además, al existir comunidades indígena en la zona de influencia del proyecto como lo son Colonia Bolívar y Zancudo se debió garantizar el ejercicio de los derechos colectivos como lo establece la Constitución. El autor destaca que: “no se dio un proceso de consulta previa ni mucho menos de consentimiento libre e informado, sino que se produjo una serie de entrevistas y reuniones de un equipo consultor con los afectados, con el único objetivo de “cumplir con los requisitos de participación ciudadana establecidos”. La obtención de la licencia ambiental entonces fue observado por parte de la autoridades componentes y el consorcio a cargo de las obras como un trámite meramente administrativo donde se vulneró estándares ambientales y de derechos humanos.

El aereopuerto Jumandy fue oficialmente inaugurado el 29 de Abril del 2011, aunque sus operaciones con vuelos comerciales iniciaron para junio de 2012, con vuelos desde y hacia Quito con la empresa TAME en un avión con capacidad de 48 pasajeros con tres vuelos semanales los días martes, jueves y sábado.

2.3.1.3 Componente terrestre

La mayor parte del trayecto terrestre del proyecto tiene previsto mejor las condiciones actuales de las carreteras aunque se prevé construir algunos tramos, de acuerdo a la información que maneja la APM alrededor de 200 kilómetros serían tramos para construcción. La autopista tendrá entre 13,30 metros y 15,30 metros de ancho, contará con 32 puentes con características técnicas requeridas para el transporte de carga de alto tonelaje (BIC, 2009).

Estas obras han motivado el interés de los gobiernos seccionales que desde el año 2002 se agruparon en el autodenominado Grupo de los 8 o G8, en donde se incluía autoridades de las provincias de: Cotopaxi, Morona, Pastaza, Napo, Chimborazo, Cañar, Tungurahua, Bolívar y Manabí, con el objetivo de crear acuerdos para la gestión de los recursos necesarios para financiar la implementación de las carreteras, ya que el proyecto es visto como una oportunidad para impulsar el comercio y la producción. Según el Consorcio de Consejos Provinciales de Ecuador se espera grandes beneficios para las mencionadas provincias y en especial para la Provincia de Manabí y Los Ríos ya que analizan que el plan vial abrirá mercados e impulsará el desarrollo consolidando a Quevedo como un puerto de transferencia multinacional (CONCOPE, 2007). Por su lado, la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) ha considerado a la Provincia de Santo Domingo como otro punto estratégico, proyectándolo como un Puerto seco dentro del Eje (Gobierno Provincial Tsachila, 2010).

La expectativa que ha causado el Eje Multimodal Manta Manaos en las autoridades provinciales se debe a que la ruta vial atraviesa zonas agrícolas que se avizora como una oportunidad para mejorar el intercambio comercial de estos productos, sin embargo, como lo hemos visto el acápite primero Ecuador debe mejorar su oferta exportable industrializando esta productividad y diversificándola, proceso que debe ser debidamente planificado y contar con medidas oportunas para mitigar los efectos no deseados como:

- Mayor presión sobre los sistemas agroproductivos provocando la erosión de los suelos.
- Deforestación provocada por la ampliación de la frontera agrícola y por la colonización.
- Contaminación por uso intensivo de plaguicidas y fertilizante en ríos, lagos y aguas subterráneas.
- Concentración de la tierra en manos de grandes empresas agrícolas y ganaderas en perjuicio de los pequeños productores
- Tráfico de tierras

La APM identifica la existencia de dos rutas a seguir para completar el trayecto terrestre del Eje Multimodal Manta – Manaos. La ruta norte franquea una distancia de 882 kilómetros entre Manta - Rocafuerte - Chone - El Carmen - Santo Domingo - Aloag – Pifo – Baeza – Lumbaqui - Lago Agrio – Shushufindi – Providencia (APM. 2009). El segmento Pifo y Lumbaqui bordea el límite sur y oriental de la Reserva Ecológica Cayambe – Coca (RECA Y), zonas donde destaca un extenso complejo de humedales y bosques andinos de páramo como los de Papallacta y en las estribaciones orientales bosques subtropicales e importantes fuentes hídricas como la cascada de San Rafael, el río Quijos y numerosas cascadas menores. La RECA Y además es territorio de pueblos indígenas ya que 102 000 hectáreas (aproximadamente) de las 403 103 hectáreas que tiene la reserva, fueron adjudicados por parte del Estado ecuatoriano a la Nacionalidad Cofan y su comunidad Sinangüé (Lasso; MAE, 2009).

Los Cofanes han mantenido su forma tradicional de vida, su sustento se basa en la cacería, pesca, recolección de productos del bosque y productos de la chacra. La chacra es una parcela de cultivos que se la trabaja familiarmente y donde destacan productos como: yuca, plátano y el orito, y con menor frecuencia: caña de azúcar, maíz, papa china, naranjillas silvestres, hierba luisa, café, cacao, caimito. El excedente de esta producción la comercian en el puente de Aguarico, en la intersección de la carretera entre Lumbaqui y Lago Agrio, y en menor cantidad en Lago Agrio, a donde arriban únicamente en canoas (Ormaza; Bajaña, 2008).

El estilo de vida de la Comunidad Sinangue depende en gran medida del estado de conservación de bosque que se encuentran en su territorio ya que la biodiversidad que alberga es de donde obtienen los recursos para su sustento. La principal amenaza que soportan los Cofanes está asociada a obras de infraestructura que dan a la proliferación de nuevos asentamientos poblacionales y con esto presión sobre los recursos de los cuales depende su subsistencia. Así por ejemplo, con el mejoramiento de la carretera Lumbaqui - La Bonita se instalaron nuevos asentamientos colonos que con miras a realizar actividades de ganadería extensiva talaron los bosques para dar paso a pastizales.

Se cierne una nueva amenaza al territorio Cofan de Sinangue ya que la ruta bioceánica Manta – Manaos podría promover en esta área una nueva intensificación de actividades agroproductivas, procesos de colonización que devienen en la deforestación y fragmentación del bosque limitando así las áreas donde las comunidades Cofanes desarrollan sus actividades diarias de subsistencia.

La ruta sur recorrería 776 kilómetros entre Manta- Portoviejo- El Rodeo-Calderón- Pichincha-Quevedo- La Maná-Latacunga-Salcedo-Tena-Narupa-Coca-Providencia. Sin embargo esta opción dependerá de que se culmine 60 kilómetros del trazado Salcedo – Tena, proyecto suspendido por las implicaciones ambientales de este. A inicios del 2009 las autoridades de la provincia de Cotopaxi, Napo y sus representantes en la Asamblea Nacional buscaron la reactivación del proyecto para lo cual citaron a los Ministros de Transporte y del Ambiente ante la Comisión de Derechos Colectivos de Ecuador con la finalidad de conocer los resultados del estudio del trazado vial. El MAE presentó un informe al respecto de la construcción de esa vía planteando la imposibilidad de su realización debido al impacto que se causaría al literalmente atravesar Parque Nacional Llanganates (PNLL). La importancia de sus ecosistemas le han valido reconocimientos internacionales como el de Humedal de Altura para la Vida, debido a que sus formaciones vegetales como el páramo herbáceo, páramo de frailejones, páramo de almohadillas, herbazal lacustre montano alto, bosque de neblina montano y el páramo pantanoso absorben y almacenan el agua convirtiendo a estos ecosistemas en una de las principales proveedoras de agua dulce del país (Explored, 2008). Asimismo, fue declarada por el World Wildlife Fund (WWF) como “Regalo de la Tierra” por la alta tasa de biodiversidad presente: 195 especies de plantas endémicas en la cuenca del río Pastaza, de las cuales 95 son orquídeas; 101 especies de mamífero; 242 especies de aves de las cuales 5 son endémicas (ECOLAP y MAE, 2007).

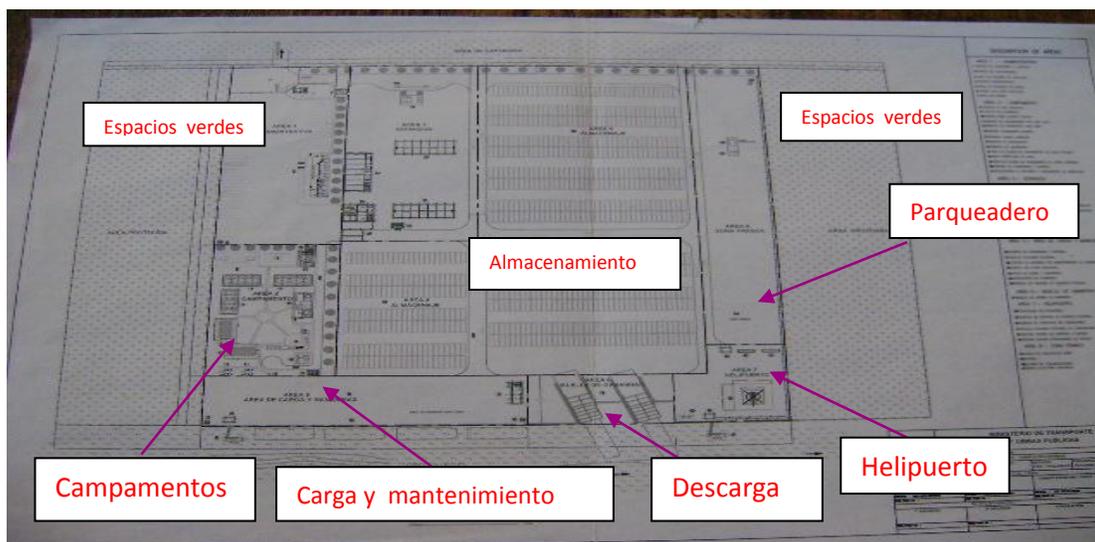
El Ministerio de Transporte y Obras Públicas se comprometió a entregar planos de vías alternas para la construcción de la vía Salcedo-Tena, considerando como una alternativa viable seguir el límite norte del PNLL, sin embargo esta ruta está aún en proceso de estudio y en búsqueda de financiamiento (Diario Hoy, 2011). Entonces la opción que se utilizaría es la variante La Mana - Latacunga – Ambato – Pelileo – Baños - Rio Negro – Puyo – Tena, luego

de lo cual se retomaría el trazado propuesto originalmente, es decir: Tena – Narupa – Coca – Providencia (Rivera, 2011).

2.4 La Hidrovía del Napo

El componente terrestre tiene como destino la comunidad de Providencia, ubicada a 80 km de Shushufindi y 40 km de la ciudad de Francisco de Orellana, donde se ha planificado la construcción del Puerto de Transferencia de Carga (Ver gráfico 4.1), que abarcará una superficie de 120 hectáreas, bajo la responsabilidad del Grupo Portonapo - Providencia que proyectó una inversión de USD 1,5 millones que incluyen la adquisición de una flota de gabarras.

GRÁFICO 14: Plano de Puerto de Transferencia de carga Providencia



Fuente: Darío Jaramillo, 2009

Desde este punto inicia el componente fluvial del Eje Multimodal Manta Manaos denominado como la Hidrovía del Napo que recorre 240 kilómetros en el tramo ecuatoriano y 621 kilómetros en el tramo peruano. Como lo ha manifestado el Presidente Rafael Correa el objetivo de esta es garantizar la navegabilidad para el comercio las 24 horas del día los 365

días del año para lo cual serán necesarias obras de identificación y remoción de obstáculos para la navegación; aspectos de hidrología, hidráulica, batimetría, señalización (balizaje), transporte fluvial y dragado de los puntos críticos. El dragado consiste en la remoción de sedimentos para aumentar la profundidad de los cauces de ríos con el fin de incrementar su caudal original facilitando así el flujo de tráfico y evitando el riesgo de encallamiento de las gabarras. Siendo que el río Napo tiene las características de movilizar gran cantidad de sedimentos se requería un dragado permanente para que el proyecto sea funcional a la magnitud planificada siendo esto el punto más controvertido debido a los factores socioculturales y ambientales en el área de influencia.

Con el fin analizar la capacidad de navegabilidad del río el Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR) con el apoyo de la Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología (SENACYT) realizó el estudio de “Caracterización hidrográfica y ambiental del río Napo” entre la ciudad de Francisco de Orellana y Nuevo Rocafuerte. Su objetivo era caracterizar los factores ambientales del río Napo así como el comportamiento de su cauce a través de levantamientos topográficos, batimétricos, evaluación geológica, hidrológica, meteorológica y pluviométrica (para época húmeda, seca y período de transición). El 30 de julio de 2009 en la ciudad de Coca se realizó la presentación preliminar de los resultados por parte del Capitán Patricio Goyes de INOCAR que destacó que los datos recopilados desde noviembre de 2007 arroja como conclusión que el 80% del canal del río Napo para la zona estudio presenta una profundidad menor a 50 centímetros lo que imposibilita la navegabilidad para barcas de gran calado.

A la par, el BID aprobó en abril del año 2008 la Cooperación Técnica RS-T1275, por el valor de USD 960 000, con el fin de llevar a cabo el “Estudio binacional de navegabilidad del Río Napo” asegurando que la red fluvial Sudamericana requiere mejorar las condiciones de navegación en muchos de sus ríos, los cuales por la existencia de algunos obstáculos a la navegación (malos pasos) y la falta de señalización (balizaje), no son aptos para un transporte fluvial ininterrumpido durante 24 horas al día y 365 días al año. Por tal razón, una campaña de estudios de navegabilidad en estos ríos, es un importante primer paso para la posterior implementación de proyectos de mejora de las profundidades (dragado) y la señalización en

las rutas de navegación comercial que actualmente integran a la región amazónica pero no son explotadas en todo su potencial y de manera permanente (BID, 2009).

Los representantes del Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR) manifestaron su desacuerdo dado que por ley está es la encargada de “Realizar, dirigir, coordina y controlar los levantamientos hidrográficos fluviales y oceanográficos para el desarrollo, compilación y colaboración de la Cartografía Náutica” (Registro Oficial, 1972), además que estaba en realización una investigación de característica similares. Por otro lado dicha cooperación técnica se debió realizar en coordinación con INOCAR ya que según su acta constitutiva es la encargada de “coordinar con los Organismos Internacionales, la respectiva participación del país en los programas de investigación oceanográfica de tipo regional y multinacional. Tendrá a su cargo la supervisión, planificación, ejecución y evaluación de dichos programas, cuando deban realizarse en el país” (Registro Oficial, 1972).

A pesar de estas observaciones el consorcio conformado por las firmas SERMAN & Asociados SA (República Argentina) y CSI Ingenieros SA (República Oriental del Uruguay) se adjudicó la Licitación Pública Internacional el 1 de Octubre de 2009 del “Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo, desde el Puerto de Francisco de Orellana (El Coca – República del Ecuador) hasta la confluencia con el río Amazonas (República del Perú)” que tuvo por objetivo general “Elaborar un estudio binacional de la navegabilidad comercial en el Río Napo con el fin de promover el uso racional y ordenado, durante todo el año de la navegación fluvial, mejorando las condiciones del tráfico, aumentando la seguridad y preservando el medio ambiente de acuerdo a los criterios de desarrollo sustentable” (SERMAN, 2010). Además se tenía un objetivo final, la “elaboración de un Plan de Inversiones, identificando los requerimientos tecnológicos para mejorar la utilización comercial del sistema fluvial: evaluación y análisis de los obstáculos a la navegación que deben ser eliminados, propuestas de alternativas para el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad, señalización, adquisición de dragas y equipamiento, estimación de costos de las alternativas analizadas” (BID, 2010).

Con fecha 15 de julio de 2011 se inauguró la primera fase de la hidrovía del Río Napo denominado ahora como la Ruta de Vida o Causai Ñanbi, para lo cual, la barcaza Morochita II transportó un cargamento de 450 toneladas desde el Puerto Itaya al Puerto de Leticia, pequeña ciudad fronteriza entre Colombia, Perú y Brasil. Se espera que el tramo restante a Brasil aproximadamente 1000 kilómetros esté finalizado para el año 2012 y así poder alcanzar el envío de entre 400 a 500 toneladas cada 45 días. El Presidente Rafael Correa en el acto inaugural manifestó que el Eje Multimodal Manta Manaos será una puerta de ingreso al mercado suramericano ya que ofrece ventajas competitivas frente al canal de Panamá.

2.4.1 Resultados del “Estudio binacional de navegabilidad del Río Napo” realizado por SERMAN para el BID

La información proporcionada a continuación corresponde al área denominada por el estudio “Tramo Ecuatoriano” definido como: “El sector del río Napo ubicado aguas arriba de la desembocadura del río Aguarico (comprendida entre las localidades de Cabo Pantoja, República de Perú, y Cabo Ballesteros, República de Ecuador) y que comprende el tramo del río que se extiende, aproximadamente, desde los alrededores de Cabo Ballesteros (República de Perú) hasta la localidad de Francisco de Orellana (El Coca, República de Ecuador)” (SERMAN, 2010).

El análisis para el mejoramiento de las condiciones de navegación del río Napo se realizó en función de la profundidad mínima requerida para la navegación de embarcaciones de 4 pies de calado, tomando en cuenta un calado de seguridad, lo que permitió definir los denominados “malos pasos” que serían las zonas donde este tipo navegación no sería posible (SERMAN, 2010).

Este análisis tuvo con insumos:

1. Las condiciones físicas del medio fluvial que limitan la navegación
2. Alternativas de mejoramiento del canal navegable (incluyendo la implementación de ayudas a la navegación) y de mejoramiento (y/o complementación) de los actuales

embarcaderos para transferencia de carga y pasajeros.

3. Costos operativos de las diversas alternativas propuestas y en el caso del dragado, que fue la alternativa de mayor costo, se analizó la posible reacción del río ante su implementación.
4. Proceso de evaluación y preselección de alternativas, con especial énfasis en los potenciales impactos socio – ambientales generados debido a que los mismos podrían generar costos adicionales para implementar medidas de mitigación o compensación que pudo inviabilizar algunas de las posibles propuestas.

Con esta información se elaboró el Plan de Inversiones que contiene: a) las acciones a realizar para la mejora de las condiciones de navegación, b) a nivel de prefactibilidad, los costos de dichas acciones, y c) evalúa la conveniencia de su implementación de acuerdo a diferentes criterios (SERMAN, 2010).

2.4.2 Identificación de “Zonas Críticas” y “Malos Pasos” para la Navegación

Tomando en cuenta los parámetros deseados respecto a la navegación, los 365 días del año y el tipo de embarcaciones, de 4 pie de calado (1,20 metros), “los Consultores”³ analizaron las dimensiones verticales y horizontales del canal del río con estos datos evaluaron opciones viables de navegación en relación al “nivel umbral” sobre el cual es posible navegar y que ocurre en determinadas épocas del año (SERMAN, 2010).

Entre las opciones consideradas estuvo la de acciones de dragado que según indica el estudio se compone de (SERMAN, 2010):

- Fase de apertura: En la que se obtienen las profundidades deseadas partiendo de las condiciones naturales del lecho.

³ Denominaremos así al Consorcio conformado por SERMAN & Asociados SA (República Argentina) y CSI Ingenieros SA (República Oriental del Uruguay).

- Fase de mantenimiento: cuyo objeto es preservar las profundidades mínimas necesarias para la navegación.

Los estudios denominados de estabilidad morfológica realizados permitieron determinar que tanto para el tramo ecuatoriano y el tramo peruano del río se debería repetir anualmente la fase de apertura del dragado ya que la crecida anual el río Napo transportaría sedimentos que “borraría” el trabajo de dragado. Por lo que para la fase de mantenimiento se debería “redragar” entre el 60 – 70 % del volumen anual correspondiente a la fase de apertura del tramo ecuatoriano que es superior a los 15 000 000 metros cúbico que incluyen mas de setenta “malos pasos” del tramo ecuatoriano aguas abajo desde Puerto Providencia, una longitud aproximada de 40 kilómetros, equivalente a una longitud más de quince veces superior a la longitud a dragar en el tramo peruano. Esto supondría el disponer de una numerosa flota de dragas operando mínimamente 6 meses por año y con costos superiores a los USD 70 000 000 por año, por lo cual, los consultores concluyen que el dragado de los “malos pasos” resulta técnica, económica y ambientalmente inviable (SERMAN, 2010).

2.4.3 Oferta y demande de transporte

El Estudio considera que en la actualidad la demanda de transporte de carga y pasajeros en río Napo está relacionada a tres sectores:

1. *El transporte relacionado con las actividades de la industria petrolera:* El mismo se desarrolla en el tramo ecuatoriano entre Francisco de Orellana y Pañacocha está a cargo de empresas especializadas que cuentan con barcazas y remolcadores que trasportan equipos y víveres que genera la mayor actividad de transporte en volumen a lo largo de todo el río Napo. Además hay un esporádico transporte de equipos, repuestos e insumos provenientes en su mayoría de Brasil (SERMAN, 2010).
2. *El transporte relacionado con las necesidades de las poblaciones ribereñas:* Involucra por un lado transporte de mercaderías para el abastecimiento local y productos para su venta en mercados cercanos. Dependiendo del volumen de carga este

se puede realizar en motochatas, para un volumen considerable; en canoas a motor a nivel personal o familiar, para un volumen medio y en deslizadores o lanchas rápidas para volúmenes pequeños que se dedican al transporte de personas. Los Consultores sostienen que el transporte binacional es prácticamente inexistente (SERMAN, 2010).

3. *El transporte de personas asociado a la actividad turística:* Se realiza principalmente en deslizadores exclusivamente para el traslado de personas desde la ciudad de Francisco de Orellana y tiene como destino los “lodges” existentes en la zona y el “Flotel Manatee”. Se identifican además proyectos turísticos en fases iniciales de implementación que podrían incrementar la demanda de transporte pero al momento no tienen mayor incidencia en esta (SERMAN, 2010).

Evidencian además que existe un alto costo del transporte de las mercaderías debido a las grandes distancias que deben recorrer y el reducido volumen de cada viaje lo que consideran afecta las condiciones de vida de las poblaciones ribereñas encareciendo el valor de las provisiones y haciendo los productos locales que salen, producidos a pequeña escala, menos competitivos por tener un valor superior a los que están mas cercanos a los mercados.

Respecto a las previsiones futuras, el Consorcio considera que se deben desarrollar nuevas iniciativas relativas a la producción para que una nueva y mejor oferta transporte pueda generar ventajas competitivas. Sin embargo, el que no exista flujos regulares de tráfico y el posible desarrollo de la actividad económica no asegura estimaciones confiables como para basar proyecciones de flujos entre las distintas áreas de la zona de influencia del río Napo y desde éstas hacia el exterior. Concluyen que dada la incipiente actividad económica y consecuentemente el flujo de transporte resultante, el Río Napo no ofrece oportunidades para ser utilizado en el desarrollo comercial (SERMAN, 2010).

2.4.4 Propuestas para la mejora de la navegación

A pesar de que el Consorcio no recomendó la realización del dragado como opción para mejorar la navegación y no fue incluido en el Plan de Inversiones, se realizó la evaluación ambiental de acciones de dragado solo en el caso de realizar profundizaciones en las zonas de embarque y desembarque necesarias debido a procesos de pérdida local de profundidad asociada a la evolución fluvial natural (SERMAN, 2010).

Los consultores identificaron dos tipos de acciones para el mejoramiento de la navegabilidad en el río Napo:

1. Acciones No Estructurales

- a. Ayudas a la Navegación: Sistema basado en la utilización del posicionamiento global (GPS) en conjunto con información digital de relevamientos, batimétricos efectuados por los Servicios Hidrográficos de ambos países (SERMAN, 2010).
- b. Red de Estaciones Hidrométricas con Transmisión de Datos en Tiempo Real: Transformación del actual sistema de escalas hidrométricas en una “Red de Estaciones Hidrométricas” con transmisión de datos actualizados diariamente a los navegantes (SERMAN, 2010).
- c. Pronóstico de Variación de Niveles Hidrométricos a corto plazo: Sistema de pronóstico de niveles a corto plazo asociado a un sistema que permita estimar los niveles mínimos a lo largo del río y a un sistema de difusión pública generalizada de la información resultante (SERMAN, 2010).

2. Acciones Estructurales

- a. Limpieza de ramas y troncos semienterrados (en el lecho del canal navegable) y de palizadas (en los embarcaderos en época de creciente) mediante una embarcación especialmente diseñada a tales efectos (SERMAN, 2010).
- b. Mejoras en Infraestructuras de Embarque y Desembarque (SERMAN, 2010).
- c. Mejoramiento y Adaptación de la Flota Fluvial: Tomando en cuenta que el desarrollo de la navegación será gradual consideran un proceso de crecimiento por fases determinado por la nueva demanda transporte promovida por la existencia de un sistema de transporte más seguro y confiable (SERMAN, 2010).

En la Fase inicial se utilizará un “tren de empuje” conformado por un remolcador y una sola barcaza de 4,0 pies de calado máximo que navegará desde Puerto Providencia transportando tanto cargas locales como internacionales. El calado de esta embarcación permitirá su navegación durante unos 5 – 6 meses por año debido a la época de estiaje. La navegación denominada típica o la más frecuente se realizará con 2,5 pies de calado durante unos 9 meses por año según los meses de estiaje. La capacidad de carga estimada es de 170 toneladas para 2,0 pies de calado en época de estiaje, 230 toneladas para 2,5 pies de calado, 295 toneladas para 3,0 pies de calado y 420 toneladas para 4,0 pies de calado en las épocas de creciente (SERMAN, 2010).

Los consultores consideran que el sistema de transporte propuesto favorecerá a las comunidades ribereñas que necesitan mejorar las posibilidades de comercialización de sus excedentes de producción, así como posibilitar nuevas producciones que sean compatibles con el entorno selvático y que involucren el procesamiento de los productos y su comercialización internacional empleando un sistema de transporte más predecible y seguro (SERMAN, 2010).

2.5 Algunas consideraciones sobre la Amazonia y las obras de infraestructura

La cuenca amazónica abarca una superficie de 7,3 millones de kilómetros cuadrados siendo la mayor cuenca hidrográfica del mundo. Esta posee más de un quinto de las reservas de agua dulce del planeta, recurso estratégico si tomamos en cuenta que más de un sexto de la población mundial no tiene acceso a agua potable y que las enfermedades asociadas a un agua no adecuada para el consumo y un deficiente saneamiento, es la causa del deceso de 1,8 millones de niños anualmente (OSE, 2011). Está preocupante situación que ha sido analizada por la Organización de Naciones Unidas (ONU) llevándole a reconocer el derecho al acceso al agua y el servicio de saneamiento como un Derecho Humano básico.

Respecto a la fauna, la amazonia posee más de 25 millones de especies de insectos, 1 300 de pájaros, 3 000 de peces, 430 de mamíferos, 427 de anfibios y 380 de reptiles. En tanto a las especies vegetales, aquí se encuentran dos tercios de los bosques tropicales mundiales, cuya principal amenaza es la deforestación. (Secours Catholique, 2009). La amazonia concentra el 53% de la deforestación mundial, es decir, alrededor de 43 000 kilómetros cuadrados, lo cual está aportando a la emisión de CO₂ y limitando la capacidad de absorción de los bosques de este y otros gases contribuyentes al efecto invernadero que ya esta provocando cambios en los patrones climáticos sea alargando la estación seca o intensificando la estación lluviosa.

En tanto, para la explotación de recursos naturales no renovables, para el año 2008 se identificaron 180 zonas de prospección y de explotación de petróleo y de gas que cubren alrededor de 688 000 kilómetros cuadrados correspondiente a la amazonia de Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, estos dos últimos han comprometido los dos tercios de la superficie amazónica de sus territorios con este tipo de proyectos (Finer; Jenkins; Pimm; Keane y Ross, 2008). En el caso de Ecuador la superficie destinada para la actividad petrolera varía drásticamente con el anuncio del Gobierno de la decimo primera ronda que implica la licitación de 21 bloques petroleros que abarcan una superficie de 30 000 kilómetros cuadrados de las provincias amazónicas de Napo, Orellana, Pastaza, Morona Santiago. (Mazabanda, 2011)

La importancia de la Amazonia radica en la disposición de recursos naturales renovables y no renovables que son estratégicos para los intereses de los Estados, de las empresas nacionales y transnacionales. El producto de estas actividades, como lo hemos revisado anteriormente, están destinadas principalmente a la exportación y son de vital importancia en la economía de los países amazónicos por lo que se hace necesario construir y reforzar obras de infraestructura a nivel continental, como las que contempla el EID Amazonas de la IIRSA para alcanzar a los mercados internacionales. La construcción de estos proyectos suponen impactos económicos, como revisamos en el capítulo primero, pero también de tipo ambiental, social y cultural, ya que están planificados ejecutarse en zonas de alta sensibilidad ambiental y que son además territorios de poblaciones vulnerables como poblaciones indígenas y campesinas. Al mismo tiempo parece existir una relación en la ubicación de estos proyectos con zonas de importancia de reservas de recursos naturales no renovables (petróleo y minerales), por lo que la construcción de los proyectos IIRSA significaría una intensificación de su explotación y la persistencia en mantener un modelo primario exportador que evidencia que esta integración tiene un objetivo más internacional que regional o subnacional, empero los impactos como: migración, desforestación, contaminación por actividades petroleras y mineras, la expansión de la frontera agrícola, tendrán que ser afrontadas por a las poblaciones locales.

CAPÍTULO III
ASPECTOS AMBIENTALES SOCIALES Y ECONÓMICOS DEL ÁREA DE
INFLUENCIA DE LA HIDROVÍA DEL NAPO Y LA PERCEPCIÓN DE SUS
POTENCIALES IMPACTOS

3.2 La Caracterización ambiental, social y económica del Área de influencia del proyecto de la Hidrovía del Napo

Para el propósito de la presente disertación se definió el área de influencia del proyecto de la Hidrovía en función de la unidad político administrativa de menor tamaño para la cual se dispone datos del Instituto de Estadísticas y Censo (INEC) actualizado al año 2010 y que se encuentran contiguas al río Napo (Ver Mapa 1) de esta manera se selecciono dieciséis parroquias, trece para el caso de la Provincias de Orellana y tres para la Provincia de Sucumbios abarcando una superficie de 9 436, 19 kilómetros cuadrados (Ver Tabla 13)

TABLA 13: Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo

PARROQUIA	CANTÓN	PROVINCIA	SUPERFICIE (km2)
Nuevo Rocafuerte	Aguarico	Orellana	1665,96
Capitán agosto Rivadeneyra	Aguarico	Orellana	942,76
Santa Maria de Huiririma	Aguarico	Orellana	569,99
Tiputini	Aguarico	Orellana	601,55
Yasuní	Aguarico	Orellana	855,79
Pompeya	La Joya de los Sachas	Orellana	98,31
San Carlos	La Joya de los Sachas	Orellana	134,92
Unión Milagreña	La Joya de los Sachas	Orellana	138,08
Puerto Francisco de Orellana (El Coca)	Orellana	Orellana	146,07
Taracoa (Nueva Esperanza: Yuca)	Orellana	Orellana	413,64
Alejandro Labaka	Orellana	Orellana	980,06
El Dorado	Orellana	Orellana	133,45
El Edén	Orellana	Orellana	869,62
Limoncocha	Shushufindi	Sucumbios	601,82
Pañacocha	Shushufindi	Sucumbios	636,29
San Roque	Shushufindi	Sucumbios	647,88
TOTAL			9436,19

Elaborado por: Carlos Mazabanda; Datos: INEC, 2010

Las comunidades del bajo Napo reciben una mayor influencia de Nuevo Rocafuerte. Las comunidades del medio Napo tienen una mayor influencia de El Edén por encontrarse geográficamente en la mitad entre Nuevo Rocafuerte y Puerto Francisco de Orellana, lo que facilita el acceso a la Capital Provincial, debido a una vía carrozable que va desde El Edén a Puerto Francisco de Orellana. Las comunidades del alto Napo están directamente influenciadas por la Capital Provincial.

3.2.1 Aspectos demográficos

La Tabla 14 nos presenta que las provincias amazónicas tienen la característica de tener un bajo número de habitantes, es así que la Provincia de Orellana y Sucumbios, llegan a representar el 0,94% y el 1,21% respectivamente del total de la población nacional. Así mismo, su densidad poblacional, 6,29 % y 9,72%, esta por debajo del valor nacional que llega a ser de 56,48%. La principal ciudad en el área de influencia es Puerto Francisco de Orellana o El Coca cuya parroquia representa el 33,11% de la provincia, a pesar de ser la quinta más pequeña en superficie, lo que le da una alta densidad de 309,19 habitantes por kilómetro cuadrado. Una de las razones para esto es que desde los años primeros años de explotación petrolera se fue consolidando como un centro logístico para la actividad que continua incidiendo en su número poblacional por oferta y demanda laboral. Actualmente las operaciones se realizan en las parroquias de: San Carlos, Taracoa, Unión Milagreña y Pompeya que tienen un rango de población entre el 0,88% y 2,13% del total provincial. Estas están interconectadas por una red vial provista por las propias compañías petroleras para efectos de abastecimiento de los pozos petroleros y que facilita el acceso entre las poblaciones que se encuentran en estas jurisdicciones. La densidad poblacional de estas parroquias fluctúa entre 6,32 habitantes/kilometro cuadrado y 21,00 habitantes/kilometro siendo estos datos superiores al promedio para la provincia. En contraste, en las parroquias aguas abajo, existen pequeñas poblaciones que tienen su acceso limitado al transporte fluvial por el río Napo y sus tributarios, es así que, para las ocho parroquias restantes les corresponde un rango de población de entre el 0,10% y 0,91% del total de la provincia, lo que se refleja en una baja densidad poblacional que esta entre 0,32 y 1,16 habitantes/kilometro cuadrado.

En el área de influencia de la Provincia de Sucumbios la parroquia de mayor población es Limoncocha con 3,86% del total provincial, le sigue San Roque con 1,78% y Pañacocha con el 4,84%. La densidad poblacional es de 1,35 habitantes/kilometro cuadrado y 4,84 habitantes/kilometro cuadrado, para Pañacocha y San Roque, respectivamente. La parroquia de mayor densidad poblacional es Limoncocha que esta por sobre del valor provincial con 11,33 habitantes/kilometro cuadrado.

TABLA 14: Análisis demográfico del Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo

Unidad territorial	Habitantes	Porcentaje	Superficie (km2)	Densidad Poblacional
Orellana	136396	0,94%	21675	6,29
Alejandro Labaka	1237	0,91%	980,06	1,26
Capitán Augusto Rivadeneyra	701	0,51%	942,76	0,74
El Dorado	1639	1,20%	133,45	12,28
El Edén	900	0,66%	869,62	1,03
Nuevo Rocafuerte	1024	0,75%	1665,96	0,61
Pompeya	1204	0,88%	98,31	12,25
Puerto Francisco de Orellana	45163	33,11%	146,07	309,19
San Carlos	2846	2,09%	134,92	21,09
Santa Maria de Huiririma	729	0,53%	569,99	1,28
Taracoa	2616	1,92%	413,64	6,32
Tiputini	1597	1,17%	601,55	2,65
Unión Milagreña	2900	2,13%	138,08	21,00
Yasuní	277	0,20%	855,79	0,32
Subtotal área de influencia	62833	46,07%	7550,2	8,32
Sucumbios	176472	1,22%	18147	9,72
Limoncocha	6817	3,86%	601,82	11,33
Pañacocha	860	0,49%	636,29	1,35
San roque	3136	1,78%	647,88	4,84
Subtotal área de influencia	10813	6,13%	1885,99	5,73
Total área de influencia	73646	23,54%	9436,19	7,80
Total Nacional	14483499	100%	256423	56,48

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

En resumen tenemos que en el área de influencia de la Hidrovía del Napo tiene 73 646 habitantes que representan el 23,54% de la población de las provincias de Orellana y Sucumbios teniendo una densidad poblacional de 7,80 habitantes/kilometro cuadrado. La parroquia de mayor población es Puerto Francisco de Orellana con 45 163 habitantes que representa el 61,32% de la población del área de influencia, seguido por Limoncocha que alcanza el 9,61%, las restantes parroquias tiene un porcentaje de que oscila entre el 0,21% y el 4,42% de la población.

La zona de estudio tiene una importante población indígena (Tabla 15) que va haciéndose predominante conforme se toma distancia de la parroquia Puerto Francisco de Orellana aguas abajo por el río Napo. Para el caso de la provincia de Orellana las parroquias con menor presencia de población indígena son: El Dorado, San Carlos, Puerto Francisco de Orellana, Unión Milagreña y Taracoa que representan entre 6,10% y 22,06 % del total de su población. Las subsecuentes parroquias tiene un porcentaje de población indígena que varía entre el 58,50% y el 78,46% y son: Nuevo Rocafuerte, Tiputini, Yasuní y Santa Maria de Huiririma. Las parroquias de mayor población son El Edén, Pompeya, Alejandro Labaka y Capitán Augusto Rivadeneira con un porcentaje de población indígena entre el 95,11% y 97,72%.

La población indígena en el área de influencia de la provincia de Orellana llega al 19,40% siendo la Nacionalidad Kichwa la de mayor presencia con el 18,63%, otras Nacionalidades presentes son la Shuar, Siona y Waorani, en conjunto estas representan el 18,85% de la población total haciéndoles las mas representativas en esta zona.

En el área de influencia de la provincia de Sucumbios la parroquia con menor presencia de población indígena es la parroquia de San Roque con el 14,06%, le sigue Limoncocha con el 48,45% y la de mayor población indígena es Pañacocha con el 77,09%. Estas tres parroquias poseen el 40,76% de población indígenas siendo las principales Nacionalidades: Kichwa (25,30%), Shuar (10,50%), Secoya (2,65%) y Siona (0,72%).

TABLA 15: Población indígena en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo

Unidad territorial	Total población indígena	Porcentaje del total de la población	Nacionalidades representativas				
			Shuar	Siona	Kichwa	Woorani	Total
Alejandro Labaka	1196	96,69%	0	1	1100	94	1195
Capitán Augusto Rivadeneira	685	97,72%	1	0	681	1	683
El Dorado	100	6,10%	71	0	29	0	100
El Edén	856	95,11%	0	1	853	0	854
Nuevo Rocafuerte	599	58,50%	3	0	591	2	596
Pompeya	1148	95,35%	3	0	1139	2	1144
Puerto Francisco de Orellana	4547	10,07%	289	2	3953	10	4254
San Carlos	193	6,78%	0	0	193	0	193
Santa María de Huiririma	572	78,46%	0	0	569	0	569
Taracoa	577	22,06%	148	0	410	0	558
Tiputini	937	58,67%	5	0	920	0	925
Unión Milagreña	564	19,45%	3	0	553	0	556
Yasuní	214	77,26%	0	0	214	0	214
Subtotal área de influencia	12188		523	4	11205	109	11843
Porcentaje de la población total	19,40%		0,87%	0,01%	18,63%	0,18%	18,85%
Unidad territorial	Total población indígena		Nacionalidades representativas				
			Secoya	Shuar	Siona	Kichwa	Total
Limoncocha	3303	48,45%	6	1084	0	2068	3158
Pañacocha	663	77,09%	1	16	0	644	661
San Roque	441	14,06%	280	35	78	24	417
Subtotal área de influencia	4407		287	1135	78	2736	4236
Porcentaje de la población total	40,76%		2,65%	10,50%	0,72%	25,30%	39,18%
Total área de influencia	16595					13941	16079
Porcentaje total de área de influencia	22,53%					18,93%	21,83%

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

En síntesis tenemos que la población indígena en el área de influencia llega a tener el 22,53% de su población total, siendo las Nacionalidad Kichwa la de mayor presencia con el 18,93% destacando además los shuar, sionas, secoyas, cofanes y waorani, todas juntas representan el 21,83% de la población total. Es necesario recalcar que la población mestiza de la Parroquia Francisco de Orellana afectan drásticamente estos valores y es así que si el análisis lo realizamos descartando esta población, 40 616 habitantes que representan el 55,15 % de la población del área de influencia, tendríamos que el porcentaje de población nacionalidad Kichwa, en el área de influencia, es de 42,44% y en conjunto con el resto de nacionalidades representativas representarían el 61,50%.

Las población indígena kichwa se ha organizado en la Federación Interprovincial de Comunas y Comunidades Kichwa de la Amazonia Ecuatoriana (FICCKAE) la cual está conformada por 120 comunidades (74 constituidas jurídicamente y 46 en proceso de legalización) la mayoría de las cuales están las ubicadas en las inmediaciones del Río Napo (Rivera, 2011).

3.2.2 Aspectos educativos

Los datos de la Tabla 16 nos muestran que el porcentaje de personas mayores de 15 años con algún tipo de incapacidad para realizar las operaciones básicas de leer y escribir es del 5,2% valor que se encuentra ligeramente por encima de la referencia nacional. Debemos destacar que dos parroquias casi duplican esta referencia como son Pompeya y San Roque lo cual puede estar ligado a que en el primer caso su principal actividad es el comercio, siendo un importante mercado de la zona, con lo que se dispone de una menor atención a las actividades educativas y para el caso de San Roque esto responde a que no dispone de adecuadas obras de infraestructura vial y su acceso al río Napo se lo hace a través de los afluentes río Itaya y río Blanco Grande.

Las parroquias Capitán Augusto Rivadeneyra con el 14,8% y Santa María de Huiririma con 18,2% son las parroquias que mayor porcentaje presentan, sumando 127 personas del total del área de influencia que alcanzo 2392 personas analfabetas mayores de 15 años.

TABLA 16: Número personas mayores de 15 años analfabetas en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo

Unidad Territorial	Porcentaje (%)	Número personas mayores de 15 años analfabetas	Total
Orellana	6,40	5358	83026
Alejandro Labaca	6,7	55	819
Capitán Augusto Rivadeneyra	14,8	54	366
El Dorado	7,1	72	1018
El Edén	9,3	43	462
Nuevo Rocafuerte	7,6	46	602
Pompeya	11	66	599
Puerto Francisco de Orellana	3,4	987	28768
San Carlos	8,1	144	1788
Santa María de Huiririma	18,2	73	401
Taracoa	7,5	115	1532
Tiputini	6,1	64	1046
Unión Milagreña	7,4	136	1832
Yasuní	9,5	15	158
Subtotal área de estudio	4,75	1870	39391
Sucumbios	6,8	7602	111960
Limoncocha	5,4	237	4362
Pañacocha	16	72	449
San Roque	11,6	213	1842
Subtotal área de estudio	7,84	522	6653
Total área de estudio	5,2	2392	46044
Total Nacional	6,8	672096	9955074

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

La Tabla 17 nos presenta información sobre la tasa neta de asistencia para niños entre 5 y 14 años, expresada como el porcentaje de población que asiste a la educación básica en escuelas, mostrándonos que el área de influencia tiene un porcentaje de asistencia del 91,57 %, cercano al promedio nacional, lo que nos deja que 1789 niños en el rango de edad no están asistiendo a

algún centro educativo, siendo la parroquia de San Carlos con el 40,13% y Nuevo Rocafuerte con 15,76% las que tienen una mayor ocurrencia en este valor.

TABLA 17

Personas entre 5 y 14 años que asisten a la educación básica en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo

Unidad Territorial	Porcentaje (%)	Personas de 5 a 14 años que asisten a la educación básica	Total
Orellana	91,1	31659	34735
Alejandro Labaca	82,6	233	282
Capitán Augusto Rivadeneyra	88,1	171	194
El Dorado	93,2	386	414
El Edén	77,9	211	271
Nuevo Rocafuerte	93	3718	4000
Pompeya	83,6	240	287
Puerto Francisco de Orellana (El Coca)	84	299	356
San Carlos	93,3	9957	10675
Santa María de Huiririma	87,8	632	720
Taracoa	49,8	102	205
Tiputini	89,8	651	725
Unión Milagreña	92,1	327	355
Yasuní	92,5	74	80
Subtotal área de estudio	91,58	17001	18564
Sucumbios	91,6	39609	43218
Limoncocha	90,6	1402	1547
Pañacocha	90,3	233	258
San Roque	93,6	816	872
Subtotal área de estudio	91,55	2451	2677
Total área de estudio	91,57	19452	21241
Total Nacional	92,5	2837587	3066145

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

En lo referente a la educación secundaria la Tabla 18 nos muestra datos sobre el número de personas de 18 años y más que completó la enseñanza de este nivel educativo, expresado también como porcentaje del total de personas de ese grupo de edad. Este indicador se refiere sólo a aquellas personas que aprobaron los seis años establecidos para el nivel secundario en el sistema educativo regular y no incluye a aquellas que han asistido a programas equivalentes de educación compensatoria o especial. No implica la posesión de título de bachiller.

Los datos revelan que solo el 35,88% de la población mayor de 18 años ha completado la educación secundaria lo cual nos muestra que el acceso a este nivel educativo es deficiente, sin embargo, debemos tomar en cuenta que las parroquias que tiene un mayor valor son Puerto Francisco de Orellana con el 50,58% y Limoncocha con el 14,14% sumando esto 22 470 personas, las restantes parroquias tienen un rango de entre 1% y 5% de este total.

TABLA 18

**Número de personas de 18 años y más que han completado la secundaria en el Área de
Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo**

Unidad Territorial	Porcentaje	Personas que han completado la secundaria	Población de 18 años y más
Orellana	32,6	20811	63826
Alejandro Labaca	17,5	76	434
Capitán Augusto Rivadeneira	9,4	29	307
El Dorado	22,9	186	813
El Edén	12,7	48	378
Nuevo Rocafuerte	29,4	140	476
Pompeya	6,2	30	481
Puerto Francisco de Orellana (El Coca)	47,9	10463	21828
San Carlos	20,8	298	1433
Santa María de Huiririma	5	16	320
Taracoa	26,6	316	1189
Tiputini	41,5	344	828
Unión Milagreña	15,3	218	1428
Yasuní	13,6	16	118

Subtotal área de estudio	40,50	12180	30033
Sucumbios	34,3	29230	85111
Limoncocha	38,7	128	3305
Pañacocha	7,9	27	343
San Roque	17,4	237	1361
Subtotal área de estudio	7,83	392	5009
Total área de estudio	35,88	12572	35042
Total Nacional	45,1	3474189	7702597

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

En lo referente a los estudios superiores universitarios y de postgrado la Tabla 19 nos indica quienes han declarado haber cursado en los institutos superiores pedagógicos o técnicos expresado como el número de personas de 24 años y más que cursan o cursaron uno o más años de estudios de nivel superior, expresado también como el porcentaje de la población total de dicho grupo de edad. Se obtuvo que el 14,9 % de esta población ha logrado cursar estudios universitarios, es decir, 26 726 personas no han tenido esta posibilidad. Los datos muestran en general bajos porcentajes que van desde el 0,9% para el caso de la parroquia Yasuní, es decir, una persona hasta el 8,6% correspondiente a Nuevo Rocafuerte, con 37 personas. Las 13 parroquias que están en este rango de porcentaje alcanzan un valor de 372 personas que dan positivo en el indicar de un total de 7857. Las parroquias que les siguen en porcentaje son Tiputini, Limoncocha y Puerto Francisco de Orellana con un rango porcentual que varía entre el 15,2% y 18,7% que nos dan 4 316 personas que han cursado estudios superiores de un total de 23 547 para estas parroquias.

TABLA 19

**Número de personas de 24 años y más que han cursado estudios superiores en el Área de
Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo**

Unidad Territorial	Porcentaje	Personas que han cursado estudios superiores	Población de 24 años y más
Orellana	12	6762	56257
Alejandro Labaca	5,4	21	390
Capitán Augusto Rivadeneyra	1,9	5	262
El Dorado	6,6	46	695
El Edén	4,6	14	303
Nuevo Rocafuerte	8,6	37	428
Pompeya	1,6	6	387
Puerto Francisco de Orellana	18,7	3712	19877
San Carlos	4,3	54	1259
Santa María de Huiririma	1,1	3	271
Taracoa	8,1	85	1049
Tiputini	15,2	99	650
Unión Milagreira	3,2	39	1218
Yasuní	0,9	1	114
Subtotal área de estudio	15,30	4122	26903
Sucumbios	11,8	9031	76564
Limoncocha	16,7	505	3020
Pañacocha	2,6	8	312
San Roque	4,5	53	1169
Subtotal área de estudio	12,6	566	4501
Total área de estudio	14,9	4688	31404
Total Nacional	21,6	1565451	7244451

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

Se debe tomar en cuenta que la calidad de la educación impartida en términos de interculturalidad es determinante en zonas donde hay una alta población indígena ya que la dinámica homogenizante de la sociedad nacional alrededor de la lógica productiva dominante

tiende a uniformar las manifestaciones culturales, donde la escuela se constituye en el espacio idóneo que moldea ideológicamente a los comuneros en la aceptación de los valores de la sociedad dominante. (Pazmiño, 1996).

3.2.3 Aspectos de salubridad pública

En esta sección se recopiló datos que hacen referencia a servicios públicos que se consideraron como determinantes para que la población disponga de condiciones adecuadas de salud y que están relacionadas principalmente con el acceso al agua y el tratamiento de esta.

Dada la dificultad de poder disponer de agua potable para el consumo humano, asociado principalmente a que los gobiernos locales no han copado esa demanda especialmente en los sectores rurales, se ha consolidado el concepto de agua segura como siendo ésta la que no contiene bacterias peligrosas, metales tóxicos disueltos, o productos químicos dañinos a la salud, y es por lo tanto considerada segura para beber. La Tabla 20 nos presenta, que en el área de influencia del proyecto de Hidrovía, el 34,1 % de hogares son abastecidos con agua segura, es decir, 46 296 hogares no disponen de este abastecimiento, siendo la Parroquia Urbana de Francisco de Orellana la que representa el 71,0% de este valor, lo que se debe a la alta densidad de población presente en esta que no garantiza un adecuado acceso a este servicio. A las parroquias Alejandro Labaca, Capitán Augusto Rivadeneyra, El Edén, Nuevo Rocafuerte, Santa María de Huiririma, Yasuní, Pañacocha les corresponde valores que van entre el 68,40% y el 85,70%, estas parroquias suman un total de 5 809 hogares de los cuales 4 360 disponen de este abastecimiento. A las parroquias de Taracoa, Limoncocha, Nuevo Rocafuerte y Tiputini les corresponden porcentajes que entre el 49,20% y 56,60% que expresa que de un total de 10 334 hogares solo 5093 disponen de este abastecimiento. Las restantes parroquias El Dorado, San Carlos, Unión Milagreña y San Roque tiene un total 10 501 hogares de los cuales 3 824 disponen de agua segura representando entre el 31,10% y 39,50%.

TABLA 20

Número de hogares abastecidos con agua segura en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo

Unidad Territorial	Porcentaje	Número de hogares abastecidos	Total de hogares
Orellana	49,2	15483	31495
Alejandro Labaca	71,4	880	1233
Capitán Augusto Rivadeneyra	79,0	554	701
El Dorado	31,1	510	1639
El Edén	71,0	638	898
Nuevo Rocafuerte	53,5	538	1005
Pompeya	74,2	893	1204
Puerto Francisco de Orellana (El Coca)	24,5	10653	43501
San Carlos	34,5	983	2846
Santa María de Huiririma	85,7	625	729
Taracoa	49,2	983	2545
Tiputini	56,6	707	1249
Unión Milagreña	37,9	1099	2898
Yasuní	68,7	182	265
Subtotal área de influencia	31,7	19245	60713
Sucumbios	41,2	17739	43056
Limoncocha	51,8	2865	5535
Pañacocha	68,4	588	860
San Roque	39,5	1232	3118
Subtotal área de influencia	49,2	4685	9513
Total área de influencia	34,1	23930	70226
Total Nacional	77,2	2941728	3810548

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

En cuanto a los sistemas de estructuras y tuberías usados para el transporte de aguas residuales o servidas (alcantarillado sanitario), o aguas de lluvia,(alcantarillado pluvial), la Tabla 21 nos muestra que tan solo el 29,0% del de viviendas en el área de influencia dispone de este servicio. Las parroquias Capitán Augusto Rivadeneyra, El Edén, Santa María de Huiririma,

Yasuní y Pañacocha suman 676 viviendas de las cuales ninguna dispone de red de alcantarillado, lo que responde a la desatención de los gobiernos locales correspondientes, al Cantón Aguarico para el caso de las parroquias ubicadas en provincia de Orellana y al Cantón Shushufindi para el caso de la parroquia ubicada en provincia de Sucumbios. Es así que la parroquia Tiputini, cabecera cantonal de Aguarico es la que tiene un mayor número viviendas con acceso a alcantarillado con el 49,8% seguido por Francisco de Orellana, cabecera del Cantón Orellana que cuenta con el 39,5%. Las parroquias Unión Milagreña, Pompeya y Taracoa tienen un total de 1 452 viviendas de las cuales tan solo 9 disponen de red de alcantarillado equivalente entre el 0,3% y 1% del total de sus viviendas. Es notable el porcentaje obtenido por la parroquia Nueva Rocafuerte (26,8%) ya que a pesar de su condición de fronteriza es la tercera parroquia con mejor acceso a alcantarillado.

TABLA 21

Número de viviendas con alcantarillado en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo

Unidad Territorial	Porcentaje	Número de viviendas con alcantarillado	Total de viviendas
Orellana	27,0	8,485	31,377
Alejandro Labaca	23,9	49	205
Capitán Augusto Rivadeneyra	0,0	0	144
El Dorado	12,3	45	365
El Edén	0,0	0	159
Nuevo Rocafuerte	26,8	53	198
Pompeya	0,5	1	214
Puerto Francisco de Orellana	39,5	4585	11608
San Carlos	9,1	61	667
Santa María de Huiririma	0	0	144
Taracoa	1	6	582
Tiputini	49,8	126	253
Unión Milagreña	0,3	2	656
Yasuní	0	0	53

Subtotal área de influencia	32,3	4928	15248
Sucumbios	39,8	17,035	42,782
Limoncocha	1,5	16	1067
Pañacocha	0	0	176
San Roque	4,9	34	697
Subtotal área de influencia	2,6	50	1940
Total área de influencia	29,0	4978	17188
Total Nacional	53,6	2009133	3748919

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

Las cifras obtenidas son preocupantes ya que en lugares que carecen de apropiadas instalaciones de saneamiento básico, las enfermedades pueden propagarse con gran rapidez, debido a la presencia de materia fecal portadora de microorganismos infecciosos que son arrastrados por el agua de lluvia, lixiviados y que contaminan los manantiales de agua dulce, suelo y alimentos. La proliferación de insectos y animales (vectores) cerca de desechos orgánicos y charcos de aguas detenidas, los convierte en portadores de enfermedades; sin olvidar los microorganismos trasladados por el viento (Figuroa, 2009). Las enfermedades más comunes se presentan en la Tabla 22.

TABLA 22

Enfermedades infecciosas y vías de transmisión

Enfermedad y fuente microbiológica	Vía de transmisión fecal – oral
Disentería amébrica	Transmitida por los alimentos contaminados, la mosca y el contacto directo
Disentería bacilar	Transmitida por los alimentos contaminados, la mosca y el contacto directo
Cólera	Pandemia violenta provocada por los microorganismos que viven en los excrementos de personas infectadas y que se reproduce rápidamente al contaminar el agua
Diarreas	Contacto ano-mano-boca
Salmonelosis	Transmitida por aguas y alimentos contaminados
Esquistosomiasis	Transmitida por el consumo de agua contaminada, pero mayormente por el contacto de la piel con basurales y aguas detenidas
Meningitis	Por la ingestión de aguas o alimentos contaminados
Hepatitis A y B	Por ingesta de alimentos contaminados

Conjuntivitis	Provocada por micro organismos trasladados por el viento
Dermatitis	Por contacto con micro organismos patógenos y residuos tóxicos

Fuente: Figueroa, 2009

3.2.4 Aspectos económicos

La Tabla 23 nos indica por una parte la Población en Edad de Trabajar (PET) que se define según el INEC como todas las personas mayores a 10 años que están en capacidad de trabajar, además presenta información sobre la Población Económicamente Activa (PEA) siendo está las personas en edad de trabajar (10 años y más) que: (i) trabajaron al menos una hora durante el período de referencia de la medición (por lo general, la semana anterior) en tareas con o sin remuneración, incluyendo la ayuda a otros miembros del hogar en alguna actividad productiva o en un negocio o finca del hogar; (ii) si bien no trabajaron, tenían algún empleo o negocio del cual estuvieron ausentes por enfermedad, huelga, licencia, vacaciones u otras causas. Se obtuvo además el porcentaje de la PET que es PEA para el período de levantamiento de información lo que nos muestra que el 57% de la PET del área de influencia esta realizando algún tipo de actividad económica lo que nos manifiesta que existe 23 467 de personas que tienen algún nivel de desempleo o desocupación. La parroquia con menor PEA es San Roque que tiene un porcentaje de 46,6%, el resto de parroquias tiene porcentajes que van entre el 50% y 70,8% de PEA que representan en total 30 044 personas con actividad económica de 52 303 en posibilidades de trabajar.

TABLA 23

**Población en edad de trabajar y la Población Económicamente Activa en el Área de
Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo**

Unidad Territorial	Población económicamente activa (PEA)	Porcentaje	Población en edad de trabajar (PET)
Orellana	54432	54,7	99572
Alejandro Labaca	601	62,3	965
Capitán Augusto Rivadeneyra	304	68,0	447
El Dorado	649	52,7	1231
El Edén	321	54,5	589
Nuevo Rocafuerte	400	53,8	743
Pompeya	512	68,4	748
Puerto Francisco de Orellana	19086	56,5	33795
San Carlos	1078	50,0	2158
Santa María de Huiririma	291	59,1	492
Taracoa	977	51,8	1887
Tiputini	858	70,8	1212
Unión Milagreña	1124	51,7	2174
Yasuní	131	69,3	189
Subtotal área de influencia	26332	56,5	46630
Sucumbios	70284	52,9	132886
Limoncocha	3391	66,3	5118
Pañacocha	321	57,8	555
San Roque	1056	46,6	2264
Subtotal área de influencia	4768	60,1	7937
Total área de influencia	31100	57,0	54567
Total Nacional	6093173	53,0	11494416

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

La Tabla 24 nos muestra la Rama de Actividad de Primer Nivel con la que la población se ha identificado. El INEC presenta 23 categorías para este indicador, sin embargo, para facilitar

la presentación de esta información se ha seleccionado las 8 categorías más representativas para el área de influencia.⁴

Así tenemos que las 8 categorías seleccionadas representan el 74,19% de todas las ramas de actividades siendo la “agricultura, ganadería, silvicultura y pesca” la de mayor incidencia alcanzando el 24,32% del total de personas que se han identificado con alguna de las 23 categorías. Le sigue la rama del “comercio al por mayor y menor” con el 10,92% y la “construcción” con el 7,98%.

Si nos centramos en la categoría predominante y obtenemos su porcentaje de entre el total de la población incluida en alguna rama de actividad como nos muestra la Tabla 23 podemos observar que 10 parroquias tienen a más de la mitad de su población ocupada en esa actividad. La producción agrícola es destinada principalmente para el autoconsumo y menor medida para el abastecimiento de los pequeños mercados internos. Otras actividades asociadas a la agricultura como la caza y la pesca son igualmente actividades para la subsistencia pero están limitadas debido a las diferentes presiones que existen a estos recursos. La crianza de animales menores sirve principalmente para complementar la dieta básica donde los recursos de la caza y la pesca escasean (BID, 2010).

La población de Tiputini, Taracoa, Limoncocha, Alejandro Labaca participan en estas actividades entre el 23,52% y 47,42%. La parroquia con una menor participación es Puerto Francisco de Orellana a razón de ser la principal ciudad en la zona de influencia donde las dinámicas comerciales permiten un acceso a diversos productos relegando las actividades productivas para el autoconsumo.

⁴ La información con todas las Ramas de Actividad de Primer Nivel para el Área de influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo en el Anexo 2.

TABLA 24

Porcentaje del Total de la Población incluida en alguna Rama de Actividad de Primer Nivel dedicado a la “Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca” en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo

Unidad territorial	Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	Total de población incluida en alguna rama de actividad	Porcentaje del total
Puerto Francisco de Orellana	1292	19110	6,76%
Tiputini	203	863	23,52%
Taracoa	384	983	39,06%
Limoncocha	1360	3399	40,01%
El Dorado	266	656	40,55%
Alejandro Labaca	285	601	47,42%
Nuevo Rocafuerte	202	401	50,37%
Yasuní	74	131	56,49%
El Edén	188	332	56,63%
San Roque	604	1057	57,14%
Pañacocha	210	322	65,22%
San Carlos	727	1082	67,19%
Santa María de Huiririma	201	297	67,68%
Unión Milagreña	897	1127	79,59%
Capitán Augusto Rivadeneyra	251	311	80,71%
Pompeya	441	515	85,63%
Total área de influencia	7585	31187	24,32%

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

En lo referente a la pobreza presentamos el indicador según las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) que considera a aquellas personas que presentan uno o más de los siguientes indicadores: viviendas con características físicas inadecuadas, viviendas con servicios inadecuados, hogares con alta dependencia económica, hogares con niños (as) que no asisten a la escuela y con hacinamiento crítico.

La Tabla 25 nos muestra que el 75,92% de la población se encuentra en pobreza según NBI en el área de influencia, lo cual supera en más de 16% la referencia nacional mostrándonos la clara vulnerabilidad en la que se encuentra esta población. Debemos tomar en cuenta que las

parroquias Capitán Augusto Rivadeneyra, Pompeya, Santa María de Huiririma y Yasuní alcanzan el 100% de su población se encuentra en pobreza. Para las parroquias Taracoa, San Carlos, Unión Milagreña, El Dorado, San Roque, Alejandro Labaca, El Edén y Pañacocha presentan rangos de pobreza que van entre el 94,07% y el 99,65%, es decir, que del total poblacional correspondiente a estas solo 643 personas no son consideradas pobres por NBI. Las parroquias Tiputini, Limoncocha y Nuevo Rocafuerte suman un total de 7 328 personas en situación de pobreza de 9 438 que es la población total correspondiente. Puerto Francisco de Orellana alcanza un porcentaje de 66,83% cifra superior a lo esperado tomando en cuenta que esta parroquia es la capital provincial y con una dinámica economía centrada en la prestación de servicios y facilidades para la industria petrolera.

En algunas comunidades se evidencian ciertos niveles de diferenciación social por mayor poder económico. Por ejemplo en la comuna Santa Teresita, los que tienen ganado se diferencian de los que no lo poseen. Los trabajadores de las compañías petroleras tienden a diferenciarse de los demás mediante la compra de motores fuera de borda y adquisición de ganado (Boca Tiputini, El Edén). En el caso de Rio Tiputini la diferenciación se opera por la disposición de mayor área de tierras orientadas al cultivo, incluso en esta comunidad se dan casos de contratar jornaleros para que realicen trabajos, de cosecha especialmente, lo que significa, objetivamente, una ruptura con las formas tradicionales de ayuda y cooperación. Se continúa asistiendo, en definitiva, a un proceso, lento pero inexorable, de cambio cultural y consecuentemente de las formas organizativas tradicionales. (Pazmiño, 1996).

TABLA 25

Número de personas pobres por Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo

Unidad Territorial	Porcentaje	Númer de personas pobres por NBI	Población Total
Orellana	85,01	112766	132654
Alejandro Labaca	97,98	1212	1237
Capitán Augusto Rivadeneyra	100,00	701	701
El Dorado	95,91	1572	1639
El Edén	99,11	892	900
Nuevo Rocafuerte	83,40	854	1024
Pompeya	100,00	1204	1204
Puerto Francisco de Orellana	66,83	30183	45163
San Carlos	94,31	2684	2846
Santa María de Huiririma	100,00	729	729
Taracoa	94,07	2461	2616
Tiputini	68,75	1098	1597
Unión Milagreña	95,66	2774	2900
Yasuní	100,00	277	277
Subtotal área de estudio	74,2110038	46641	62833
Sucumbios	84,69	149459	176472
Limoncocha	78,86	5376	6817
Pañacocha	99,65	857	860
San Roque	96,91	3039	3136
Subtotal área de estudio	85,75	9272	10813
Total área de estudio	75,92	55913,0	73646
Total Nacional	59,42	8605803	14483499

Datos: INEC, 2010

Elaborado por: Carlos Mazabanda

A modo de resumen podemos decir que el área de influencia se caracteriza por una situación social con altos niveles de pobreza y carencias de los servicios públicos básicos (agua, saneamiento y electricidad); por otra parte, los niveles educativos son bajos (con relación a otras zonas de Ecuador y Perú). La actividad de mayor producción económica es la petrolera que no genera grandes aportes económicos a la economía local salvo algunas actividades de

abastecimiento. Las actividades productivas como la agricultura no esta enfocada para el comercio los eventuales excedentes no se le pueden comercializar fácilmente necesitando de intermediarios quienes son los directamente beneficiados. La caza y la pesca son importantes actividades para la subsistencia pero va en detrimento debido a la presión extractiva y al uso de armas de fuego y otras de técnicas depredadoras (BID, 2010).

3.2.5 Aspectos ambientales

Los contrastes presentados a nivel demográfico, económico y social, en el área de influencia del proyecto de la Hidrovía del Napo, son manifestaciones de externalidades aceleradas que en las últimas décadas ha sufrido el entorno ambiental. El desarrollo de la industria petrolera alrededor de los años setenta produce una inversión demográfica, para sentar una aproximación, la población blanco mestiza para ese entonces representaba el 3% para los Cantones: Aguarico, Orellana, Joya de los Sachas y Shushufindi, pero con las carreteras petroleras se da paso a la colonización amazónica, que Cabodevilla de fine como “la conquista definitiva de la selva” y su posterior transformación. La actividad petrolera delimita entonces la configuración del paisaje que sumada al avance de la frontera agrícola han significado la cambio de extensas áreas de vegetación natural, en las áreas no intervenidas encontramos los siguientes tipos de vegetación remanente:

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 (Rivera, 2011).

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” (Rivera, 2011).

- 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 metros de altura, con sotobosque relativamente denso. Hay sitios donde los suelos no son tan inundables (Rivera, 2011).
- 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 (Rivera, 2011).

Estas formaciones vegetales albergan una alta biodiversidad con un agregado de endemismo que ha sido visto prioritario para los esfuerzos de conservación tomando en cuenta las amenazas presentes como son: la deforestación, tala ilegal, colonización, actividad petrolera y la elevada densidad demográfica de la región. A razón de esto se ha establecido tres áreas protegidas (Ver Mapa 2) que forman parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP):

- a. *Reserva Biológica Limoncocha*: El 100% de su superficie estaba bajo la Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas o Convenio RAMSAR. Está compuesta principalmente por la laguna de Limoncocha y la laguna Negra, conocida también como Yanacocha. Entre la fauna representativa tenemos: nutria gigante, jaguar, mono chorongo, tapir, armadillo gigante y raposa lanuda, así como algunas especies de aves amenazadas de extinción. Todo el sistema lacustre de esta zona forma parte de la cuenca del río Napo. Sus islas y playas son lugares que ofrecen múltiples recursos para la recreación y observación de la naturaleza (BIC, 2009).
- b. *Parque Nacional Yasuní*: Es el área protegida más grande del Ecuador continental, considerado además como uno de los de mayor diversidad genética del planeta, ya que el número y variedad de especies que posee es superior a cualquier otro ecosistema terrestre. Asimismo, es un área de gran interés científico y potencialmente turístico, sus bosques albergan el mayor número de especies de árboles y arbustos por hectárea del mundo (664 especies) (BIC, 2009).
- c. *Reserva de Producción Faunística del Cuyabeno*: En esta reserva, habitan 514 especies de aves (águila arpía, halcón pechinaranja, guacamayo rojo y verde, águila crestada, trompetero aligris, colaespina golicastaña, semillero piquigrande, entre otras) y 103 especies de mamíferos, entre los cuales destacan los acuáticos, como el delfín rosado, la nutria gigante y el manatí. Asimismo, existen en el Cuyabeno 82 especies de anfibios, 91 especies de reptiles y 473 especies vegetales por hectárea, lo que convierte a sus ecosistemas en uno de los más biodiversos del planeta (BIC, 2009).

3.3 Percepciones de los potenciales impactos ambientales sociales y culturales de la que la población Kichwa prevé con la implementación de la Hidrovía del Napo⁵

La cuenca hidrográfica del río Napo es una de las más extensas entre los tributarios del Amazonas además de tener una importante diversidad cultural. En la región del Napo ecuatoriano los restos arqueológicos más antiguos que se conocen corresponden a la denominada Fase Yasuní (50 a.C.) subseguida por la Fase Tihuanuco (510 d.C.). (González, 1985).

La distribución de estas diversidades ha sido un proceso de constante transformación centrada en el “conflicto” que los pueblos indígenas del interior de los bosques amazónicos caracterizados por ser cazadores – recolectores de agricultura incipiente mantenían con los otros cultivadores - pescadores con un mayor desarrollo en la agricultura, cerámica y técnicas de construcción, provenientes desde la serranía y del medio y bajo amazonas. En el territorio ecuatoriano, esta es la denominada Fase Napo comprendida entre el 1 188 – 1 480 d.C., cuyos últimos representantes fue la población de navegantes, provenientes del Amazonas, denominados Omaguas, que iban poblando las riveras de los grandes ríos expulsando hacia el interior a quienes estuviesen habitándolas. (Cabodevilla, 1998).

Los Naporunas⁶ actuales entonces son resultado de un complejo relacionamiento con otros habitantes ancestrales presentes en la zona: Quijos, Sapanos, Omaguas, y Tucanos los cuales cada quien a su tiempo tenían variadas ramas y manifestaciones culturales y dialectos. Su idioma no fue el Kichwa si no hasta el siglo XV cuando la dominación Inca impone un idioma de comercio entre serranos y amazónicos, con la llegada de los misioneros este proceso de transformación idiomática se va haciendo general con el fin de evitar los numerosos idiomas presentes para que se facilite en la interlocución. (Cabodevilla, 1998).

⁵ La información desarrollada en esta sección se basa en entrevistas realizadas a pobladores de las riveras del río Napo y que fueron sistematizadas en el Anexo 1.. Para mayor detalle al respecto revisar “Metodología” en la página 10.

⁶ Hombres del Napo, en el idioma Kichwa o denominado como Runa Shimi (idioma del hombre).

A estos relacionamientos que marcaron la cultura naporuna se suman además aportes diversos de población blanco – mestiza, indígenas serranos pero siempre asimilados dentro de sus propias dinámicas que los caracteriza como una cultura asimilante que adapta los nuevos aprendizajes sin dejar que afecte su identidad. (Cabodevilla, 1998).

Los Naporuna han ido construyendo su identidad a la par que iban recuperando sus territorios ancestrales que van desde la frontera del río San Miguel hasta el río Pastaza. Se distribuyen en sus territorios en pequeñas comunidades localizadas particularmente a las orillas de los grandes ríos y de sus afluentes. Se han organizado a partir de los años setenta en lo que denominaron Federación de Comunas Unión de Nativos de la Amazonía Ecuatoriana (FECUNAE)⁷, que si bien es una forma de organización ajena sus costumbres tradicionales, es la estrategia de tutela más adecuada de sus territorios y su identidad cultural permanente amenazados por diferentes actores externos o políticas públicas que se quiere ejecutar.

3.3.1 En los aspectos de cultura espiritual

El Yachag es el curandero cuya sabiduría le ha llegado a través de los espíritus de los *supay*, con los cuales los suelen interactuar al tomar aya waska, bebida preparada a partir de un bejuco, que en su traducción literal es el “bejuco de las almas de los muertos” que tiene propiedades mágicas y alucinógenas. Los *supay* indican al Yachag cómo curar, qué planta usar y qué remedio es el mejor, estos son seres invisibles al ojo humano, son seres espirituales (Knipper, 1999).

Los Yachags tienen la capacidad de curar pero también de hacer el mal:

“Por acá hay dos clases de Yachag los buenos y los malos unos hacen el bien otros hacen el mal.”

Fuente: Entrevista 1.13

⁷ Actualmente la organización es denominada la Federación Interprovincial de Comunas y Comunidades Kichwa de la Amazonia Ecuatoriana (FICCKAE).

Según la información recopilada por Knipper los naporunas acuden principalmente para tratarse lo que denominan “mal aire” o “malagri” que es el nombre conocido con el que los conocen los antiguos pobladores. Este es un espíritu malo que los Yachag con su sabiduría los convierten en “malagri” para hacer maldad.

“Se acude normalmente donde el Yachag, porque tienen ese don de sacar el mal”.

Fuente: Entrevista 2.9

Como se muestra en las entrevistas realizadas a los pobladores identificados como kichwa reconocen visitar a los Yachags y manifiestan su importancia:

“ (...) es nuestra cultura y nuestra tradición siempre estamos acudiendo a nuestros Yachags.

Fuente: Entrevista 2.7

“(...) sobre todo se cree en los Shamanes.”⁸

Fuente: Entrevista 2.4

Y es que la importancia de Estos radica en que curan “enfermedades” que los remedios de las boticas no pueden curar, como es el caso del “mal aire”.

“Acudimos a los Yachags como es nuestra costumbre en cualquier aspecto como es las enfermedades, cuando los médicos de los hospitales no pueden curar los Yachag curan (...)”.

Fuente: Entrevista 1.7

Para la curación cada Yachag tiene sus propias formas, pero en general se usan hojas para aventar con un olor fragante que quita el mal que está dentro, estas son denominadas Malagri

⁸ Shaman se puede considerar un sinónimo de Yachag. Se ha generalizado su uso a pesar de ser un vocablo de las Nacionalidades Shuar y Achuar.

Panka además se acompaña esta curación con el humo de tabaco. Curanderos de mayor experiencia curan utilizando humo que sale de un “nido de algodón”. Después de la curación el paciente tiene que cumplir una dieta. La dieta varia según el curandero pero casi todas han indicado que el enfermo no debe comer moni ni venado, además prohíben comer ají, tomar trago y chicha fuerte. Las diversas técnicas utilizadas son conocimientos transmitidos por generaciones y que se han desarrollado cuando se realiza el ritual de beber aya waska que muestra en el sueño o alucinación que remedio tiene que usar para la curación, este conocimiento les es transmitido a sus aprendices. (Knipper, 1999):

“Si, vamos donde los Yachag porque es nuestra cultura y nos ponen a dieta”.

Fuente: Entrevista 1.21

Los Naporunas reconocen que el proyecto de la Hidrovía del Napo podría afectar este tipo de aspectos culturales y temen que una nueva ola de colonización profundice los cambios que actualmente se están viviendo que predican podría terminar con su identidad indígena.

“Si, porque ingresaría gente de varios países y puede colonizarse totalmente y acabar con la Nacionalidad Kichwa.”

Fuente: Entrevista 1.18

Esto demanda la revalorización de lo propio y de sus conocimientos, que según manifiesta un Yachag entrevistado, se está impartiendo a las nuevas generaciones, a pesar que reconoce que son pocos los que quedan con estos conocimientos:

“¡Sí!, precisamente soy un Yachag, y la gente me visita frecuentemente. Por ejemplo: cuando un niño nace se realiza la ceremonia del “Huahua Ishpa”, claro en otras ceremonias se toma el aya waska, también se hace ceremonias penosas cuando una persona fallece. Ya quedamos muy pocos pero si hay jóvenes que quieren seguir este conocimiento y me han pedido que les sople la corona que es como nuestros antepasados nos transmitían el poder, aquí hay muy pocos, había una familia que era de Canelos y otros de Sarayaku, del Tena,

ellos me formaron para que sea Yachag, me enseñaron lo que está en la naturaleza para poder curar y proteger la naturaleza”.

Fuente: Entrevista 1.3

3.3.2 En los medios de subsistencia y el ambiente

a) Agricultura

Como nos muestran las entrevistas los Naporuna se dedican a la agricultura de subsistencia que se la realiza en la chacra siguiendo sistemas de roza, tala y quema, a base de machete y hacha, rotando la tierra cada dos o tres años. La producción de ésta son utilizados para el sustento de la familia y entre estos tenemos plátano, yuca como base del alimento. (González, 1985).

“Aquí se están dedicando al cacao... Tenemos producción agrícola (...) más se a cultivado para comer y subsistir”.

Fuente: Entrevista 2.9

Siembran además maíz y arroz ambos generalmente para la venta. Otros cultivos comunes son: caña de azúcar, maní, camote, papa china, achoccha, tomate, porotos o pastos en pequeña escala. Entre los frutales tenemos: la piña, caimito, sapote, naranja, guaba, lima, uvilla, mandarina, sandía, cacao, mango, aguacate y papaya. (González, 1985). La mayoría de estos productos son para el consumo familiar y ocasionalmente para la venta:

“Aquí se consume mas las cosas del sector lo que aquí se siembra, poco consumimos lo de afuera, el problema es porque carecemos de dinero, pero si se puede consumir lo que aquí se produce como: el tomate, el pepino, la sandia eso se cosecha y eso se consume. Como el 80% del producto de la zona y el 20 % del producto de afuera se consume”.

Fuente: Entrevista 2.6

Claro está que la relación varía según la zona donde estén ubicados, es decir, las comunidades del alto hasta el medio Napo, cuya referencia sería desde la ciudad de El Coca hasta la Comunidad de Providencia, tiene una mayor dependencia de productos de los mercados aledaños que está determinado por su condición o no de indígena y de las facilidades de comunicación vial:

“ (...) Nosotros consumimos un 50 % de productos tanto de aquí como de afuera”

Fuente: Entrevista 2.9

Los productos que se compran de afuera por un lado son hortalizas que provienen de la sierra y otros no comestibles:

(...) “lo que se refiere a las papas, verduras, cebollas y todos los productos que se dan en la sierra, eso se les trae de Ambato.

Fuente: Entrevista 1.2

“Nosotros compramos afuera cartuchos para casería, ropas, anzuelos, botas, machetes sal, cebollas, víveres de las tiendas, y lo demás consumimos los productos de aquí mismo”.

Fuente: Entrevista 1.8

Los pocos excedentes productivos son llevados a los mercados de Coca, Pompeya, Limoncocha, Tipitini o Rocafuerte según la cercanía que tenga el “agricultor” tenga a estos. El comercio de productos de la zona entonces no es una de las principales actividades económicas, su desarrollo incipiente se debe en gran medida a los problemas de transporte presente en todo el río Napo, el cual es muy caro, haciendo los precios de los productos poco competitivos. Esto hace que los productores busquen a “comerciantes”, como se los ha denominado en las entrevistas, a los intermediarios, que no siempre les brindan un trato justo.

“En la agricultura y así somos manejados por los comerciantes”

Fuente: Entrevista 2.10

La impresión sobre como la Hidrovía del Napo afectaría en estos aspectos está dividida entre los entrevistados, por un lado se considera que habrá un beneficio para el comercio, sin embargo, consideran que estas nuevas oportunidades de comercializar los productos no necesariamente les sería favorables a los pobladores del Napo.

“Si habrá cambios tanto positivos como negativos, si esto se diera el comercio se abriría. Para nosotros será difícil trabajar pero si será bueno para el comercio.”

Fuente: Entrevista 2.6

“La gente interesada y los inversionistas han puesto en la cabeza a la gente de aquí diciendo que esto si va a funcionar y todo lo que produce van a poder vender, para mí como Presidente de la Junta Parroquial veo que no es así (...) tal vez puede mejorar un poco, pero también vamos a tener impactos dentro del convivir, nosotros no vamos a ser beneficiarios, solo vendedores” (...)

Fuente: Entrevista 2.9

Rivadeneira además cuestiona el tipo de comercio que se podría promover en la zona haciendo alusión a que la actividad productiva de los pobladores de las riveras del río Napo de Ecuador, Perú y del río Amazonas, en Brasil son similares.

“Yo creo que no van a comprar tanto en Brasil y Perú , porque tienen tierras y tienen los mismos productos, verdaderamente no vamos a beneficiarnos”.

Fuente: Entrevista 2.1

Otras miradas más optimistas miran en la capacitación técnica en temas productivos como la clave para que se puedan insertar en las actividades comerciales exitosamente y que les aporte beneficios económicos.

“Recién estamos trabajando con el proyecto de chacras mejoradas con visión para poder comercializar por medio de la implementación de la Hidrovía Napo. Las mejoras debe ser apoyando a las comunidades en cualquier proyecto de las comunidades mismas.”

Fuente: Entrevista 1.7

“(…) en estos últimos años nos han estado capacitando a las comunidades con el fin de mejorar nuestro conocimiento para poder tener un trabajo tecnificado para cuando venga el proyecto Manta Manaos. Bueno espero si algún día pasa este proyecto y nosotros también estar preparados y tener bastantes tipos de productos y así estar preparados. Como las comunidades de bajo Napo a habido muchas ONGs que nos han estado capacitando y esta capacitación produzca y dar una respuesta a la venida del proyecto Manta Manaos poder vender y sustentarnos con los recursos económicos.

Fuente: Entrevista 1.14

Reconocen que se requiere comercializar no solo los productos de la agricultura para poder acceder a los beneficios del proyecto y que el Estado debe planificar la creación de empresas e industrias en la zona que consideran podría generar fuentes de trabajo.

“Los cambios serán bastante productivos (...) siempre y cuando existan garantías del gobierno que nos puedan ayudar en la creación de microempresas, industrias donde se pueda ocupar la mano de obra de las comunidades”.

Fuente: Entrevista 1.2

La Hidrovía del Napo en todo caso permitirá la reconversión de economías de subsistencia a economías de mercado de pequeña y mediana escala, a través de la transformación de los

modos de producción y transporte, que se promoverán con las “acciones no estructurales”⁹ identificadas para el proyecto. Pero a su vez se concluye que provocará una alteración de los estilos de vida propios de las comunidades nativas ribereñas y, junto con tal alteración, una posible pérdida de la identidad cultural. (SERMAN, 2010).

3.3.3 En la caza y pesca

Estas actividades se las practica regularmente y dan el complemento proteínico a la alimentación, en la actualidad, en las zonas aledañas a la presencia a de compañías petroleras y por ende en presencia de las carreteras, los animales para la caza se están haciendo escasos por la pérdida del bosque natural, afectando a esta fuente que constituía la primera fuente de proteína en la dieta.

“Nosotros vivimos de la caza y de la pesca, eso se torna muy difícil por el impacto de las petroleras y el río Napo se está quedando muy pobre”.

Fuente: Entrevista 2.10

“Ahora ya no se come como antes, cuando van de cacería ya no encuentra por eso vamos a morir. En el río se cogía toda clase de pescado y era fácil coger ahora ya no es así”.

Fuente: Entrevista 1.19

Tradicionalmente se usaba artefactos de cacería como la cerbatana para dardos envenados con kurare¹⁰, lanzas de chonta para presas de mayor tamaño y trampas, estas técnicas han ido tomando retroceso para sustituirse por armas artesanales de fuego y la utilización de cartuchos. Los sistemas de trampa aun son utilizados principalmente para atrapar pequeños roedores que llegan hasta las chacras.

En lo referente a la pesca las técnicas aún utilizadas son:

⁹ Ver página 65.

¹⁰ El kurare se extrae de un bejuco (Strichnos toxifero).

- La lica o red barredora: La parte superior esta atada a flotadores de balsa y en la parte inferior lleva piedras como lastre. Esta técnica es utilizada en tramos de ríos sin troncos o lagunas conocidas para evitar estropear la red.
- La atarraya: Que es una red redonda que se utiliza tanto en lagunas como en las orillas de los ríos particularmente al anochecer cuando los peces dormitan.
- El arpón: Rejón de vara flexible de unos dos metros de largo. Su punta puede ser fijo o amarrada.
- Huami: Es una trampa de caña, con una gran entrada en un extremo y pequeño paso interior invertido, que impide salir los peces. Se usa en pequeñas quebradas o riachuelos.
- Anzuelos: Utilizan anzuelos de todos tipos y tamaños según la pesca a realizar.
- Barbasco: Es un planta (*Lonchocarpus nicou*) y se conocen al menos 40 variedades. Se prepara machando raíces y hojas, se diluye en agua y se lo deposita en el río. El veneno no afecta a los pescados para el consumo humano.
- La dinamita: A pesar de ser un método prohibido se lo utiliza en toda la ribera del Napo.

La caza y la pesca se continúan realizando aunque con dificultades relacionadas con las condiciones ambientales del bosque y del río Napo que ha llevado inclusive a desarrollar proyectos comunitarios de protección de la fauna silvestre.

“(...) con el venir del proyecto Manta Manaos podría cambiar pero las comunidades están protegiendo con reservas comunitarias de la flora y la fauna.”

Fuente: Entrevista 1.7

“Actualmente nos alimentamos de peces, de la caza no tanto, ahora estamos conservando esas especies para que nuestros hijos todavía vea esta naturaleza (...)”

Fuente: Entrevista 2.7

Las actividades asociadas a la industria petrolera como es el transporte de maquinaria pesada, personas, abastos y otros implementos demanda la constante presencia de gabarras y deslizadores en el río Napo lo que ha afectado las condiciones del río y con esto se ha reducido la fauna ictícola, según nos comentan varios entrevistados:

“Con la extracción del crudo hay mucha embarcación y ha habido un impacto negativo para nosotros ahora con tantos deslizadores ya no tenemos la pesca de antes.”

Fuente: Entrevista 2.9

Presidente de la Junta Parroquial de Pañacocha, (08/08/2009).

“Nosotros sufrimos por la contaminación del río con la muerte de pescados, prácticamente eso es un castigo para la humanidad.”

Fuente: Entrevista 1.13

(...) Hablando de proyectos de empresas, compañías, gubernamentales nos han hecho mucho daño, como las compañías petroleras han venido haciendo, y justamente nosotros como organizados desde 40 años atrás en nuestra comunidad y hemos visto que todo a cambiado, el medio ambiente, la contaminación del río, todo el tiempo las gabarras los botes echan aceite gasolina, igualmente la naturaleza, muchas compañías petroleras llegan y han venido talando los árboles, también ha venido la colonización invadiendo territorios a son intangibles.

Fuente: Entrevista 2.7

Como lo habíamos mencionado anteriormente la colonización ha sido uno de los aspectos que han ido afectando los bosques y con ello el acceso a los recursos para la caza, se advierte que con el anuncio de la construcción del Puerto de carga en Nueva Providencia han existido ya externalidades:

“Antes de que este proyecto inicie ya se ven los efectos, de crear esa expectativa en la gente de un Puerto Internacional ya afecto en áreas de influencia cercanas al puerto con invasiones, o sea sin que se ejecute el proyecto ya se dan estas cosas imagínese con la aplicación netamente del proyecto, se va a dar algo mas relevante”.

Fuente: Entrevista 2.12

Otro factor que ha amenazado el equilibrio ecológico es la introducción accidental de especies exótica invasoras, que según nos comentaron han llegado en las embarcaciones provenientes de Brasil, situación que se podría frecuentar con la implementación de la Hidrovía del Napo ya que llegarán un mayor de número de embarcaciones desde países vecinos.

“Hemos visto que este proyecto de la hidrovía a nosotros nos va a causar bastantes problemas porque cuando vino la compañía Andrade Gutiérrez y vinieron las embarcaciones desde Brasil vino una especie de hormigas que se comían a todos los pajaritos y sus huevos, eso estaba afectando muchísimo en Pompeya, ahí la compañía hizo todo lo posible por exterminar con estas hormigas, así pensamos que van a venir muchas cosas que van a afectar tanto al ser humano como a lo ambiental”

Fuente: Entrevista 2.9

Las especies exóticas invasoras son especies foráneas que han sido introducidas de forma artificial, accidental o voluntariamente, que después de cierto tiempo consiguen adaptarse al medio y colonizarlo. Las especies nativas, al no haber evolucionado en contacto con estas nuevas especies, no pueden competir con ellas, por lo que son desplazadas. Algunas de estas especies invasoras son especialmente conocidas por los daños económicos que generan, pero además suponen una amenaza para la biodiversidad, por los impactos que causan sobre las especies nativas por depredación, competencia, hibridación, introducción de enfermedades y parásitos. (WWF,2012).

En el “Estudio Binacional de Navegabilidad del río Napo se reconoce que las obras o proyectos que tienen como objeto mejorar la capacidad de navegabilidad del río Napo podrían generar contaminación química, bacteriológica y acústica con potenciales afectaciones a la calidad del agua, a la biota local (especialmente a los organismos planctónicos) y a las comunidades ribereñas de indígenas y colonos (en especial a aquéllas que aún emplean el río como fuente de agua potable), estas circunstancias también han sido reconocidas por los entrevistados. (SERMAN, 2010).

“En la actualidad la vida es tranquila, no se con el pasar el tiempo con el proyecto Manta Manaos quizá hemos de tener más riesgos o problemas que nos puedan causar (...) con el dragado del río Napo van a hacer daño al centro de nuestra alimentación.”

Fuente: Entrevista 2.3

“Aquí van a terminar con nuestra vida con nuestra alimentación, con los pescados, con los bagres, con todo con lo que existe en las riberas y en el río no estamos de acuerdo con este proyecto.”

Fuente: Entrevista 2.5

(...) se dañaran los ríos y los peces, sobretodo en las orillas, ya no podrán estar las charapas (...). No queremos que pase por este río el proyecto, si eso hicieran, es como matarnos. Ahí trabajarán solo los estudiados y los que no son estarán jodidos, mis hijos son catequistas por eso ellos tienen ese conocimiento y también dicen que las orillas serán desérticas pura playa y un solo canal de embarcaciones, si esto pasara nuestras vidas serán imposible vivir. Eso vivimos sufriendo.

Fuente: Entrevista 2.4

“(...) si en caso llegara Manta Manaos pues afectarían a nuestros peces estarían contaminados con algunos químicos y justamente las playas no van a existir

cuando ese proyecto venga, siempre hay que estar prevenidos y seguir conversando.”

Fuente: Entrevista 2.7

“Nosotros de Nuevo Providencia no permitiremos que se de este proyecto porque va a llegar un proceso de impacto ambientales que se va a dar en nuestra comunidad.

(...) necesitamos que se haga un análisis bien profundo de los impactos que puede generar este proyecto, naturalmente los pueblos indígenas no sabemos qué impactos pueden ocasionar (...)”

Fuente: Entrevista 2.10

“(...) mucha gente podría ingresar, quizás no respetarían el sitio de cada una de las comunidades, a la flora y la fauna, si es necesario que el gobierno de una información bastante clara y precisa del proyecto Manta Manaos.

Fuente: Entrevista 1.11

“(...) los cambios que se han venido dando o se van dar, veríamos que la flora y la fauna van a tener gran impacto por la gente que migraría a estos lugares, ni por mas que los gobiernos y las empresas digan que no habrá impacto, ni por mas que la gente diga que van a proteger no podrán y si es que no hay desde abajo mismo una concientización muy personal de la persona siempre va a haber el impacto a la naturaleza”.

Fuente: Entrevista 1.9

“Para mi será que se daña el rio y la naturaleza por las riberas del río, se acabarían los peces. Si podría haber cambios, porque nos va a dañar nuestra naturaleza, eso sería.”

Fuente: Entrevista 1.20

“No hemos estado informados del dragado del río Napo, sin esto pasaría estaríamos muy afectados porque no podríamos circular libremente por el río. El proyecto por donde pase va a afectar a la flora y fauna del río y la selva, ya que he escuchado que dicen que también va a pasar el ferrocarril (...)”

Fuente: Entrevista 1.18

“Buen diríamos sobre el río y el proyecto Manta Manaos, como va a ser el viaje desde el Amazonas hasta el puerto nuevo providencia, creo que va ha haber contaminación. (...) si ha de haber cambio porque se ve que con la contaminación ya no podemos tener agua pura sino agua contaminada.”

Fuente: Entrevista 1.17

Añade SERMAN que también podrían producirse accidentes por volcamiento de las pequeñas canoas, debido al oleaje provocado por las embarcaciones, lo cual está también entre las preocupaciones de los pobladores ribereños del río Napo.

“No nos serviría esta proyecto porque nos van a contaminar nuestra vía fluvial, desde antes podíamos tener una killa (canoas pequeñas) y salir a pescar pero de hoy en adelante los botes de las empresas nos cruzan y no tienen ni el menor respeto cuando ven una quilla, entonces le hacen hundir con las olas cuando pasan, peor con esas embarcaciones que vendrán, ya no habrá libertad de pesca.”

Fuente: Entrevista 1.21

“(...) pero al darse este proyecto aquí sería un gran impacto, porque hay muchas canoas pequeñas que cruzan y con las lancha, y grandes embarcaciones puede haber volamientos de las canoas pequeñas, sería un gran impacto para toda la gente que habitan en las riveras del Napo, si solo con esos botes escapan de hacer virar las canoas, tienen que bajar la velocidad para no virarles, también habría el impacto al río, a la flora y a la fauna, porque dado un caso que se

dañen estas embarcaciones obligadamente tendrán que orillarse y las orillas sufrirán grandes impactos, como puede que se derrame combustible.”

Fuente: Entrevista 1.11

(...) y si va a afectar porque la gente no estamos acostumbrados y ahora si va a ver bastantes inconveniente, sobre todo por la vía, los niños sufrirán de diferente manera por la circulación de grandes embarcaciones.

Fuente: Entrevista 1.14

Estas afectaciones ambientales los entrevistados ven como una amenaza a los emprendimientos económicos alternativos, como es el turismo comunitario y que ese están desarrollando en algunas comunidades que se encuentran en zonas de amortiguamiento del Parque Nacional Yasuní y la Reserva de Producción Faunística Cuyabeno.

"Para nosotros que trabajamos con el turismo no nos favorece porque los animales se ahuyentarían por la bulla de las embarcaciones nosotros no queremos eso nosotros queremos trabajar con el turismo. Para nosotros como trabajamos con el turismo si habría un gran cambio, porque los animales se ahuyentarían, ya no podríamos ver a los delfines."

Fuente: Entrevista 1.16

"Nosotros de Nuevo Providencia no permitiremos que se de este proyecto porque va a llegar un proceso de impacto ambientales que se va a dar en nuestra comunidad. (...) nosotros estamos dentro del Parque Nacional Yasuní, y les decía que el Estado no nos mande a las petroleras en las áreas comunales, porque nosotros somos los que protegemos (...)."

Fuente: Entrevista 2.10

Uno de los proyectos emblemáticos en esta área es el Proyecto de Ecoturismo Napo Wildlife Center (NWC) que esta ubicado en la comunidad Kichwa de Anãngu, en el bajo río Napo en

las inmediaciones del Parque Nacional Yasuní. Su principal atractivo es el Lago Añangucoha considerado como uno de los sitios de mayor diversidad del mundo y de alto endemismo y con poca influencia humana. Entre sus atractivos están: visita a las comunidades, jardín de plantas medicinales, caminatas etnobotánicas, tratamiento con los Yachags, y degustación de chicha, juego de arco y flecha, observación de caimanes.

En su infraestructura turística se ha utilizado una combinación de técnicas de ecoalbergues con materiales tradicionales (palmas, madera, adobe) y tecnologías modernas de bajo impacto ambiental y los servicios de un hotel exigente. Son 10 cabañas y un comedor, las cabañas son cómodas con capacidad máxima de hasta 20 turistas, con baños privados y una amplia ventana que permite la vista del lago y el turista tiene contacto directo con la naturaleza porque las cabañas se construyeron en diferentes niveles. Los beneficios de este proyecto se reflejan en las inversiones sociales que esta realizando la comunidad, principalmente, en el área de educación. El proyecto se dio paso al desarrollo y ampliación de la actividad de artesanía; se fortaleció la actividad artesanal para la venta al turista. La producción de artesanías es llevada a cabo, principalmente, por las mujeres que formaron un Comité para que puedan desarrollar la producción artesanal y al mismo tiempo hacer la recuperación de varios tipos de ornamentos, algunos ya olvidados por la comunidad.

Esta y otras experiencias positivas han servido para que las comunidades vean la actividad turística como una alternativa real ya que les genera ingresos económicos con un bajo impacto a su entorno natural y más bien les motiva para garantizar la protección de sus ecosistemas.

“Lo que se están llevando las petroleras a nosotros no nos sirve porque seguimos en la miseria y seguimos sufriendo eso, hay que pensar mucho los proyectos turísticos son los únicos que nos puede salvar si no trabajamos en eso se va a destruir todos.”

Fuente: Entrevista 1.15

“En el ámbito ambiental el impacto va a ser terrible, ya hemos tenido suficientemente con los derrames de petróleo peor con un tráfico pesado que

vendrá con el proyecto de Hidrovía, que afectará directamente al ecoturismo que a estado recién creciendo; Es como provocarle un aborto, es como no dejarle crecer a un bebe, el turismo en cierta forma estaba dando un espacio de trabajo , claro bajo esa filosofía al menos muchos de ellos daban trabajo a las áreas locales sociales y obviamente el espacio ambiental estaba fortaleciéndose.”

Fuente: Entrevista 2.12

3.3.4 En los patrones sociales y culturales

Como se ha mencionado anteriormente la alimentación depende de la agricultura, de la caza y de la pesca. Su dieta se puede considerar suficiente pero en su costumbre está comer dos veces al día, antes de iniciar los trabajos y al terminar la jornada. Con un mayor relacionamiento con los mercados locales ha existido la disponibilidad de algunos alimentos de foráneos que complementan la dieta pero al mismo tiempo comienza a notarse la carestía de carne y pescado durante temporadas. Cuando hay disponibilidad de estos alimentos, dada la falta de electricidad, es la costumbre ahumarlos y de este modo pueden garantizar su conservación al menos por una semana. La bebida característica de los pueblos indígenas es la chicha esta siempre disponible y cuando no hay disponibilidad de alimentos o se tienen largas jornadas de trabajo el kichwa se alimentan exclusivamente de ésta. La chicha es una bebida preparada a partir de la yuca aunque puede tener otros ingredientes, existen varios tipos, ya sea en su presentación acuosa para aplacar la sed o espesa “alagantu” servida como sustituto o complemento a algún alimento. (González, 1985).

Respecto a la vivienda los naporunas han utilizado para su construcción los materiales del bosque cabe anotar que estos también se están haciendo escasos lo que esta obligando a buscar sustitutos especialmente en la zonas del alto y medio Napo donde hay mayores presiones al entorno. En las comunidades del bajo Napo la situación no es tan dramática y aun pueden disponer de estos materiales para construcción.

“Nosotros consumimos lo que es la caza, los animales silvestres, la pesca, eso consumimos más y para complementar , lo que sé compra de afuera, nosotros

hasta para hacer las casa utilizamos los productos de aquí como por ejemplo hacemos las casas con hojas de conambo”

Fuente: Entrevista 1.18

En lo referente a la relación entre las comunidades los entrevistados han afirmado que entre las comunidades del río Napo existe buena interrelación que en gran medida se debe a las relaciones parentales presentes:

“Hay unión y estamos organizados. (...) Con todas las comunidades vecinas nos llevamos bien”

Fuente: Entrevista 1.18

(...) “con las comunidades vecina todos tenemos las mismas relaciones y todos somos familias.”

Fuente: Entrevista 1.14

“Lógicamente nuestras comunidades son de una familia, también nos llevamos con todos de nuestra comunidad”.

Fuente: Entrevista 1.13

“En todo el trayecto de la riveras del río Napo estamos unidos y hay una buena relación con todas las comunidades vecinas”.

Fuente: Entrevista 1.7

El sistema de parentesco es muy similar al presente en los pueblos indígenas para toda la región amazónica:

- a) De consanguineidad: Que existe entre abuelos, padres, hijos y nietos, tíos, primos, sobrinos.
- b) De afinidad: Entre los que están: yernos, nueros, cuñados, padrastro, madrastra, y suegros y que forman parte íntima de la vida familiar.

- c) Parentesco espiritual: Que se deriva del padrinazgo o compadrazgo y es el vínculo entre miembros de la misma comuna o entre individuos de otras comunas o grupos. Este relacionamiento sucede a partir de un acto religioso, también cuando un niño o niña quedan huérfanos y crecen dentro de la familia como un hijo más.

Sin embargo consideran que esta situación podría cambiar con la implementación de la Hidrovía del Napo:

Pero este cambio que se piensa dar para nosotros no es de beneficio, porque en el momento en que llegue esto de seguro que vamos a tener muchos conflictos.

Fuente: Entrevista 2.6

“Yo creo, que de acuerdo a los beneficios que las comunidades tengan, si ha de haber cambios por que unas comunidades serán más beneficiadas que otras entonces surgirán las enemistades.”

Fuente: Entrevista 1.11

Las fiestas tradicionales han perdido relevancia y ahora realizan los festejos que da el calendario occidental a más de los de aniversario de la Comunidad, sin embargo, en estas se revitalizan algunos valores de su cultura. Este es un espacio también en donde interactúan entre comunidades.

“Si tenemos buena relación y nos invitamos entre comunidades vecinas para las fiestas. (...) Se hace las fiestas patronales, las fiestas parroquiales, cada quien prepara sus lanzas para participar y cada comunidad saca su reina con los nombres autóctonos a lo que representan, hacen sus ceremonias a lo antigua, y eso también ya estamos perdiendo nuestra forma de festejar a la costumbre antigua.”

Fuente: Entrevista 2.9

“Esta comunidad siempre a estado manteniendo la cultura la fisica de nuestros antepasados, nosotros hemos hecho aniversarios de la comunidad cierre de las escuelas. Se hace danzas típicas con trajes de pajas del monte.

Fuente: Entrevista 2.7

“En las fiestas hacemos nuestras danzas típicas, con tambores y pijuano, las vestimenta tejidas de chambira”.

Fuente: Entrevista 1.18

“En las bodas tomamos una chichita, el guarapo de maduro”.

Fuente: Entrevista 1.13

“Las bodas aquí se baila con el tambor el pijuano y las otras fiestas que todos hacen.”

Fuente: Entrevista 1.12

“Las fiestas que hacemos como las bodas bautizos se hace con instrumentos de la zona como es el tambor el pijuano”.

Fuente: Entrevista 2.3

En términos de su vestido la aculturación ha sido muy antigua, ya no quedan vestigios de las tradicionales prendas de hojas de palma o pieles. Algunos adornos como pinturas de cuerpo a base de tintura de caucho o en el caso de mujeres, dibujos con pintura de huito, casi han desaparecido totalmente. (González, 1985). La aculturación ha dejado en el olvido algunas costumbres típicas, como lo reconocen los entrevistados, recociendo que son conocimientos que están en sus ancianos y que están tratando de recuperarlos.

“La cultura indígena será totalmente cambiada, de lo que antes se tenia la vestimenta, las costumbres, con el pasar del tiempo se ha ido perdiendo, incluso nuestro idioma esta por perderse. Lamentablemente es así pero nuestros mayores

todavía mantienen esa cultura y con la ayuda de la Misión Capuchina estamos impulsando el rescate cultural y mantener, lo que es nuestra cultura misma que se ha mantenido desde los tiempos ancestrales” (...)

Fuente: Entrevista 1.6

Algunos entrevistados consideran que el proyecto si podría profundizar la aculturación ya presente:

(...) más bien vamos a perder nuestras costumbres, vamos a ser como Perú, la gente baila mas “samba” que la propia música y la cultura que nos ha caracterizado vamos a perder, es un valor que debemos conservar como región y como país.

Fuente: Entrevista 2.9

“ Como nuestra cultura somos unificados bastantes unidos y con la venida del Manta Manaos vamos a sentirnos bastante inquietos ósea diferente a nuestras costumbres ancestrales”.

Fuente: Entrevista 1.14

(...) se olvidarían su cultura (...) Se pasaría a una nueva etapa de forma de vida.

Fuente: Entrevista 1.15

“Si porque ingresaría gente de varios países y puede colonizarse totalmente y acabar con la Nacionalidad Kichwa.”

Fuente: Entrevista 1.18

Es eminente que el contacto entre Estado, a través de cualquier tipo de política pública, y sociedades a pequeña escala, entendiendo como tales aquellos grupos de cazadores, recolectores,

horticultores, con baja densidad poblacional tendrá una serie de consecuencias de éstas que Jackson las destaca así:

1. Exterminación y el genocidio
2. Pérdida de las actividades económicas propias del sistema de autosubsistencia y de control en la autonomía especialmente
3. Respeto de los derechos sobre la tierra y los recursos naturales;
4. Ruptura del equilibrio poblacional y deterioro en la salud;
5. Reducción de la autonomía cultural y autodeterminación.

Los kichwa del río Napo buscan revalorizar su cultura y están desarrollando sus perfiles de identidad, sin embargo, en la relación con la sociedad nacional son desbordados y sus intereses son fácilmente cooptados y manipulados. Bajo este contexto los grandes proyectos, los apoyos internacionales, los financiamientos y la entrega de recursos económicos pueden acabar con ellos, si no establecen pautas de manejo adecuado de esta nueva situación. (Pazmiño, 1996)

“Tenemos unión, como es en todo pueblo tenemos distintas formas de pensar , en si tenemos armonía . Siempre cuando vienen mentalidades de otro lado van a cambiar nuestra manera de pensar y eso sabemos que va ha ser negativo para nuestro buen vivir y nuestra armonía.”

Fuente: Entrevista 2.9

Las entrevistas nos dejan entrever que el proyecto de la Hidrovía del Napo está pasando por alto los preceptos constitucionales que garantizan los derechos de la naturaleza y los derechos de los pueblos indígenas, ya que no se ha analizado desde la cosmovisión de los pueblos indígenas la afectación que a sus territorios y al río Napo supone la implementación de la Hidrovía.

Estos preceptos plantean una serie de obligaciones para el Gobierno que hasta el momento no han podido ser efectivizadas debido a que existe una clara contraposición entre un modelo

tradicional de desarrollo basado en el uso y explotación de recursos naturales y la plena incorporación del concepto del buen vivir que esta vinculado en el Constitución del Ecuador con el goce efectivo de los derechos. Estas limitaciones se debe a que los organismos estatales de tomas decisiones no han logrado comprender el alcance de los derechos colectivos y el vínculo ser humano - naturaleza, que es determinante para el sostenimiento de los patrones culturales de los pueblos indígenas.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES

1. En las actuales condiciones de globalización el desarrollo económico de los países tiene como punto central el comercio internacional a través de la integración de los mercados, que se viene institucionalizando a través de políticas y regulaciones de carácter regional que incluye la integración física, sin embargo, estos procesos de integración no han consolidado un modelo de crecimiento económico en los países miembros de la CAN, aun así, se está buscando fortalecer las relaciones comerciales con países de economías emergentes como Brasil y China.

2. Los datos macroeconómicos analizados nos exponen que la intensificación de las relaciones comerciales de los países miembros de la CAN con Brasil, China u otros similares, les traería repercusiones económicas negativas, ya que no disponen de una concentración productiva que pueda competir con la oferta industrial o de tecnología, de estos últimos, limitando así una participación efectiva en los mercados internacionales reduciendo los beneficios económico del comercio profundizando las brechas existentes entre los países industrializados y los países en vías de desarrollo. Esta situación esta determinada por que los países miembros de la CAN se caracterizan por tener economías primario exportadoras con lo que la oferta para el mercado mundial está limitada a los productos denominados tradicionales, que representan la mayoría de sus exportaciones, cuyos precios inestables inciden en el equilibrio de la balanza comercial, ya perjudicada por el incremento en la importación de bienes de consumo y bienes de capital.

3. Una exitosa inserción en el comercio internacional de los países de la CAN dependerá de una transición de las economías predominantes como primarios exportadora a una economía basada en la industria y tecnología, sin embargo, este tipo de medidas deben procurar en no desatender la concentración productiva para atender la demanda local y así evitar que intensifican las desigualdades locales y regionales.

4. Para alcanzar la integración comercial de la región las Instituciones Financieras Internacionales (IFIS) han visto como prioritarias las obras de infraestructura considerando que fortalecerán la capacidad competitividad económica regional al superar lo que se consideran barreras geográficas que impiden el flujo de mercancías lo que infieren es una de las causas del retraso económico de la región. La respuesta a esta situación son un conjunto de proyectos de infraestructura enmarcados en la IIRSA con miras a superar las barreras geográficas y así lograr la integración para el comercio hecho que por si solo no garantiza que se supere las disparidades competitivas presentes en la región para que se relacionamiento comercial logre el objetivo de crecimiento económico.
5. Los proyectos de IIRSA, en especial los que están en el denominado Eje Amazonas, se están ejecutando en zonas donde existen importantes recursos naturales renovables y no renovables lo que intensificaría su explotación, endureciendo el modelo primario exportador y que tendrá consecuencias ambientales, sociales y culturales, por ser proyectos que se desarrollarían en zonas de alta sensibilidad ambiental y que son además territorios de poblaciones vulnerables como poblaciones indígenas y campesinas.
6. En el marco de la IIRSA, Ecuador esta impulsando el Eje Multimodal Manta Manaos, visto como estratégico, al ser considerado como una vía alternativa al Canal de Panamá para las mercancías provenientes de Brasil y las que vendrían desde China. El Eje ha creado gran expectativa entre las poblaciones locales que lo miran como una oportunidad para mejorar el intercambio comercial de sus productos, sin embargo, el comercio que podría ser mayormente beneficiado será el que tenga una mayor demanda en los mercados internacionales.
7. El Eje Multimodal Manta Manaos, con su componente vial, podría acarrear algunas externalidades ambientales y socioculturales, ya que atraviesa zonas sensibles como la RECA Y y el PNLL, que podrían verse afectados por procesos de colonización con lo

que se afectaría también a poblaciones indígenas, como los Cofanes, que han mantenido su forma tradicional de vida que en gran medida dependen del buen estado de sus ecosistemas para su subsistencia.

8. La Hidrovía del Napo es uno de los componentes del Eje Multimodal Manta Manaos, su área de influencia se caracteriza por una baja densidad poblacional, con excepción de la Parroquia Puerto Francisco de Orellana, tiene un importante población indígena entre la que destaca la Nacionalidad Kichwa, están presentes además los shuar, sionas, secoyas, cofanes y waorani. Tiene un bajo porcentaje población analfabeta con un alto porcentaje de asistencia de niños a la escuela, pero que en la secundaria y universidad se vuelven bajos. En términos de salubridad pública: agua segura, alcantarillado y saneamiento básico, el acceso a la población es muy limitado lo que deja a la población vulnerable a enfermedades infecciosas. Las principales actividades económica es la agricultura, ganadería, silvicultura y la pesca, lo que pudo haber incidido en el alto porcentaje obtenido en el indicador de “pobreza”, sin que esto sea del todo certero ya que el modo de vida de los pueblos indígenas debe ser valorado con otros indicadores que manifiesten este concepto adecuadamente ya que estas actividades son principalmente para la subsistencia. La industria petrolera presente en el alto y medio Napo desde los años setenta dio paso a la colonización que devasto la vegetación natural y en las áreas no intervenidas se han establecido tres áreas protegidas que se identifican por su alta biodiversidad y endemismo.
9. La población Kichwa del río Napo con la presencia de la industria petrolera y otros factores asociados vienen afrontando un proceso de transformación acelerado de sus características culturales que han invisibilizado aspectos como: la vestimenta, arquitectura, artefactos de múltiples usos, alimentación entre otras. Sin embargo, su cosmovisión, buena parte de sus tradicionales orales, sus creencias espirituales, su relación especial con sus Yachags, que son la piedra angular de la vida en la relación con su profundo mundo espiritual, están aun muy presentes y se los está intentando fortalecer. En las entrevistas se pone manifiesto que el proyecto de la Hidrovía del

Napo podría afectar este tipo de aspectos culturales y que un nuevo proceso de colonización profundice los cambios que actualmente se están viviendo que predican podría terminar con su identidad indígena. Un aspecto visto como positivo en la implementación de la Hidrovía del Napo son las posibles facilidades que podría brindar al comercio aunque reconocen que no necesariamente serían los beneficiarios tomando en cuenta que los productos que pueden ofrecer son el mismo tipo de productos presente ya en otros países que utilizarían la Hidrovía.

10. La condición ambiental del río Napo se ha ido deteriorando debido a las actividades asociadas a la industria petrolera que ha reducido la fauna ictícola, lo que los pobladores identifican como una de sus mayores preocupaciones de la implementación de la Hidrovía, ya que dependen de éste recurso para sustento además que el río les provee de líquido vital y su transporte que podría verse afectado ya que las pequeñas canoas tradicionales podrían ser volcadas al oleaje provocado por las grandes embarcaciones que utilizarán la Hidrovía.

ÍNDICE

Resumen.....	1
Tema.....	1
Introducción.....	2
Descripción del problema.....	3
Objetivos.....	4
General.....	4
Específicos.....	4
Marco teórico.....	4
Marco conceptual.....	8
Metodología.....	10

CAPÍTULO I

EL COMERCIO INTERNACIONAL: ANÁLISIS DE INDICADORES MACRO ECONÓMICOS.....

1.1 Indicadores macroeconómicos y de competitividad	16
1.1. 1 El Producto Interno Bruto (PIB): Distritos Industriales Tecnopolos.....	16
1.1. 2 La Balanza Comercial.....	19
1.1.2.1 Composición de las exportaciones e importaciones de Ecuador.....	22
1.1.2.2 Balanza Comercial Ecuador – Brasil.....	25
1.1.2.3 Balanza Comercial Ecuador – China.....	27
1.2 El comercio en los Estados – Región.....	30
1.2.1 Comercio Exterior de la Comunidad Andina.....	31
1.2.2 Exportaciones e Importaciones de Ecuador a la Comunidad Andina.....	33

CAPÍTULO II	
LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN LA INTEGRACIÓN REGIONAL E INTERNACIONAL.....	36
2.1 La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana	36
2.2 Eje de Integración y Desarrollo Amazonas.....	40
2.2.1 Caracterización del Eje de Integración y Desarrollo Amazonas según la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.....	40
2.2.2 Agrupamientos del Eje de Integración y Desarrollo Amazonas: Acceso a la Hidrovía del Napo y Red de Hidrovías Amazónicas.....	44
2.2.2.1 Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo.....	46
2.2.2.2 Grupo 6: Red de Hidrovías Amazónicas.....	49
2.2.2.3 Mejoramiento de la navegabilidad del río Napo.....	50
2.3 El Eje Multimodal Manta Manaos en Ecuador.....	51
2.3.1 Componentes del Eje Multimodal Manta Manaos.....	53
2.3.1.1 Componente marítimo: El Puerto de Manta.....	53
2.3.1.2 Componente aéreo: Aeropuerto de Tena.....	54
2.3.1.3 Componente terrestre	55
2.4 La Hidrovía del Napo.....	59
2.4.1 Resultados del “Estudio binacional de navegabilidad del Río Napo” realizado por SERMAN para el BID.....	62
2.4.2 Identificación de “Zonas Críticas” y “Malos Pasos” para la Navegación.....	63
2.4.3 Oferta y demande de transporte	64
2.4.4 Propuestas para la mejora de la navegación.....	66
2.5 Algunas consideraciones sobre la Amazonia y las obras de infraestructura.....	68

CAPÍTULO III	
LA HIDROVÍA DEL NAPO: POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES SOCIALES Y CULTURALES	70
3.2 Caracterización ambientales, sociales y económicos en el área de influencia de la Hidrovía del Napo.....	70
3.2.1 Aspectos demográficos.....	72
3.2.2 Aspectos educativos.....	76
3.2.3 Aspectos de salubridad e pública.....	82
3.2.4 Aspectos económicos.....	86
3.2.5 Aspectos ambientales.....	92
3.3 Potenciales impactos ambientales sociales y culturales en la población Kichwa con la implementación de la Hidrovía del Napo.....	96
3.3.1 En los aspectos de cultura espiritual.....	97
3.3.2 En los medios de subsistencia y el ambiente.....	100
3.3.3 En la caza y pesca.....	104
3.3.4 En los patrones sociales y culturales.....	113
CAPÍTULO IV	
CONCLUSIONES	120
BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS	124
ANEXOS	134

LISTADO DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Composición de las exportaciones ecuatorianas Petroleras y No petroleras (2006 - 2010).....	23
GRÁFICO 2: Composición de las importaciones de Ecuador (% de participación) 2010.....	25
GRÁFICO 3: Balanza comercial Ecuador – Brasil.....	27
GRÁFICO 4: Balanza comercial Ecuador – China.....	28
GRÁFICO 5: Exportaciones de la Comunidad Andina al Mundo (Millones de dólares).....	33
GRÁFICO 6: Importaciones de la Comunidad Andina al Mundo (Millones de dólares).....	33
GRÁFICO 7: Comunidad Andina: Heterogeneidad Regional (Subnacional)	34
GRÁFICO 8: Ejes de Integración y Desarrollo de la IIRSA.....	38
GRÁFICO 9: Agenda de Implementación Consensuada 2000 – 2010.....	38
GRÁFICO 10: Grupo de Proyectos del EID Amazonas.....	45
GRÁFICO 11: Proyectos del Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo EID Amazonas.....	47
GRÁFICO 12: Proyectos del Grupo 6: Red de Hidrovías Amazonicas EID Amazonas.....	50
GRÁFICO 13: Ruta propuesta de Asia a Manaus.....	52
GRAFICO 14:Plano de Puerto de Transferencia de carga Providencia.....	59

LISTADO DE MAPAS

MAPA 1: Parroquias que conforman el Área de influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	71
MAPA 2: Áreas protegidas en el Área de influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	94

LISTADO DE TABLAS

TABLA 1: Producto Interno Bruto de los países seleccionados período 2007 -2010 (millones de dólares).....	16
TABLA 2: Balanza comercial de los países seleccionados año 2011 en miles de millones de dólares.....	20
TABLA 3: Importaciones como el porcentaje de las exportaciones de los países seleccionado año 2011.....	21
TABLA 4: Balanza comercial Ecuador – Mundo 2006 - 2010 en miles de millones de dólares..	24
TABLA 5: Balanza comercial Ecuador – Brasil 2007 - 2010 en millones de dólares.....	26
TABLA 6: Balanza comercial Ecuador – China 2007 - 2010 en miles de dólares.....	28
TABLA 7: Exportaciones Intra Comunitarias 2010 en millones de dólares.....	31
TABLA 8: Ejes de Integración y Desarrollo de la IIRSA y Países involucrados.....	38
TABLA 9: Principales actividades económicas del área de influencia del EID Amazonas.....	42
TABLA 10: Principales puertos por tipo en el EID Amazonas.....	43
TABLA 11: Grupos de proyectos del EID Amazonas.....	44
TABLA 12: Proyectos Grupo 2 del EID Amazonas e Inversiones Estimadas.....	49
TABLA 13: Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	70
TABLA 14:Análisis demográfico del Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.	73
TABLA 15: Población indígena en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía delNapo.	75
TABLA 16: Número personas mayores de 15 años analfabetas en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	77
TABLA 17: Personas entre 5 y 14 años que asisten a la educación básica en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	78
TABLA 18: Número de personas de 18 años y más que han completado la secundaria en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	79

TABLA 19: Número de personas de 24 años y más que han cursado estudios superiores en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	81
TABLA 20: Número de hogares abastecidos con agua segura en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	83
TABLA 21: Número de viviendas con alcantarillado en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	84
TABLA 22: Enfermedades infecciosas y vías de transmisión.....	85
TABLA 23: Población en edad de trabajar y la Población Económicamente Activa en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	87
TABLA 24: Porcentaje del Total de la Población incluida en alguna Rama de Actividad de Primer Nivel dedicado a la “Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca” en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	89
TABLA 25: Número de personas pobres por Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) en el Área de Influencia del Proyecto de la Hidrovía del Napo.....	91

BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

APM. (2009): Eje bioceánico Multimodal Pacífico – Atlántico, Ecuador – Brasil, Manta – Manaus – Belém. Rev: 25.06.2012.

En: <http://www.puertodemanta.gob.ec/2942-proyectan-mejores-accesos-para-el-puerto.html>

AROS, PABLO. (2011): Conceptualización de “espacio”, “territorio” y “límite” desde la Geografía y su implicancia en la práctica geográfica dentro del contexto neoliberal. Revista Latinoamericana de Estudiantes de Geografía. Número 2. Chile.

BANCO MUNDIAL. (2007 – 2011): Indicadores económicos. Rev: 15.06.2012.

En: <http://datos.bancomundial.org/indicador>

BCE. (2010): Composición de las exportaciones ecuatorianas petroleras y no petroleras. Rev. 17.04.2012.

En: <http://www.ecuadorenchina.org.ec/ecuador/perfil-del-ecuador/composicion-de-las-exportaciones-en-el-ecuador>

BELLO, A. (2004). Territorio, cultura y acción colectiva indígena: algunas reflexiones e interpretaciones. En Derechos Humanos y Pueblos Indígenas, tendencias internacionales y contexto chileno. Instituto de Estudios Indígenas, WALARI, IWGIA. Chile.

BENKO, G. (1998): El impacto de los Tecnopolos en el desarrollo regional. Revista Eure Número 73. Chile.

BIC. (2009): Proyectos de Infraestructura en la Amazonia Andina: El Eje Multimodal Manta Manaos. Rev: 29.06.2012. En: <http://www.bicusa.org/es/Project.10511.aspx>

BID. (2000): Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur. Rev: 25.06.2012.

En:<http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/Un%20Nuevo%20Impulso%20a%20la%20Integracion%20de%20la%20Infraestructura.pdf>

BID. (2008): Informe: Destrabando las arterias. El impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe.

Rev: 20.04.2012. En: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=35432840>

BID. (2009): Navegabilidad del río Napo (RS-T1275) Plan de Operaciones. Rev: 15.07.2012.

En: www.bicusa.org/en/Document.101214.aspx

BOCCHETTI, C. (2008): Geografía cultural y geografía antigua. Universidad Nacional de Colombia. Rev: 05.09.2012. En: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1534/14/13CAPI12.pdf>

BRUNET IGNASI Y BELZUNEQUI ÁNGEL. (2000): Empresa y estrategias en la perspectiva de la competencia global. Ariel: Barcelona.

CÁMARA DE COMERCIO DE GUAYAQUIL. (2011): Relación Comercial Ecuador – Brasil.

Rev: 10.06.2012.

En:[Http://www.lacamara.org/website/images/boletines/informacioncomercial/relacion%20comercial%20ecuador%20-%20brasil.pdf](http://www.lacamara.org/website/images/boletines/informacioncomercial/relacion%20comercial%20ecuador%20-%20brasil.pdf)

CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE GUAYAQUIL. (2009): El sector industrial de Ecuador.

Rev.: 11.07.2012

En: http://www.industrias.ec/archivos/documentos/__sector_industrial_web.pdf

CÁMARA DE LAS INDUSTRIAS Y DE PRODUCCIÓN. (2011): Importancia del mercado de la Comunidad Andina para el Ecuador. Rev: 11.07.2012

En: http://www.aebe.com.ec/data/files/noticias/ImportCAN_Ecuador.pdf

CAN. (2010): Comercio Exterior en la Comunidad Andina. Rev: 14.07.2012

En: <http://www.iadb.org/intal/intalcdi/pe/2011/08022.pdf>

CABODEVILLA, M. (1998): Culturas de ayer y hoy en el río Napo. Quito: CICAME.

CAF. (2010): “CAF en infraestructura”. Rev.: 06.06.2012.

En: www.caf.com/view/index.asp?pageMs=61371&ms=19

CAIRO, H. (2005): Los enfoques actuales de la Geografía Política. Rev.: 11.05.2012.

En: <http://148.202.18.157/sitios/publicacionesite/pperiod/espinal/espinalpdf/Espiral9/43-66.pdf>

CEPAL. (2010): Estudio económico de América Latina y el Caribe 2009 – 2010. Impacto distributivo de las políticas públicas. ONU. Chile.

COMITÉ DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES. (2009): Observación general N° 21 Derecho de toda persona a participar en la vida cultural (artículo 15, párrafo 1 a), del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales). 43° período de sesiones, Ginebra.

DAGC. (2010): Aeropuerto Juamandy del Tena. Rev: 18.06.2012.

En: <http://www.dgac.gob.ec/tena/>

DÁVALOS, J. (2009): La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) en Ecuador desde un enfoque de derechos humanos: El caso del Proyecto del Eje Multimodal Manta – Manaos. Programa Andino de Derechos Humanos, Programa de Maestría en Derechos Humanos y Democracia en América Latina, UASB. Quito.

DIARIO HOY. (2007, Abril): Vía Manta-Manaos es apoyada por el CONCOPE.

Rev: 10.06.2012. En: <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/via-manta-manaos-es-apoyada-por-el-concope-265526.html>

DIARIO HOY. (2011, Enero): La vía Salcedo-Tena deberá construirse con otro trazado. Rev.: 15.06.2012. En: <http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/la-via-salcedo-tena-debera-construirse-con-otro-trazado-386882.html>

ECOLAP y MAE. (2007): Guía del Patrimonio de Áreas Naturales Protegidas del Ecuador. Rev.: 15.06.2012. En: <http://blog.espol.edu.ec/ricardomedina/files/2009/03/37portada20general20ultimas20pags.pdf>

E-ECONOMIC. (2012): Definición de balanza comercial. Rev: 11.11.2012. En <http://www.economic.es/programa/glosario/definicion-balanza-comercial>.

ECUADORINMEDIATO. (2001, Marzo): Se oficializo salida de Hutchinson del Puerto de Manta a más de un año de abandono de obra. Rev.: 07.06.2012.

En: http://www.ecuadorinmediato.com/Noticias/news_user_view/se_oficializo_salida_de_hutchinson_del_puerto_de_manta_a_mas_de_un_ano_de_abandono_de_obra--122872

EL FINANCIERO. (2011, Marzo): A nivel de Balanza: Ecuador empezó el 2011 con un déficit comercial. Rev.:18.06.2012.

En: http://www.elfinanciero.com/comercio%20exterior/tema_02_2011/comercio_exterior_02_2011.pdf

EL COMERCIO. (2012, Mayo): El puerto de Manta va por nueva concesión. Rev.: 10.06.2012.

En: http://www.elcomercio.com/negocios/puerto-Manta-va-nueva-concesion_0_697730447.html

EL CIUDADANO (2011, Febrero). Las exportaciones ecuatorianas crecieron 25,87% en 2010.

Rev.: 18.06.2012.

En: http://www.elciudadano.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=21272:las-exportaciones-ecuatorianas-crecieron-2587-en-2010-&catid=3:economia&Itemid=44

EL TELÉGRAFO. (2011, Julio): Barcaza ecuatoriana abre la hidrovía del río Napo. Rev.: 10.07.2012.

En:[Http://www.telegrafo.com.ec/index.php?option=com_zoo&task=item&item_id=9959&Itemid=2](http://www.telegrafo.com.ec/index.php?option=com_zoo&task=item&item_id=9959&Itemid=2)

EL UNIVERSO. (2006, Noviembre): Se firmó concesión del puerto de Manta. Rev.: 07.06.2012.

En:<http://www.eluniverso.com/2006/11/17/0001/9/5F3A6E1AE79E43909FDFF81554168308.html>

EL DIARIO. (2007, abril): Los presidentes de Brasil y Ecuador buscan cooperación. El Diario.

Rev.: 07.06.2012. En: <http://www.eldiario.com.ec/noticias-manabi-ecuador/30849-los-presidentes-de-brasil-y-ecuador-buscan-cooperacion/>

EL DIARIO. (2008, Septiembre). Perú destaca las ventajas del Puerto. Rev.: 19.06.2012.

En: <http://www.eldiario.com.ec/noticias-manabi-ecuador/92182-peru-destaca-las-ventajas-del-puerto/>

ETAYO, I. (2009): Impacto Ambiental. Rev.: 18.10.2012.

En: <http://docentes.educacion.navarra.es/~metayosa/CTMA/Impacto1.html>.

EXPLORED. (2008, Agosto): Llanganates un humedal para la vida. Rev.: 15.06.2012.

En: <http://www.explored.com.ec/noticias-ecuador/llanganates-un-humedal-para-la-vida-302667.html>

FIGUEROA, M. (2009): ¿Qué Debemos Saber Acerca del Alcantarillado?, Texto didáctico No 60. 2da Edición: La Paz.

FINER, M; JENKINS CN; PIMM SL; KEANE B Y ROSS C. (2008): Los Proyectos Petroleros y Gasíferos en la Amazonía Occidental: Una Amenaza a Tierra Virgen, Biodiversidad, y Pueblos Indígenas. PLoS ONE: USA.

- FRANCESC, R. (2007): La homogeneización cultural. Rev.: 19.08.2012.
En:http://www.forumlibertas.com/frontend/forumlibertas/noticia.php?id_noticia=7945&id_seccion=5
- FRANÇAIS, A. (2000): El Crepúsculo del Estado-Nación: Una interpretación histórica en el contexto de la globalización. Documentos de debate - Número 47, UNESCO.
- GARCÍA, A. (1999): ¿Qué hay de nuevo en la nueva geografía cultural?
Rev.: 11.06.2012.
En: <http://www.raco.cat/index.php/DocumentsAnalisi/article/viewFile/31682/31516>
- GAETE, A. (1984): La Geografía política y sus principales temas. Revista de Geografía Norte Grande, Número 11. Chile.
- GONZALEZ, A. (1985): Río Napo: Realidad Amazónica Ecuatoriana. Quito: CICAME.
- GOBIERNO PROVINCIAL TSACHILA. (2010, Enero): Puerto Seco: proyecto de interés provincial y nacional. Rev: 10.06.2012.
En:http://www.gptsachila.gob.ec/index.php?option=com_content&task=view&id=724&Itemid=
- GUDYNAS, E. (2005): Geografías fragmentadas: sitios globalizados, áreas relegadas. Revista del Sur N° 160. Uruguay.
- IGNASI, B Y BELZUNEQUI, A. (2000): Empresa y estrategias en la perspectiva de la competencia global. Barcelona.
- INDEX MUNDI. (2011): Exportaciones e Importaciones. Historical Data Graphs. Rev: 18.06.2012.
En: <http://www.indexmundi.com/g/r.aspx?t=0&v=85&l=es>

INDEX MUNDI. (2011): Tasa de Crecimiento real del PIB de China. En: Index Mundi Com. Historical Data Graphs. Rev:11.06.2012.
En:[http://www.indexmundi.com/es/china/producto_interno_bruto_\(pib\)_tasa_de_crecimiento_re
al.html](http://www.indexmundi.com/es/china/producto_interno_bruto_(pib)_tasa_de_crecimiento_real.html)

INSTITUTO DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES E INVERSIONES PRO ECUADOR.
(2010): Brasil: Ficha técnica país. Rev: 17.10.2012.
[http://www.proecuador.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2012/09/PROEC_FT2012_BRASI
L.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2012/09/PROEC_FT2012_BRASIL.pdf)

INSTITUTO DE PROMOCIONES DE EXPORTACIONES E INVERSIONES
PROECUADOR. (2011): Guía Comercial de la Republica Popular de China. Rev: 17.07.2012
En: www.proecuador.gob.ec/wp-content/plugins/.../download.php?id=6

IIRSA, (2002): La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.
Rev.: 19.06.2012. En: http://www.iirsa.org/acercadeiirsa_POR.asp?CodIdioma=POR

IIRSA. (2003): Una visión estratégica para América del Sur, Sinergia Latinoamericana.
Rev.:22.06.2012.
En:[http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/Presentacion%20TICs%20Vision%
20Estrategica.pdf](http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/Presentacion%20TICs%20Vision%20Estrategica.pdf)

IIRSA. (2009): Mejoramiento de la Navegabilidad del río Napo, Ficha del proyecto.
Rev.: 04.06.2012.
En:http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=43&x=9&idioma=ES

IIRSA. (2010): G2 - Acceso a la Hidrovía del Napo. Rev.:04.06.2012.
En: <http://www.iirsa.org/GruposProyectos.asp?CodIdioma=ESP&id=25>

IIRSA. (2010): Agenda de Implementación Consensuada 2000 – 2010.

Rev: 02.06.2012.

En: http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/A/agenda_implementation_consensuada/agenda_implementation_consensuada.asp?CodIdioma=ESP.

IIRSA. (2010): Eje Amazonas. Rev: 02.06.2012.

En: http://www.iirsa.org/BancoMedios/.../lb10_seccion_iv_eje_amazonas.pdf

IIRSA. (2010): Ejes de Integración y Desarrollo de la IIRSA. Rev.: 01.06.2012.

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

IIRSA. (2010): Grupos de proyectos EID Amazonas. Rev.: 01.06.2012.

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

IIRSA. (2010): Proyectos del Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo EID Amazonas.

Rev: 01.06.2012.

En: <http://www.iirsa.org/GruposProyectos.asp?CodIdioma=ESP&id=25>

IIRSA. (2011): La Cartera IIRSA. Rev: 01.06.2012.

En: <http://www.iirsa.org/Cartera.asp?CodIdioma=ESP> Sección IV.1 Eje Amazonas. (2010).

JACKSON, J. (1984): The impact of the state on small scale societies. *Studies in Comparative International Development*, Volume 19, Issue 2: USA.

KRAMSCH, O. (1999): “El horizonte de la nueva geografía cultural”. Rev: 01.06.2012.

En: <http://www.raco.cat/index.php/DocumentsAnalisi/index>

KNIPPER, M. (1999): Mal aire entre los Naporuna: enfermedades por viento entre la gente que vivimos a la orilla del río Napo. Coca: CICAME.

LA BOLSA DE SUBCONTRATACIÓN INDUSTRIAL DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BARCELONA. (2010): Estudio sobre la industria en Brasil. Rev.: 15-08-2012.

En:http://www.nce.cat/uploads/misiones/archivo3_142_Estudio%20Brasil%20Cambra%20de%20BCN.pdf

LAMELAS, N.; AGUAYO, E. y CANCELO, M. (2005): Integración y crecimiento económico en la comunidad andina: más allá de la apertura comercial. Revista Galega de Economía, junio-diciembre. España.

LASSO, G. (2009): Guion turístico de la Reserva Ecológica Cayambe – Coca. Rev: 17.07.2012.

En: <http://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Parque-Nacional-Cayambe-Coca.pdf>

LEÓN, J. (2004): Evaluación del impacto ambiental de proyectos de desarrollo.

Rev.: 01.06.2012.

En:<http://www.bibliocomunidad.com/web/libros/Evaluacion%20del%20impacto%20ambiental%20de%20proyectos%20de%20desarrollo.pdf>.

MAZABANDA, C. (2011): Mapa: XI ronda petrolera y territorios indígenas. Fundación Pachamama. Quito, Ecuador.

MERI, T. (2009): China passes the EU in High-tech exports. Rev: 18.06.2012.

En: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-09-025/EN/KS-SF-09-025-EN.PDF

MONCAYO, E. (2003): Geografía Económica de la Comunidad Andina: Las regiones activas en el mercado comunitario. Informe final presentado a la Secretaría General de la Comunidad Andina: Bogotá.

MOLINA, S. (2011): Cuestionamientos a IIRSA desde el Vivir Bien. Rev.: 15.11.2012

En: <http://www.fobomade.org.bo/art-1088>

MTOP. (2011): Proyecto Multimodal enlaza sectores productivos y comerciales amazónicos entre Ecuador y el resto del Mundo. Rev.: 01.05.2012.

En:http://www.mtop.gob.ec/img/especial_RutaMantaManaos/Especial_Ruta_Manta_Manaos.pdf

OHCHR, (1995): Informe definitivo de la Relatora Especial, Sra. Erica-Irene Daes, presentado en virtud de la resolución 1993/4 y de la decisión 1994/105 de la Comisión de Derechos Humanos. 47º período de sesiones. Geneva, Switzerland.

OHMAE, K. (1995): The End of the Nation-State: the Rise of Regional Economies. New York: Simon and Schuster Inc.

ORMAZA, P y BAJAÑA, F. (2008). Territorios A'ï cofan, Siekóya pãï, Siona, Shuar, Kichwa, Zona baja de la Reserva de Producción Faunística Cuyabeno, Informe del proyecto “Discusiones sobre áreas comunitarias para la conservación”

PAZMIÑO, P. (1996): Los Quichuas del Napo en la frontera de conflicto. FLACSO: Quito.

QUIJADA, J. (2011): Transculturación y aculturación. Universidad Pedagógica Experimental Libertador. Instituto de mejoramiento Profesional del Magisterio: Venezuela, Trujillo.

RODRÍGUEZ, D. (2010): Territorio y territorialidad nueva categoría de análisis y desarrollo didáctico de la Geografía. Vol.10 No.3. Colombia, Tunja.

RODRÍGUEZ, L. (2011): Cartografía Participativa y Derechos al Territorio y Recursos. Universidad: Sevilla, España

RIVERA CORIA, W. y otros. (2010): EJE AMAZONAS Manta – Manaos. Mapeo de Actores. Informe de ECOLEX/UICN: Quito, Ecuador.

ROSAS ANA, (1993): Globalización cultural y antropología. Rev.: 06.10.2012.

En: <http://www.derechopenalened.com/docs/globalizacionculturalyantropologia.pdf>

REGISTRO OFICIAL N° 108. (1972): Ley de creación del Instituto Oceanográfico de la Armada.

SANTOS, M. (1996): De la totalidad al lugar. Oikos Tau. España.

SERMAN. (2010): Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo (Ecuador – Perú). BID.

OSE. (2011): Agua y Sostenibilidad. El acceso al agua. Rev.: 06.06.2012.

En: <http://www.sostenibilidad-es.org/es/plataformas-de-comunicacion/agua-y-sostenibilidad/portal-escolar/elacceso-al-agua>

SECOURS CATHOLIQUE. (2009): La Amazonía: cambio climático, recursos naturales y megaproyectos. Rev: 09.12.2012.

En: <http://openfsm.net/projects/destinoamazonia/elementos-para-acercarse~xa0a-la-realidad-amazonica/La-Amazonia-Cambio-climatico-recursos-naturales-y.pdf>

TAVARES, M y GOMES, G. (1998): “La CEPAL y la integración económica de América Latina”, Revista de la CEPAL, “CEPAL cincuenta años”.

WAGNER, P. (2002): Cultura y Geografía: Un ensayo reflexivo. Boletín de la A.G.E. Número 34: Canadá.

WWF. (2012): Introducción de especies exóticas. Rev.: 07.06.2012.

En: http://www.wwf.es/que_hacemos/especies/problemas/introduccion_de_especies_exoticas/

ANEXO 1: Matriz: "Percepción de los potenciales Impactos Ambientales Sociales y Culturales"

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	PARTICIPACIÓN	SITUACIÓN AMBIENTAL ACTUAL	IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES FUTUROS
2.1	Nelson Rivadeneira (Presidente de la Junta Parroquial)	08/08/2009	Pañacocha	Kichwa	FICCKAE	Buena participación a fondo no hemos tenido, nosotros hemos visto y analizado que los cambios en la vida serán negativos esperamos tener conocimiento de que beneficio vamos a tener	<p>*Con la extracción del crudo hay mucha embarcación y ha habido un impacto negativo para nosotros ahora con tantos deslizadores ya no tenemos la pesca antes.</p> <p>*Hemos visto que este proyecto de la hidrobia a nosotros nos va a causar bastantes problemas porque cuando vino la compañía Andrade Gutiérrez y vinieron las embarcaciones desde Brasil vino una especie de hormigas que se comían a todos los pajaritos y sus huevos, eso estaba afectando muchísimo en Pompeya, hay la compañía hizo todo lo posible por exterminar con estas hormigas, así pensamos que van a venir muchas cosas que van a afectar tanto al ser humano como a lo ambiental.</p> <p>*cuando se hace las fiestas patronales las fiestas parroquiales cada quien prepara sus lanzas para participar y cada comunidad saca su reina con los nombres autóctonos a lo que representan, hacen sus ceremonias a lo antigua, y eso también ya estamos perdiendo nuestra forma de festejar a la costumbre antigua.</p>	Y ahora con barcos mucho más grandes que van a acabar con nuestra forma de vivir
2.2	Gustavo Papa	08/08/2009	Edén	Kichwa	FICCKAE	(...) Según escucho que viene un proyecto Manta Manaos y he escuchado que van a dragar y a hacer maravilla de cosas pero no se que pasara con el tiempo. * Nuestros líderes dicen que va a salir este proyecto por el río Napo nos han explicado un poquito pero no a fondo.		
2.3	Edison Shiguango	08/08/2009	Florencia	Kichwa	FOKISE	* (...) he escuchado que el Padre de la iglesia por Rocafuerte dice que no es bueno, que va a destruir la gente nativa y a la naturaleza. * Los líderes de la comunidad no están apoyando, por aquí no han venido a asesorar acerca de este proyecto.	*En la actualidad la vida es tranquila, no se con el pasar el tiempo con el proyecto Manta Manaos quizá hemos de tener más riesgos o problemas que nos puedan causar	(...) con el dragado del río Napo van a hacer daño al centro de nuestra alimentación.
2.4	Judhit Capinoa	08/08/2009	San Roque	Kichwa	FOKISE	a los catequistas, el Párroco les influye a que deben proteger la naturaleza y no permitir este proyecto de la hidrovia del Napo, porque si eso pasa nos vamos a complicar todos.		(...) se dañaran los ríos y los peces, sobretodo en las orillas, ya no podrán estar las charapas (...). No queremos que pase por este río el proyecto, si eso hicieran, es como matarnos. Ahí trabajaran solo los estudiados y los que no son estarán jodidos, mis hijos son catequistas por eso ellos tienen ese conocimiento y también dicen que las orillas serán desérticas pura playa y un solo canal de embarcaciones, si esto pasara nuestras vidas serán imposible vivir. Eso vivimos sufriendo.
2.5	Alvina Salazar	08/08/2009	San Roque	Kichwa	FOKISE	Nadie a venido ni a conversado nosotros, aquí vivimos como ciegos y sordos, en esa forma vivimos aquí nadie sabe cómo vivimos (...)		*Aquí van a terminar con nuestra vida con nuestra alimentación, con los pescados, con los bagres con todo con lo que existe en las riveras y en el río no estamos de acuerdo con este proyecto.

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	PARTICIPACIÓN	SITUACIÓN AMBIENTAL ACTUAL	IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES FUTUROS
2.6	Hernán Vivanco	08/08/2009	San Roque	Kichwa	FOKISE			(...) Que van a hacer una vía fluvial y que van a dragar el río Napo. Para mí eso es una locura, porque si eso hacen dígame a donde van a poner esa arena, al votarle a cualquiera de las dos orillas eso será un desastre para los que vivimos en las riveras y cuando el río crezca abra deslaves.
2.7	Alfonso Avilés	09/08/2009	Sani Isla	Kichwa	FICCKAE		(...) Hablando de proyectos de empresas, compañías, gubernamentales nos han hecho mucho daño, como las compañías petroleras han venido haciendo, y justamente nosotros como organizados desde 40 años atrás en nuestra comunidad y hemos visto que todo a cambiado, el medio ambiente, la contaminación del río, todo el tiempo las gabarras los botes echan aceite gasolina, igualmente la naturaleza, muchas compañías petroleras llegan y han venido talando los árboles, también ha venido la colonización invadiendo territorios a son intangibles	* (...) si en caso llegara Manta Manao pues afectarían a nuestros peces estarían contaminados con algunos químicos y justamente las playas no van a existir cuando ese proyecto venga, siempre hay que estar prevenidos y seguir conversando.
2.9	Miguel Angel Moreira	09/08/2009	Providencia	Mestizo	No aplica			* A futuro no sabemos la forma de impacto que puede haber porque solo será la implementación de la Hidrovia.
2.10	Marcelo Grefa	09/08/2009	Nueva Providencia	Kichwa	FICCKAE	* Nosotros no estamos tomados en cuenta, cuando llegaron los Ministros solo ellos se reunieron acá, pero si quieren hacer el Puerto a nosotros nos tienen que consultar, sin eso jamás podrán hacer y por eso no les garantizo.		* Nosotros de Nuevo Providencia no permitiremos que se de este proyecto porque va a llegar un proceso de impacto ambientales que se va a dar en nuestra comunidad. * (...) necesitamos que se haga un análisis bien profundo de los impactos que puede generar este proyecto, naturalmente los pueblos indígenas no sabemos qué impactos pueden ocasionar (...) * (...) nosotros estamos dentro del Parque Nacional Yasuni, y les decía que el Estado no nos mande a las petroleras en las áreas comunales, porque nosotros somos los que protegemos, ahora que estamos implementando los proyectos turísticos. El impacto es muy grande mi lema es defender nuestra actividad nuestra cultura y eso no podemos perder porque si viene ese proyecto no puedo decir que no vamos a perder nuestra cultura.

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	PARTICIPACIÓN	SITUACIÓN AMBIENTAL ACTUAL	IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES FUTUROS
2.11	David Ahwa	09/08/2009	Providencia	Waorani	No aplica			
2.12	Hector Vargas	09/08/2009	Providencia	Kichwa		<p>*Negativo y como todas las personas a lo largo y ancho del Eje Manta Manaos no han sido informados.</p> <p>* (...) el gobierno debe ir por la cuestión de la consulta que es el mandamiento en la nueva Constitución, y este proyecto afecta a toda la sociedad no solo a la parte del Puerto Providencia o sea toda la rivera hasta Pantoja (...)</p>	<p>* Antes de la aplicación de este proyectos inicie ya se ven los efectos, de crear esa expectativa en la gente de un Puerto Internacional ya afecto en áreas de influencia cercanas al puerto con invasiones o sea sin que se ejecute el proyecto ya se dan estas cosas imagínese con la aplicación netamente del proyecto, se va a dar algo mas relevante.</p>	<p>* En el ámbito ambiental el impacto va a ser terrible ya hemos tenido suficientemente con los derrames de petróleo peor con un tráfico pesado que vendrá con el proyecto de Hidrovia que afectará directamente al ecoturismo que a estado recién creciendo; Es como provocarle un aborto, es como no dejarle crecer a un bebe, el turismo en cierta forma estaba dando un espacio de trabajo, claro bajo esa filosofía al menos muchos de ellos daban trabajo a las áreas locales sociales y obviamente el espacio ambiental estaba fortaleciéndose.</p> <p>* (...) toda la gente se va a ver afectada va a ver tráfico pesado, va a haber gente que se crea grandes expectativas que va a tratar de robar espacios, eso va a traer conflictos de tenencias de tierras impactos culturales . Primero abría que discutir los pros y los contras si va a ser afectado el componente económico y ecológico.</p>
1.1	Francisco Jorge Dahua	23/07/2009	San Roque	Kichwa	FICCKAE			<p>* (...) mucha gente podría ingresar, quizás no respetarían el sitio de cada una de las comunidades, a la flora y la fauna, si es necesario que el gobierno de una información bastante clara y precisa del proyecto Manta Manaos.</p>
1.2	Blanca Acero	23/07/2009	Nuevo Rocafuerte	Mestizo	No aplica	<p>* (...) la gente de las comunidades han manifestado, es que ellos quieren estar empapados y saber exactamente, cuales son los beneficios que van a recibir las comunidades, y cuáles son las desventajas y de qué manera el gobierno les podría ayudar a las comunidades en cierta forma, sería respetando lo que es la comunidad, la flora, la fauna y sus culturas, ante eso que el gobierno de un enfoque muy claro.</p>		

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	PARTICIPACIÓN	SITUACIÓN AMBIENTAL ACTUAL	IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES FUTUROS
1.3	Angel Miguel Murillo	23/07/2009	Santa Teresita	Kichwa	FICCKAE	* (...) tuvimos (...) una reunión en la ciudad del Coca con los señores de la Manta Manaos nosotros habíamos planteado que ciertamente con este proyecto va a haber muchos impactos desde que nos cobraran impuestos por circular entonces nosotros ya no seremos los dueños del río y así vamos a salir perjudicados porque ellos serán los propios dueños, en esta reunión se ha planteado que no se haga la Hidrovía, se pidió que se haga la ferroviaria sin impactos ambientales porque todos estos territorios son reservas que como la del Cuyabeno.	* (...) de acuerdo a nuestra cosmovisión de hacer piscinas y criar peces, hacer jaulas y criar por ejemplo; el saíno, la guanta la guatusa y todo eso porque esa es nuestra alimentación diaria.	* (...) no seremos nosotros los dueños será la empresa por ejemplo si viene la Manta Manaos ella será la dueña será la dueña absoluta.
1.4	Abelardo Jipa	23/07/2009	Martinica	Kichwa	FICCKAE	* No se ha escuchado nada y no se ha visto ningún cambio.		
1.5	Luis Alberto Pantoja	23/07/2009	Martinica	Mestizo	No aplica			* (...) el cambio tiene que ser para mejorar.
1.6	Elvia Jipa	23/07/2009	Santa Teresita	Kichwa	FICCKAE			

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	PARTICIPACIÓN	SITUACIÓN AMBIENTAL ACTUAL	IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES FUTUROS
1.7	Emilio Alvarado	24/07/2009	Boca del Tiputini	Kichwa	FICCKAE		* (...)en el cambio de la naturaleza, la madera misma es utilizada para consumo interno y no es explotada, en lo que concierne de la flora y fauna no se ha perdido mucho (...)	* (...) con el venir del proyecto Manta Manaos podría cambiar pero las comunidades están protegiendo con reservas comunitarias de la flora y la fauna.
1.8	Milvio Papa	24/07/2009	San Vicente	Kichwa	FICCKAE	* No se del proyecto		
1.9	Marcelo Manosalva	24/07/2009	Tiputini	Mestizo	No aplica			* (...) los cambios que se han venido dando o se van dar, veríamos que la flora y la fauna van a tener gran impacto por la gente que migraría a estos lugares, ni por mas que los gobiernos y las empresas digan que no habrá impacto, ni por mas que la gente diga que van a proteger no podrán y si es que no hay desde abajo mismo una concientización muy personal de la persona siempre va ha haber el impacto a la naturaleza.
1.10	Eduardo Vargas	24/07/2009	San Carlos	Kichwa	FICCKAE	* Muy pocos están de acuerdo la mayor parte no estamos de acuerdo hay que ver las ventajas y desventajas, aquí no ha habido una socialización de los que están opuestos al proyecto.		
1.11	Cesar Ramos	25/07/2009	Rocafuerte	Kichwa	No aplica		* Todavía no se ve ningún cambio, sobre todo usted a de ver visto que las comunidades, desde la parroquia Roca Fuerte hasta Tiputini, ellos no están informados, pero al darse este proyecto aquí sería un gran impacto, porque hay muchas canoas pequeñas que cruzan y con las lanchas, y grandes embarcaciones puede haber volamientos de las canoas pequeñas, sería un gran impacto para toda la gente que habitan en las riveras del Napo, si solo con esos botes escapan de hacer virar las canoas, tienen que bajar la velocidad para no virarles, también habría el impacto al río, a la flora y a la fauna, porque dado un caso que se dañen estas embarcaciones obligadamente tendrán que orillarse y las orillas sufrirán grandes impactos, como puede que se derrame combustible.	

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	PARTICIPACIÓN	SITUACIÓN AMBIENTAL ACTUAL	IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES FUTUROS
1.12	Mercedes Avilés	25/07/2009	Wiririma	Kichwa	FICCKAE	*Nosotros aquí no hemos sabido nada.		
1.13	Darío Orako	25/07/2009	Wiririma	Kichwa	FICCKAE		* Nosotros sufrimos por la contaminación del río con la muerte de pescados, prácticamente eso es un castigo para la humanidad.	
1.14	Oscar Noneto	25/07/2009	Sinchi Chita	Kichwa	FICCKAE	* Sé que el proyecto que se va a dar (...)		* (...) y si va a afectar porque la gente no estamos acostumbrados y ahora si va a ver bastantes inconveniente, sobre todo por la vía los niños sufrirán de diferente manera por la circulación de grandes embarcaciones.
1.15	Roxana Grefa	25/07/2009	Samona Yuturi	Kichwa	FICCKAE	* Nosotros no sabemos por medio de los líderes lo que sabemos es por las noticias y por la radio.		* Yo creo que habría un gran impacto a la naturaleza también a los pueblos, los jóvenes caminarían por malos pasos.
1.16	Carlos Macanilla	25/07/2009	Samona Yuturi	Kichwa	FICCKAE			*Para nosotros que trabajamos con el turismo no nos favorece porque los animales se ahuyentarían por la bulla de las embarcaciones nosotros no queremos eso nosotros queremos trabajar con el turismo. * Para nosotros como trabajamos con el turismo si habría un gran cambio, porque los animales se ahuyentarían, ya no podríamos ver a los delfines.
1.17	Fermin Tapuy	26/07/2009	Morete Cocha	Kichwa	FICCKAE			* Buen diríamos sobre el río y el proyecto Manta Manaos, como va a ser el viaje desde el Amazonas hasta el puerto nuevo providencia, creo que va a haber contaminación. * Bueno yo creo que si ha de haber cambio porque se ve que con la contaminación ya no podemos tener agua pura sino agua contaminada.

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	PARTICIPACIÓN	SITUACIÓN AMBIENTAL ACTUAL	IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES FUTUROS
1.18	Ernesto Tapuy	26/07/2009	Morete Cocha	Kichwa	FICCKAE	(...) no estamos bien informados (...)		* No hemos estado informados del dragado del río napo, sin esto pasaría estaríamos muy afectados porque no podríamos circular libremente por el río. El proyecto por donde pase va a afectar a la flora y fauna del río y la selva, ya que he escuchado que dicen que también va a pasar el ferrocarril (...)
1.19	Rosario Tuní	25/07/2009	Morete Cocha	Kichwa	No aplica		* Ahora ya no se come como antes, cuando van de cacería ya no encuentra, por eso vamos a morir. En el río se cogía toda clase de pescado y era fácil coger ahora ya no es así.	
1.20	Angel Andy	25/07/2009	Samona Yuturi	Kichwa	FICCKAE			* Para mí será que se daña el río y la naturaleza por las riberas del río, se acabarían los peces. * Si podría haber cambios, porque nos va a dañar nuestra naturaleza, eso sería.
1.21	Pedro Andy	25/07/2009	Samona Yuturi	Kichwa	FICCKAE	*Francamente le digo con respecto al proyecto de Manta Manaos los líderes que se fueron a recibir el taller, no nos han informado sabemos claramente que está cambiado y luego con lo posterior no sabemos que nos viene para el futuro.		* No nos serviría este proyecto porque nos van a contaminar nuestra vía fluvial, desde antes podíamos tener una killa (canoa pequeña) y salir a pescar pero de hoy en adelante los botes de las empresas nos cruzan y no tienen ni el menor respeto cuando ven una quilla entonces le hacen hundir con las olas cuando pasan, peor con esas embarcaciones que vendrán, ya no habrá libertad de pesca.

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	SITUACIÓN SOCIAL Y CULTURAL ACTUAL	POTENCIALES IMPACTOS SOCIALES Y CULTURALES	ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA ACTUALES	IMPACTOS POTENCIALES A LAS ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA
2.1	Nelson Rivadeneira (Presidente de la Junta Parroquial)	08/08/2009	Pañacocha	Kichwa	FICCKAE	<p>*Se ha perdido nuestras costumbres de pesca con las atarrayas, arpones</p> <p>*Tenemos unión, como es en todo pueblo tenemos distintas formas de pensar , en si tenemos armonía . Siempre cuando vienen mentalidades de otro lado van a cambiar nuestra manera de pensar y eso sabemos que va ha ser negativo para nuestro buen vivir y nuestra armonía.</p> <p>* Si tenemos buena relación y nos invitamos entre comunidades vecinas para las fiestas.</p> <p>* se hace las fiestas patronales las fiestas parroquiales cada quien prepara sus lanzas para participar y cada comunidad saca su reina con los nombres autóctonos a lo que representan, hacen sus ceremonias a lo antigua, y eso también ya estamos perdiendo nuestra forma de festejar a la costumbre antigua.</p> <p>* ¿Cuándo están enfermos o necesitan de consejo acuden a loa shamanes?</p> <p>Se acude normalmente donde el Yachag, porque tienen ese don de sacar el mal.</p>	(...) más bien vamos a perder nuestras costumbres, vamos a ser como Perú, la gente baila mas "samba" que la propia música y la cultura que nos ha caracterizado vamos a perder, es un valor que debemos conservar como región y como país.	<p>Aquí se están dedicando al cacao... Tenemos producción agrícola (...) más se a cultivado mas para comer y subsistir .</p> <p>*Consumimos los productos de aquí , tanto lo que hay en la selva como lo que cultivamos, a veces para venderlos, pero más parara para consumir.</p>	<p>La gente interesada y los inversionistas han puesto en la cabeza a la gente de aquí diciendo que esto siva a funcionar y todo lo que produce van a poder vender, para mí como presidente de la Junta Parroquial veo que no es así (...) tal vez puede mejorar un poco, pero también vamos a tener impactos dentro del convivir, nosotros no vamos a ser beneficiarios, solo vendedores (...)</p> <p>*Yo creo que no van a comprar tanto en Brasil y Perú , porque tienen tierras y tienen los mismos productos, verdaderamente no vamos a beneficiarnos</p>
2.2	Gustavo Papa	08/08/2009	Edén	Kichwa	FICCKAE	<p>*No hay fiestas culturales.</p> <p>*Si acudimos al Yachag.</p>		<p>Trabajo con mi bote.</p>	
2.3	Edison Shiguango	08/08/2009	Florencia	Kichwa	FOKISE	<p>* En nuestra comunidad hay unión y comprensión</p> <p>* Un 50 % de las personas hablan kichwa</p> <p>* Las fiestas que hacemos como las bodas bautizos se hace con instrumentos de la zona como es el tambor el pijuano.</p> <p>* Acudimos a los curanderos o shamanes.</p>		<p>* Mi actividad es ayudar a la comunidad y trabajo y busco de la naturaleza para sustentar a mi familia.</p>	<p>* La pesca en el río Napo a de cambiar á a mal.</p>
2.4	Judhit Capinoa	08/08/2009	San Roque	Kichwa	FOKISE	<p>*La mitad de la gente habla el Kichwa</p> <p>*El día de las madres se festeja utilizando el equipo de sonido, antes se bailaba con tambor y pijuano como era nuestra cultura.</p> <p>* (...) sobre todo se cree en los Shamanes</p>		<p>* Agricultura</p>	
2.5	Alvina Salazar	08/08/2009	San Roque	Kichwa	FOKISE		<p>Nunca trataremos que nuestras formas de vivir se vayan a acabar, a perder, lo que pedimos es que nos ayuden a entender pero no destruyan nuestras costumbres.</p>		

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	SITUACIÓN SOCIAL Y CULTURAL ACTUAL	POTENCIALES IMPACTOS SOCIALES Y CULTURALES	ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA ACTUALES	IMPACTOS POTENCIALES A LAS ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA
2.6	Hernán Vivanco	08/08/2009	San Roque	Kichwa	FOKISE	<p>*Normalmente las comunidades estamos unidos y por los rumores ya estamos armándonos para poder dar paso, lo primero es que se reúnan y buscar cambios para beneficio nuestro.</p> <p>*La mayor parte de la comunidad de San Roque habla el español pero yo diría que el 50 % hablan el Kichwa.</p> <p>* En mi comunidad se festeja el día de la comunidad, de la madre, navidad; Todo el mundo quiere cambiar quiere dejar su costumbre, su vestimenta , su idioma .</p> <p>*Si, mucha gente acude a los Yachag.</p>	<p>*Pero este cambio que se piensa dar para nosotros no es de beneficio , porque en el momento en que llegue esto de seguro que vamos a tener muchos conflictos</p>	<p>*La agricultura , la ganadería la siembra de maíz, plátano, yuca.</p> <p>*Aquí se consume mas las cosas del sector lo que aquí se siembra, poco consumimos lo de afuera, el problema es porque carecemos de dinero, pero si se puede consumir lo que aquí se produce como: el tomate, el pepino, la sandia eso se cosecha y eso se consume. Como el 80% del producto de la zona y el 20 % del producto de afuera se consume.</p>	<p>*Si abra cambios tanto positivos como negativos, si esto se diera el comercio se abriría. Para nosotros será difícil trabajar pero si será bueno para el comercio.</p>
2.7	Alfonso Avilés	09/08/2009	Sani Isla	Kichwa	FICCKAE	<p>* Esta comunidad siempre a estado manteniendo la cultura la física de nuestros antepasados, nosotros hemos hecho aniversarios de la comunidad cierre de las escuelas. Se hace danzas típicas con trajes de pajas del monte.</p> <p>*es nuestra cultura y nuestra tradición siempre estamos acudiendo a nuestros Yachags.</p>		<p>* Actualmente nos alimentamos de peces, de la casa tanto que ahora estamos conservando esas especies para que nuestros hijos todavía vea esta naturaleza, y el consumo de las cosas de afuera es como el 10 %.</p>	<p>* Cuando venga ese proyecto los beneficios será por un tiempo limitado y creo que no vamos a quedar con ese trabajo fijo y pues eso nos va a afectar bastante.</p>
2.9	Miguel Angel Moreira	09/08/2009	Providencia	Mestizo	No aplica	<p>* Aquí en Providencia tenemos legalizados nuestros territorio, somos mayor parte colonos.</p> <p>* No tengo idea , más utilizan a los médicos de las compañía.</p>		<p>* La agricultura (...) Nosotros consumimos un 50 % de productos tanto de aquí como de afuera</p>	<p>* (...) el lugar donde vivimos es un lugar alejado y no tenemos ningún apoyo, como lo tienen por afuera el oriente. Toda la vida a sido el último rincón del país, decimos que el petróleo sale de la amazonia pero no tenemos beneficio.</p>
2.10	Marcelo Grefa	09/08/2009	Nueva Providencia	Kichwa	FICCKAE	<p>* Todos hablamos el Kichwa.</p> <p>* Si asistimos a ver a los Yachags, son nuestra creencia</p>	<p>* (...) Yo me rijo a nuestra costumbre y este proyecto puede venir a cambiar nuestra forma de vida, el impacto ambiental a la naturaleza nos puede perjudicar a toda la gente del río Napo, que tanto sufrimos.</p>	<p>* Se está trabajando con el turismo también estamos implementando proyectos en el área de música.</p> <p>* En la agricultura y así somos manejados por los comerciantes</p> <p>*Nosotros consumimos más los productos de la zona.</p> <p>* Nosotros vivimos de la casa y de la pesca eso se torna muy difícil por el impacto de las petroleras y el río napo se está quedando muy pobre.</p>	<p>* Lo que se están llevando las petroleras a nosotros no nos sirve porque nosotros seguimos en la miseria y seguimos sufriendo eso, hay que pensar mucho los proyectos turísticos son los únicos que nos puede salvar si no trabajamos en eso se va a destruir todos.</p>

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	SITUACIÓN SOCIAL Y CULTURAL ACTUAL	POTENCIALES IMPACTOS SOCIALES Y CULTURALES	ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA ACTUALES	IMPACTOS POTENCIALES A LAS ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA
2.11	David Ahwa	09/08/2009	Providencia	Woorani	No aplica				
2.12	Hector Vargas	09/08/2009	Providencia	Kichwa					
1.1	Francisco Jorge Dahua	23/07/2009	San Roque	Kichwa	FICCKAE		* Todos hablamos el Kichwa	* Lo que más se hace es la siembra del maíz, el arroz, la yuca, el cacao, el plátano, siempre se ha cultivado estos productos de y eso es lo que más se vende.	* (...)Si puede haber un cambio y trabajo, en esa vía creo que deben apoyar, las empresas siempre dicen que van a apoyar y no cumplen por eso unos creen y otros no creen a las empresas.
1.2	Blanca Acero	23/07/2009	Nuevo Rocafuerte	Mestizo	No aplica	<p>* (...) con las comunidades aledañas existe una relación buena, a lo que se refiere desde Tiputini para arriba, quizá no existe una relación muy buena por el problema que tenemos con el Alcalde (...)</p> <p>* La gente parece que se ha olvidado, pero más es que tienen vergüenza de hablar en su propio idioma, hablan los dos idiomas.</p> <p>* (...) no se hace fiestas culturales de las comunidades.</p> <p>* La mayor parte visitan al curandero, ellos les ponen en el centro de la casa y les avientan con hojas y tabaco.</p> <p>* (...) ellos pertenecen a la FICCKAE y no nos quieren mucho a los colonos.</p>		<p>* (...) la gente se dedica a la pesca a la crianza de animales de casa y a la agricultura es la única fuente de ingreso del sector.</p> <p>* (...) se produce en el sector, lo se refiere al plátano, yuca, limón papayas o sea productos de acá, se ocupa por que se consigue a buen precio, lo que se refiere a las papas, verduras, cebollas y todos los productos que se dan en la sierra, eso se les trae de Ambato.</p>	<p>* (...) nos encontramos abandonados en lo que se refiere a la parroquia o cabecera cantonal, de Nuevo Roca fuerte, la comunidad lo que quiere es trabajo y lo más importante que este proyecto se dé por cuanto de esta manera nosotros también generaríamos fuentes de trabajo (...)</p> <p>* Los cambios serán bastante productivos (...) siempre y cuando existan garantías del gobierno que nos puedan ayudar en la creación de microempresas, industrias donde se pueda ocupar la mano de obra de las comunidades.</p>

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	SITUACIÓN SOCIAL Y CULTURAL ACTUAL	POTENCIALES IMPACTOS SOCIALES Y CULTURALES	ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA ACTUALES	IMPACTOS POTENCIALES A LAS ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA
1.3	Angel Miguel Murillo	23/07/2009	Santa Teresita	Kichwa	FICCKAE	<p>* No conocen nuestra realidad de cómo vivimos aquí, aquí no tenemos agua, luz, teléfono, solo tenemos nuestra selva y el río que también ya nos ha contaminado, peor con el proyecto de la Hidrovía, es un ejemplo que nos ha hecho pensar mucho y por eso nos hemos reunido en el coca con unas 30 comunidades de todos los que pertenecemos a la FICCKAE. (...) han sucedido muchos casos, por ejemplo con estos señores que han venido del Brasil con las gabarras, han venido del Perú, eso ha ocurrido, impactos entre las personas, sobre todo que las muchachas se han quedado embarazadas.</p> <p>* Si enseñamos y todos hablamos el idioma Kichwa.</p> <p>* ¡Sí! Precisamente soy un Yachag, y la gente me visita frecuentemente. Por ejemplo: cuando un niño nace se realiza la ceremonia del "Huahua Ishpa", claro en otras ceremonias se toma el hayawuaska, también se hace ceremonias penosas cuando una persona fallece. Ya quedamos muy pocos pero si hay jóvenes que quieren seguir este conocimiento y me han pedido que les sople la corona que es como nuestros antepasados nos transmitían el poder, aquí hay muy pocos, había una familia que era de Canelos y otros de Sarayaku, del Tena, ellos me formaron para que sea Yachag, me</p>	<p>(...) ciertamente el trabajo va a haber para las personas que circulen con esas lanchas y para nosotros no va a haber beneficio, nosotros hemos dicho a estos elementos que se vayan. Estas compañías están con las comunidades que no pertenecen a nuestra FICCKAE y ellos dicen: yo soy de aquí estoy con la compañía y me quedo aquí, por eso nosotros tenemos que hacer una consulta en todas las comunidades reunirnos y tener fuerza para hacer respetar nuestros criterios.</p>	<p>(...) cultivo el maíz, el cacao la yuca el plátano tengo mis chanchos para vender tengo mis ganados.</p> <p>(...) proyectos de producción de cacao, tienen el proyecto de las chacras mejoradas y vemos que si está dando buenos resultados, el cacao esta casi en producción entonces los compañeros se han preocupado en eso, bueno yo no tengo pero mis hijos tienen.</p> <p>(...) de acuerdo a nuestra cosmovisión de hacer piscinas y criar peces, hacer jaulas y criar por ejemplo; el sailo, la guanta la guatusa y todo eso porque esa asido nuestra alimentación diaria.</p>	
1.4	Abelardo Jipa	23/07/2009	Martinica	Kichwa	FICCKAE	<p>* Hablamos los dos idiomas iguales.</p> <p>* Los Yachag nos ayudan a sanar algunas enfermedades, se hacen ceremonias de curación con "llu Panga", pero también acudimos a los centros de salud.</p>		<p>* Soy agricultor, y producimos maíz, plátano, yuca, también estamos con ese proyecto de las chacras mejoradas.</p> <p>* Nosotros casi no ocupamos mucho los productos de la ciudad consumimos lo que trabajamos de la casería y la pesca.</p>	
1.5	Luis Alberto Pantoja	23/07/2009	Martinica	Mestizo	No aplica	<p>* Hablamos kichwa y castellano.</p> <p>* La gente de las comunidades si acuden a los Yachag, pero nosotros los mestizos por algo tenemos hospitales.</p>		<p>* Agricultura y (...) normalmente buscamos los alimentos de la selva para complementar el bocado de comida con los productos de la sierra.</p>	<p>(...) cada quien tenemos nuestras tierras, cada quien esta en sus tierras, no puede haber cambios.</p>
1.6	Elvia Jipa	23/07/2009	Santa Teresita	Kichwa	FICCKAE	<p>* La cultura indígena serán totalmente cambiada, de lo que antes se tenía la vestimenta, las costumbres, con el pasar del tiempo se ha ido perdiendo incluso nuestro idioma, esta por perderse, lamentablemente es así pero nuestros mayores todavía mantienen esa cultura y con la ayuda de la misión capuchina estamos impulsando el rescate cultural y mantener, lo que es nuestra cultura misma que se ha mantenido desde los tiempos ancestrales (...)</p>		<p>* Hacemos sembríos, de plátano, maíz, arroz yuca eso sembramos. (...) existe el proyecto de chacras mejoradas con plantas injertas que recién se esta trabajando y no sé cómo nos resultará.</p> <p>* Lo que no se tiene aquí se compra como legumbres, y lo que se da aquí como la casería el plátano la yuca la pesca eso se consume.</p>	<p>* Se ha estado hablando a los jóvenes que tiene que estudiar para que puedan trabajar en los proyectos.</p> <p>* Creo que abra otro tipo de alimentación, ahora mismo están empezando a vender pollos de incubadoras</p>

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	SITUACIÓN SOCIAL Y CULTURAL ACTUAL	POTENCIALES IMPACTOS SOCIALES Y CULTURALES	ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA ACTUALES	IMPACTOS POTENCIALES A LAS ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA
1.7	Emilio Alvarado	24/07/2009	Boca del Tiputini	Kichwa	FICCKAE	<p>* En todo el trayecto de la riveras del río Napo estamos unidos y hay una buena relación con todas las comunidades vecinas.</p> <p>* Los padres no dejamos nuestra cultura ancestral siempre estamos manteniendo nuestro idioma, nunca podríamos dejar a pesar que es necesario saber el castellano, el kichwa.</p> <p>* Tenemos fiestas cuando hacemos el aniversario de nuestra comunidad, el niño, día de las madres día de los padres carnaval, bodas con tambores .</p> <p>* Acudimos a los Yachags como es nuestra costumbre en cualquier aspecto como es las enfermedades cuando los médicos de los hospitales no pueden curar los Yachag curan, ellos hacen las ceremonias tomando el yaje, el wandu y con el ilupanga se avienta.</p>	<p>* Claro que podría cambiar con el transcurso de tiempo pero no debemos perder nuestros derechos tenemos que tener bien organizados a las comunidades.</p>	<p>* Actualmente soy teniente político, pero igual tengo actividades del campo. *La mayor parte cultivan el cacao, el maíz, el arroz el plátano la yuca y productos de ciclo corto</p>	<p>* Recién estamos trabajando con el proyecto de chacras mejoradas con visión para poder comercializar por medio de la implementación de la Hidrovía Napo.</p> <p>* Las mejoras debe ser apoyando a las comunidades en cualquier proyecto de las comunidades mismas.</p> <p>* El cambio buena sería con la ayuda de las instituciones por ejemplo el Fondo Ecuatoriano Populorum Progresis con proyectos con el bosque, también será el ecoturismo.</p>
1.8	Milvio Papa	24/07/2009	San Vicente	Kichwa	FICCKAE	<p>* Ya no hablan mucho el kichwa. El hecho es que hay el 90 % de colonos.</p> <p>* Hay muchos Yachags.</p>		<p>* Soy agricultor (...) Nosotros compramos afuera cartuchos para casería, ropas, anzuelos, botas, machetes sal, cebollas, viveres de las tiendas, y lo demás consumimos los productos de aquí mismo.</p>	
1.9	Marcelo Manosalva	24/07/2009	Tiputini	Mestizo	No aplica	<p>* Vera aquí en las comunidades hay escuelas de kichwa por que ya no hablan mucho aquí mismo en Tiputini es como el 90 % que habla el castellano y el 10% el kichwa pero las comunidades de la rivera fuera del poblado ellos si hablan el 100% el kichwa como ve Tiputini es un asentamiento de colonos mayormente.</p> <p>* Yo no voy al Yachag pero mi señora si por la salud.</p>		<p>* Tengo un pequeño negocio. (...) otros se dedican a las chacras, la caza y la pesca. * Se consume normalmente los productos de aquí mismo como es el maíz, el arroz, el verde, y otros que son de aquí, la carne de la casería, la peces, los enlatados eso si se consume de afuera.</p>	<p>* (...) creo que aumentaran los negocios, vendrá gente nueva.</p> <p>* Dependiendo donde vayan a hacer los puertos porque los beneficiarios van a ser donde hagan los puertos, los de mas como por ejemplo los de la rivera del río solo verán como pasan las embarcaciones, ellos no serán beneficiarios.</p>
1.10	Eduardo Vargas	24/07/2009	San Carlos	Kichwa	FICCKAE	<p>* (...) en la comunidad nos reunimos el cinco de cada mes hacemos la reunión ordinaria.</p> <p>* Se enseña el kichwa y el castellano, pero el kichwa se habla como el 80 %, algo así.</p> <p>* Las normales, aquí no tenemos fiestas culturales.</p> <p>* Si acudimos mas a los Yachag por que las enfermedades vienen de los Yachag mismo, aparte de eso se acude a los hospitales.</p>		<p>* La agricultura. (...) también se está trabajando con el proyecto de chacras mejoradas, con el cacao injerto el café.</p> <p>* Lo esencial se compra en la ciudad o en las tiendas, el arroz, el azúcar la sal y también los productos de aquí , mas utilizamos son los productos de aquí.</p>	<p>* En eso estábamos viendo las ventajas y desventajas, cuando vino la organización OIKOS en una reunión que tuvimos en Tiputini. Ahí se trato de este proyecto Manta Manaos de las ventajas y desventajas y decían que puede haber mas desventajas</p>
1.11	Cesar Ramos	25/07/2009	Rocafuerte	Kichwa	No aplica	<p>* Especialmente aquí en Puerto Quinche la gente vive en unión y en armonía.</p> <p>* Como cultura indígena cada 20 de mes tenemos las mingas de las comunidades y el primero de cada mes se hacen las reuniones ordinarias.</p> <p>* Como Teniente político (...) mas bien tratamos más bien de controlar a los Yachag y ver que la información de ellos no sean falsos porque se acusan entre ellos, y dicen que tal Yachag lo ha matado eso tratamos de controlar que la información sea verdadera.</p>	<p>* Yo creo, que de acuerdo a los beneficios que las comunidades tengan, si ha de haber cambios por que unas comunidades serán más beneficiadas que otras entonces surgirán las enemistades.</p>	<p>* Soy teniente político de Puerto Quinche y estudio.</p> <p>* Consumo productos de afuera.</p>	

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	SITUACIÓN SOCIAL Y CULTURAL ACTUAL	POTENCIALES IMPACTOS SOCIALES Y CULTURALES	ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA ACTUALES	IMPACTOS POTENCIALES A LAS ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA
1.12	Mercedes Avilés	25/07/2009	Wiririma	Kichwa	FICCKAE	<ul style="list-style-type: none"> * Tenemos buena relación con las comunidades vecinas. * La mayor parte hablamos el Kichwa desde los pequeñitos hablan el Kichwa. * Las bodas aquí se baila con el tambor el pijuano y las otras fiestas que todos hacen. * Si acudimos a nuestros Yachag ellos nos curan pero también vamos a los hospitales. 	<ul style="list-style-type: none"> * Las comunidades estamos siempre unidos y no debe haber cambios. 	<ul style="list-style-type: none"> * Agricultura, más consumimos productos de la zona, tenemos pepinos tomates cebollas sin químicos, la casa y la pesca. 	<ul style="list-style-type: none"> * Trabajando si tendríamos mejores oportunidades.
1.13	Dario Orako	25/07/2009	Wiririma	Kichwa	FICCKAE	<ul style="list-style-type: none"> * Lógicamente nuestras comunidades son de una familia, también nos llevamos con todos de nuestra comunidad. * Si nosotros hablamos el ciento por ciento el kichwa. * En las bodas tomamos una chichita, el guarapo de maduro. * Por acá hay dos clases de Yachag los buenos y los malos unos hacen el bien otros hacen el mal. 		<ul style="list-style-type: none"> * Nosotros no somos profesionales por eso nuestro trabajo es el campo la agricultura la artesanía. * Consumimos tanto producto de afuera como de lo que nosotros tenemos, hay una embarcación que vende productos de afuera pero hacemos tipo cambio ellos nos venden cosas que traen y nosotros les pagamos con, Maíz, café, cacao, plátano, yuca y lo que nosotros producimos. 	<ul style="list-style-type: none"> * Nuestra idea, debe haber cambios para mejorar a nuestras comunidades. * Muy seguro se pueden mejorar en los trabajos con los proyectos que el gobierno nos apoye.
1.14	Oscar Noneto	25/07/2009	Sinchi Chita	Kichwa	FICCKAE	<ul style="list-style-type: none"> * (...) con las comunidades vecina todos tenemos las mismas relaciones y todos somos familias. * Hay como el 10% no mas que habla en el Kichwa. * Las fiestas de las comunidades se hacen con equipa de sonido, la cultura se ha perdido hace 10 años. * Eso si lo seguimos cultivando porque creemos en el Yachag. 	<ul style="list-style-type: none"> * Como nuestra cultura somos unificados bastantes unidos y con la venida del Manta Manaos vamos a sentirnos bastante inquietos ósea diferente a nuestras costumbres ancestrales. 	<ul style="list-style-type: none"> * Soy agricultor. (...) no hay vías para para poder comercializar nuestros productos. * Actualmente lo que consumimos nosotros como: la chicha, el plátano lo que se da en las riberas, la caza, la pesca, también consumimos productos de afuera. 	<ul style="list-style-type: none"> * Bueno pues en estos últimos años nos han estado capacitando a las comunidades con el fin de mejorar nuestro conocimiento para poder tener un trabajo tecnificado para cuando venga el proyecto Manta Manaos. * Bueno espero si algún día pasa este proyecto y nosotros también estar preparados y tener bastantes tipos de productos y así estar preparados. Como las comunidades de la zona.
1.15	Roxana Grefa	25/07/2009	Samona Yuturi	Kichwa	FICCKAE	<ul style="list-style-type: none"> * En la comunidad de Samona si creemos en los Yachag. 	<ul style="list-style-type: none"> * Si se olvidarian su cultura (...) Se pasaría a una nueva etapa de forma de vida. 	<ul style="list-style-type: none"> * Agricultura (...) Se utilizan productos de la zona y de afuera también. 	
1.16	Carlos Macanilla	25/07/2009	Samona Yuturi	Kichwa	FICCKAE	<ul style="list-style-type: none"> * Con las comunidades vecinas nos llevamos bien. * Solo habla el 50% el Kichwa. 	<ul style="list-style-type: none"> * No creo habría lo que si se incrementaría la delincuencia. * Ya no se hacen fiestas culturales pero en eso estamos trabajando para rescatar nuestra cultura. * Si en el hospital no se curan acudimos a los Yachag. 	<ul style="list-style-type: none"> * Trabajo con el turismo. * Y otros en la agricultura. * Productos de la zona y de la ciudad. 	<ul style="list-style-type: none"> * Nosotros no queremos este proyecto
1.17	Fermín Tapuy	26/07/2009	Morete Cocha	Kichwa	FICCKAE	<ul style="list-style-type: none"> * Actualmente estamos todos agrupados. * Si aquí hablamos todos el Kichwa. * Aquí hacemos las fiestas nativas con equipos de sonidos. 	<ul style="list-style-type: none"> * Bueno todos los nativos comemos la casa la pesca entonces como el río estará contaminado ya no podremos comer los peses tal vez nos enfermemos. 	<ul style="list-style-type: none"> * La siembra de plantas como: cacao, arroz, café, plátano, yuca. (...) iguales trabajamos en las chacras mejoradas en la piscicultura. * Consumimos lo que tenemos y también salimos a comprar productos en el Coca. 	<ul style="list-style-type: none"> * Bueno yo creo que si ha de haber cambio, yo creo que trabajo no nos han de dar porque trabajaran con su propia gente de "Manta Manaos".

NÚMERO	ENTREVISTADO	FECHA	COMUNIDAD	NACIONALIDAD	ORGANIZACIÓN	SITUACIÓN SOCIAL Y CULTURAL ACTUAL	POTENCIALES IMPACTOS SOCIALES Y CULTURALES	ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA ACTUALES	IMPACTOS POTENCIALES A LAS ACTIVIDADES DE SUBSISTENCIA
1.18	Ernesto Tapuy	26/07/2009	Morete Cocha	Kichwa	FICCKAE	<p>* Hay unión y estamos organizados. (...) Con todas las comunidades vecinas nos llevamos bien.</p> <p>* Aquí todos hablamos el Kichwa, eso no podemos perder nunca porque ese es nuestro idioma, más bien todos deben aprender a hablar el kichwa.</p> <p>* En las fiestas hacemos nuestras danzas típicas, con tambores y pijuano, las vestimenta tejidas de chambira.</p> <p>* Si porque a veces los hospitales no nos pueden curar entonces acudimos a los Yachag. Antes vino un Yachag y tomo Yaje, dijo que en el caso del dragado van a cavar el río y la gente no va a poder cruzar el río, esto fue antes y vio como ver el futuro.</p>	<p>* Si porque ingresaría gente de varios países y puede colonizarse totalmente y acabar con la Nacionalidad Kichwa.</p>	<p>* Somos nativos se diría que somos agricultores.</p> <p>* Nosotros consumimos lo que es la caza, los animales silvestres, la pesca, eso consumimos más y para complementar, lo que sé compra de afuera, nosotros hasta para hacer las casa utilizamos los productos de aquí como por ejemplo hacemos las casas con hojas de conambo.</p>	<p>* Puede cambiar a bien si apoyan a las comunidades, si no apoyan, estaríamos peor que hoy.</p>
1.19	Rosario Tuní	25/07/2009	Morete Cocha	Kichwa	No aplica	<p>* Aquí quien no sabe solo los niños ya no hablan en nuestro idioma porque todos tienen vergüenza, eso es porque los Papas ya no enseñan ni en la escuela no enseñan.</p>		<p>* Aquí sembramos el arroz, el maíz, el plátano, la yuca, aquí trabajando si se tiene.</p>	
1.20	Angel Andy	25/07/2009	Samona Yuturi	Kichwa	FICCKAE	<p>* Aquí hablamos un 25% el Kichwa pero todos somos Kichwas.</p> <p>* El aniversario de Samona, navidades para esas fiestas solo utilizamos trajes de danza y danzan con equipos o discomóviles.</p> <p>* Si vamos donde los Yachag porque es nuestra cultura y nos ponen a dieta.</p>		<p>* La agricultura (...)</p> <p>* Para mí sería la mitad de consumo de la zona y la mitad de consumo de la ciudad</p>	<p>* (...) por el impacto no estoy de acuerdo con ese proyecto.</p>
1.21	Pedro Andy	25/07/2009	Samona Yuturi	Kichwa	FICCKAE	<p>* Si tenemos buenas relaciones socialmente con las comunas vecinas.</p> <p>* Si de acuerdo como nos han enseñado nuestros padres, los misioneros decían que no hablen el kichwa si hablan van a perder el año, de ahí vino otro curita, Ignacio Padilla, y dijo que esa es su cultura y no tienen que perder que tienen que valorar, aquí la juventud tiene vergüenza por eso se habla el 50%.</p> <p>* Danzas típicas, la comida típica, en las fiestas de Samona.</p> <p>* Si al doctor se acude primero, luego a los Yachag y ellos nos dan dietas y cumplimos. Ellos toman el ayawasca o el yaje, el yaje es una planta copocita que se pone en el ayawasca, el ayawasca es un bejuco que se cocina.</p>		<p>* Agricultor, sobre eso estamos recibiendo del proyecto FEPP en café y eso es nuestra economía.</p> <p>* Vivimos de la caza y pesca, no de la ciudad, lo que utilizamos de la ciudad es mínima. Aquí regulamos la casa y pesca para consumo interno y no para vender.</p>	<p>* Yo creo que se beneficiaran los "ricachones" pero nosotros vamos a estar en lo peor de lo que estamos ahora.</p> <p>* La única alimentación sería de nuestros trabajos porque el río estaría contaminado.</p>