

Iniciativa para la Conservación en la Amazonía Andina

Proyectos de Infraestructura en la Amazonía Andina

Plataforma informativa

1. Nombre del proyecto

Eje Multimodal Manta – Manaus

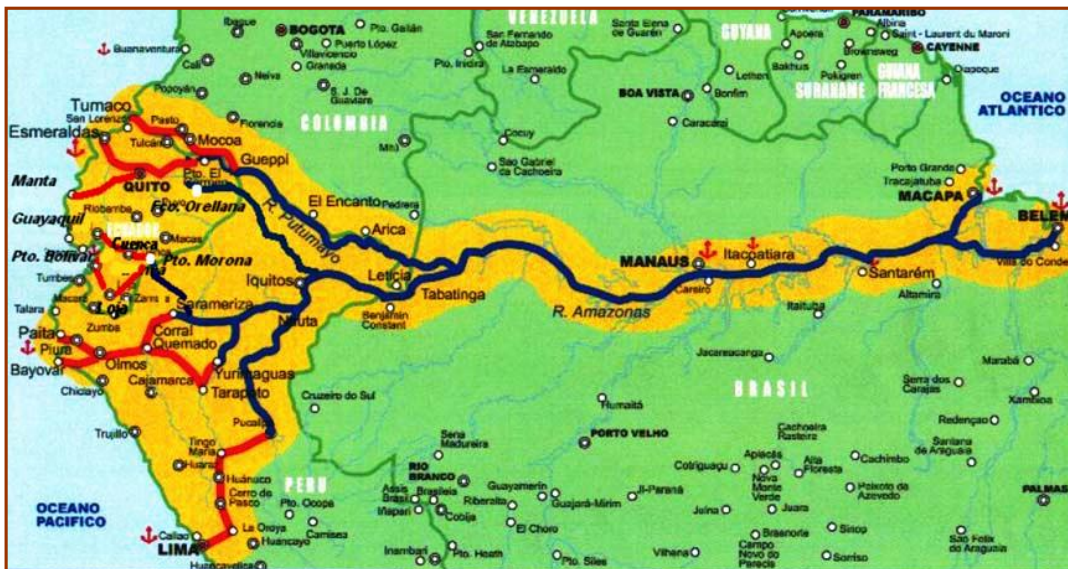
2. Objetivo del proyecto

El Eje Multimodal Manta - Manaus busca facilitar el comercio internacional, permitiendo por un lado el traslado de bienes brasileños hasta la costa del Océano Pacífico, y de ahí a los mercados de Asia y Estados Unidos y de otro lado el transporte de productos ecuatorianos hacia Brasil y Europa. Se presenta como una alternativa al Canal de Panamá -para quienes atraviesan el continente desde el Océano Atlántico al Pacífico- ya que ofrece a las embarcaciones 30 días menos de espera al promedio de 45 días que ofrece el Canal de Panamá.

3. Ubicación

El proyecto une el puerto de Esmeraldas (provincia de Esmeraldas) y Manta (provincia de Manabí) con la ciudad de Francisco de Orellana (provincia de Orellana), en Ecuador. Por medio del Río Napo se ingresará al río Amazonas y se continuará por el Perú hasta llegar a Manaus, Brasil.

4. Mapa



Fuente: Kayak Ecuador

5. Pueblos y áreas de conservación comprometidas

Afectación a Áreas Naturales Protegidas					
Categoría de protección / Nombre	Norma de creación	Ubicación	Area aproximada hectáreas	Riesgo	Distancia entre la vía y el ANP
Parque Nacional	Resolución N°	Cotopaxi,	219 707	Muy	Atraviesa el

Afectación a Áreas Naturales Protegidas					
Categoría de protección / Nombre	Norma de creación	Ubicación	Área aproximada hectáreas	Riesgo	Distancia entre la vía y el ANP
Llanganates	00002 y Registro Oficial N° 907 ¹	Tungurahua, Napo y Pastaza		elevado	Área Protegida
Parque Nacional Sumaco Napo-Galeras	Resolución N° 009 ²	Napo	205 249	Elevado	10 Km.
Reserva Biológica Limoncocha	Acuerdo Ministerial N° 394 ³	Sucumbios	4 613	Muy Elevado	1 Km.
Parque Nacional Yasuní	Decreto N° 322 ⁴	Pastaza y Napo	982 000	Muy Elevado	500 metros
Reserva de Producción Faunística del Cuyabeno	Acuerdo Interministerial N° 322 y Registro Oficial N° 69 ⁵	Sucumbios y Orellana	603 380	Muy Elevado	500 metros

Elaborado por ICAA-GTI.

Superposición con Comunidades Nativas						
Familia Lingüística	Etnia Mayoritaria	Nombre	Ubicación	Población N° de habitantes	Área aproximada Hectáreas	Situación legal del territorio
Wao Tiroiro	Waoorani	Tagaeri y Taromenae	Parte sur del Parque Nacional Yasuní y una parte al sur este del territorio Waoorani.	Población en aislamiento voluntario	700 000	Zona intangible dentro del Parque Nacional Yasuní.
Paicoca	Siona	Siona de Puerto Bolívar, Bi'aña y Orahue'aya'	Parroquias de la provincia de Sucumbios.	360	47 888	Tienen propiedad colectiva, estando 40 000 hectáreas en convenio con el Instituto Nacional Forestal de Ecuador (INEFAN) dentro de la Reserva Faunística Cuyabeno.
Paicoca	Secoya	San Pablo de Catetsiaya, Secoya Remolino Ñe'ñena y Campo Eno	Parroquias de la provincia de Sucumbios.	400	39 414.5	Las tres comunidades tienen sus territorios legalizados.
Jivaroana (Idioma:	Achuar		Provincias de Napo,	110 000	1 017 014	884 000 hectáreas están

¹ Resolución del 16 de enero de 1996.

² Resolución del 2 de marzo de 1994.

³ Acuerdo del 1 de octubre de 1994.

⁴ Decreto del 26 de julio de 1979.

⁵ Acuerdo del 26 de julio de 1979.

Superposición con Comunidades Nativas						
Familia Lingüística	Etnia Mayoritaria	Nombre	Ubicación	Población N° de habitantes	Área aproximada Hectáreas	Situación legal del territorio
Achuar Chicham)			Pastaza, Zamora Chinchipe, Sucumbios y Morona Santiago.			legalizadas quedando pendientes 133 014 hectáreas correspondientes a tres comunidades.
A'ingae	A'í Cofán	Dureno, Chandía Na'en y Dovuno	Provincia de Sucumbios, en los cantones Lago Agrio, Cuyabeno y Sucumbios.	728	148 907	Son 33 571 hectáreas de territorio legalizado. Según la propuesta de la nacionalidad A'í Cofán quedan 112 000 hectáreas por legalizar, mientras que el Estado sólo reconoce 94 000 hectáreas por legalizar.
Kichwa	Kichwa		Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Bolívar, Chimborazo, Cañar, Azuay, Loja, Zamora Chinchipe.	No hay mayores datos que el que indica que son 13 pueblos.		Constituida por 13 pueblos que han accedido a tierras por la reforma agraria o por compra directa. Existen todavía problemas de legalización de tierras.

Elaborado por ICAA-GTI.

Fuente: Consejo de Nacionalidades y Pueblos del Ecuador (CODENPE, 2005)

6. Alcance del proyecto

Este documento considera sólo los tramos que involucran a Ecuador en el Eje Multimodal Manta – Manaos, planteado por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) para unir los océanos Pacífico y Atlántico utilizando los ríos Amazonas en Brasil; Huallaga, Marañón y Ucayali en Perú; Napo en Ecuador y Putumayo en Colombia. Los proyectos promovidos en este eje de integración van desde el mejoramiento de vías hasta la construcción de puertos fluviales y marítimos, carreteras y aeropuertos.

En Ecuador, el proyecto consta de obras de construcción y rehabilitación de vías terrestres; así como la repotenciación del puerto marítimo de Manta. También se espera la construcción de hidrovías, un puerto fluvial en Francisco Orellana y un aeropuerto en Tena.

Actualmente está finalizándose la construcción de la carretera que une el puerto con el aeropuerto de Manta. Este proyecto forma parte de las actividades de reconstrucción,

rehabilitación y mantenimiento a nivel de carpeta asfáltica de la red vial estatal de la provincia de Manabí que se iniciaron hace algunos años atrás. También ha sido concesionado el Terminal Marítimo de Manta para su renovación en infraestructura y la mejora de sus operaciones a fin de ser el puerto más importante del Ecuador para el comercio internacional.

7. De las empresas

La empresa a cargo de la construcción de la carretera que une el puerto con el aeropuerto de Manta están a cargo de FOPECA S.A. la cual se describe como una empresa líder en la construcción de vías y carreteras con más de 30 años de posicionamiento en el mercado ecuatoriano.

En el puerto de Manta es el consorcio chino Hutchinson Port Holdings (HPH) el que en setiembre de 2006 se adjudicó la concesión por 30 años. Públicamente se denomina como consorcio Terminales Internacionales de Ecuador (TIDE).

8. Financiamiento y Presupuesto

Si bien, no hay información oficial sobre el financiamiento general del proyecto, en discursos del Presidente del Ecuador, Rafael Correa, se ha manifestado el compromiso del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) para su viabilización. El proyecto está presupuestado en aproximadamente 2000 millones de dólares.

Carretera puerto de Manta – Aeropuerto de Manta

Para el caso de la construcción de la carretera que une el puerto con el aeropuerto de Manta, en el marco de la rehabilitación de la red vial estatal de la provincia de Manabí, el financiamiento lo ha asumido el Ministerio de Obras Públicas (MOP), actual Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTOPE).

El contrato entre el MOP y la compañía FOPECA S.A. para la construcción de 8.43 Km. de la carretera Puerto – Aeropuerto de Manta fue firmado el 30 de diciembre de 2002 teniendo presupuestado la suma de US\$ 6 927 066.04 como monto inicial de la obra. Luego de dos años –en el 2005– de acuerdo a las necesidades reales del proyecto se debía incrementar un aproximado de US\$ 4.7 millones, para lo cual se propuso implementar un contrato complementario, que de existir los recursos se terminaría la obra en 6 meses. Sin embargo, el Presupuesto General del Estado en ese año, previó para este proyecto US\$ 2 623 458.00. En tal virtud se postergó su culminación para el año 2007.

Al parecer la CAF financió entre US\$ 30 y US\$ 40 millones para la rehabilitación vial de varias vías en Ecuador, a cargo de la MOP, entre las cuales se encuentra la carretera puerto – aeropuerto de Manta.

Concesión del Puerto de Manta

El Directorio de la Autoridad Portuaria de Manta (APM) otorgó el 7 de setiembre de 2006 la concesión de la terminal marítima. La firma china HPH invertirá US\$ 468 millones durante 30 años que dura la concesión. Con los recursos se adquirirán equipos, se ampliarán los muelles y se comprarán las maquinarias para construir y operar las nuevas instalaciones. El Estado estaba a cargo de la fase inicial de los trabajos para ampliar las instalaciones portuarias a un costo de US\$ 55 millones, este monto fue financiado en octubre de 2007 por la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el

Banco del Pichincha, con US\$ 35 y US\$ 20 millones, respectivamente. Para el pago de estos créditos se constituyó el “Fideicomiso de Recursos Financieros para el Desarrollo del Puerto de Transferencia Internacional de Carga en Manta” (FDPM) que de acuerdo con el modelo de regulación emitido por la APM se alimentará con los recursos siguientes:

- i. Los que la Ley otorga a la Comisión Especial Interinstitucional para el Puerto de Transferencia Internacional de Carga en el Puerto de Manta (CEIPPTICEPM) para el cumplimiento de sus fines, una vez satisfechas las necesidades financieras de su presupuesto anual, aprobado como entidad autónoma.
- ii. Los recursos financieros propios que aportare la APM, una vez satisfechas las necesidades financieras de su presupuesto anual, aprobado como entidad autónoma.
- iii. Cualesquiera otros recursos que se obtengan por cualquier vía o de cualquier fuente, pública o privada, para el desarrollo del proyecto, incluidas las aportaciones crediticias, las voluntarias y las donaciones.

De interés

Fuente: Marítimo Portuario y Diario Correo de Ecuador.

- ▶ El grupo Hutchinson Port Holdings es el mayor operador portuario del mundo. En agosto de 2006 entregó a los funcionarios de la APM, US\$ 1 millón como garantía de seriedad de oferta que la compañía presentó para la concesión del Puerto de Manta. La transferencia de ese dinero, fue emitida por Bancomer bajo la corresponsalía del Lloyd's Bank.
- ▶ La transnacional china maneja 219 puertos en el mundo y mueve alrededor de 50 millones de contenedores anualmente. El objetivo en Manta es llegar a movilizar 2,2 millones de contenedores por año, como lo hacen terminales en Sao Paulo, en Brasil o Panamá.
- ▶ Hutchinson anunció que invitará a 4 líneas navieras para que lleguen con su carga a Manta. En la actualidad, sólo la naviera chilena CCNI llega con 300 contenedores al mes.
- ▶ La APM calcula que la inversión generará un impacto favorable para el Estado ecuatoriano que alcanza los US\$ 783,3 millones, sin tomar en cuenta el cobro de aranceles.

- ✓ [Conozca las etapas del proyecto del Eje Multimodal Manta – Manaos y su presupuesto según CEIPPTICEPM](#)

9. Estudios realizados

Al momento no existen informes técnicos oficiales sobre el proyecto: evaluaciones o estudios de impacto ambiental, de prefactibilidad, etc.

Navegabilidad del Río Napo

De acuerdo al Acta de la II Reunión Binacional Ecuador – Brasil de junio de 2007, se acordó que Ecuador y Perú⁶, en el marco de las relaciones bilaterales y de los tratados de 1998, realizarían los estudios de navegabilidad del río Napo con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y cuya unidad ejecutora sería la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

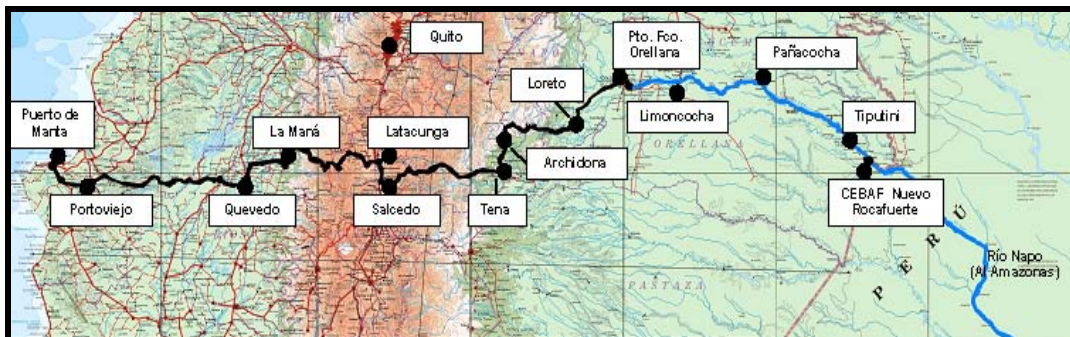
En noviembre de 2007⁷ el BID aprobó un financiamiento por US\$ 800 mil como cooperación técnica no reembolsable para la elaboración de un estudio binacional de la navegabilidad del río Napo dentro de los 240 Km. ecuatorianos y 620 Km. de Perú por donde pasa el cauce del río, que servirá como entrada principal para el Amazonas brasileño. La convocatoria pública para la selección de empresas especialistas para la realización de este estudio estuvo vigente desde el 5 al 30 de noviembre de 2007.

De acuerdo a declaraciones recientes del Presidente de Ecuador, Rafael Correa (1º de marzo de 2008) una empresa argentina emprendería los estudios para la construcción de la hidrovía sobre el río Napo. Esta empresa sería la misma que realizó los estudios para la Hidrovía Paraguay – Paraná.

10. Impactos ambientales y sociales

Escrito por Gonzalo Varillas (ICAA)

El proyecto implica el mejoramiento de las vías terrestres ya existentes desde el Puerto de Manta hasta la ciudad de Salcedo, en la sierra ecuatoriana. Actualmente, estas vías atraviesan zonas ya pobladas y algunas ciudades importantes como Quevedo y Latacunga. Muchas de estas vías se encuentran parcialmente destruidas debido al Fenómeno de la Niña, que ha golpeado fuertemente a la costa ecuatoriana desde enero de 2008.



A partir de la ciudad de Salcedo, los principales impactos socio-ambientales se dan en los siguientes tramos del proyecto:

Tramo Salcedo – Tena: Parque Nacional Llanganates

La ciudad de Salcedo se encuentra a unos 20 Km. de la ciudad de Latacunga (ambas en la provincia de Cotopaxi), en la Carretera Panamericana que atraviesa Ecuador de norte a sur, desde la frontera con Colombia (Puente Internacional Rumichaca) hasta la frontera con Perú (Puente Internacional Huaquillas).

⁶ Noticias del Consejo Provincial de Manabí. ¡Manabí Primero! de Junio de 2007.

⁷ Diario El Mercurio, 05 de noviembre de 2007.

Desde la ciudad de Salcedo, en dirección a la ciudad de Tena (provincia de Napo), existe actualmente un tramo de 60 Km. de una vía en muy mal estado hasta la localidad de Los Carmelos. El proyecto tiene previsto la ampliación y mejoramiento de este tramo hasta alcanzar el ancho que tendrá la vía en este sector (13.30 metros).

Desde Los Carmelos, el proyecto prevé la construcción de una carretera (en la actualidad no existe este tramo) de 62 Km. hasta la localidad de El Pano. Este tramo tendría que atravesar una zona sumamente agreste con una topografía absolutamente irregular, donde son frecuentes las pendientes fuertes casi verticales.

Esta zona de la ruta, corresponde, además al Parque Nacional Llanganates, cuyo rango altitudinal va desde los 1 200 metros hasta los 4 638 metros en el punto más alto de la cima de Cerro Hermoso.

Esta zona ha sido declarada por World Wildlife Fund como “Regalo de la Tierra”, que es el máximo galardón que otorga esta organización a los esfuerzos para la conservación de la naturaleza.

Asimismo, es considerado *hotspot* por la convergencia de un alto número de especies, entre las que se encuentran 195 especies de plantas endémicas en la cuenca del río Pastaza, de las cuales 95 son orquídeas. Adicionalmente, existen 101 especies de mamíferos, destacando 55 de murciélagos. En el caso de las aves, existen 242 especies, cinco de las cuales son de rango restringido compartidas con Colombia y Perú, y 5 son endémicas para la zona de los Andes Orientales de Ecuador y Perú.

Entre sus formaciones vegetales, destacan el páramo herbáceo, páramo de frailejones, páramo de almohadillas, herbazal lacustre montano alto, bosque de neblina montano y el páramo pantanoso.

Si bien existen diversos estudios sobre la inviabilidad de la construcción de este tramo de carretera, debido precisamente a los acantilados y pendientes que imposibilitarían su ejecución, la información con la que se cuenta de la Autoridad Portuaria de Manta, que incluye mapas, establece que la ruta de Manta – Manos atravesaría esta zona.

Recientemente, se ha obtenido información del MTOP sobre un análisis que se estaría realizando para que la ruta siguiera por otro lugar, aunque aun no hay nada oficial al respecto.

Tramo Tena – Coca: Parque Nacional Sumaco Napo – Galeras.

Entre la ciudad de Tena, en la provincia de Napo, y la ciudad de Francisco de Orellana (Coca) el proyecto Manta – Manaos ha previsto construir una carretera de 138 Km. a orillas del río Napo, en la margen sur.

Otra opción que se estaría considerando es el mejoramiento de la vía actual, es decir, aquella que atraviesa Tena, Archidona, Mondayacu, Sardinias, San Vicente de Huaticocha, San José de Dahuano, Ávila, Loreto, El Progreso y Coca.

En ambos casos, la carretera pasaría a escasos kilómetros del Parque Nacional Sumaco Napo – Galeras, el mismo que está constituido por dos sistemas montañosos aislados

de los Andes: el macizo del volcán Sumaco y la cordillera de Galeras. El área conserva las cuencas altas de varios ríos amazónicos afluentes del Quijos, Coca y Napo.

Esta región contiene más de 600 especies de plantas vasculares, 90 de las cuales son endémicas, entre las que destacan por lo menos 21 especies de orquídeas y 8 de bromelias.

A pesar de la poca información que se ha generado hasta el momento, se han registrado 81 especies de mamíferos, de las cuales 28 corresponden a murciélagos, 13 a roedores y 14 a carnívoros.

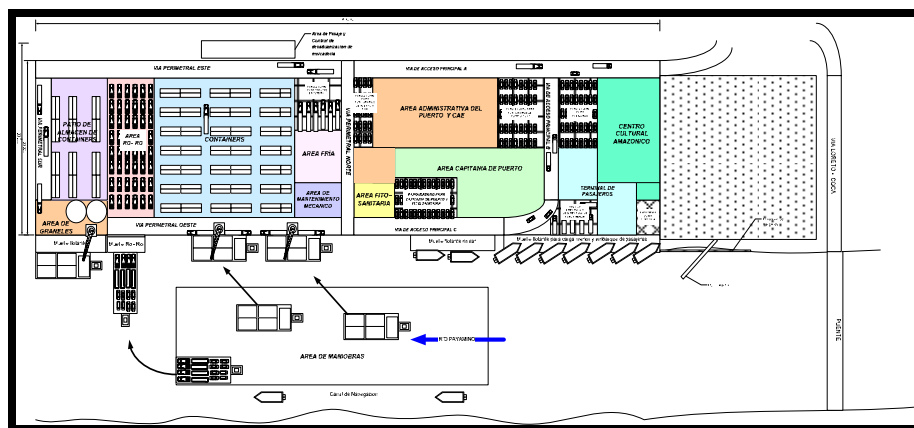
Las áreas inaccesibles del parque protegen a especies grandes amenazadas como el jaguar, oso de anteojos, oso hormiguero gigante y el puma. Asimismo, en el parque se encuentran el tigrillo chico, el tapir, el perezoso de tres uñas, el pecarí y el tigrillo de cola larga, entre otros.

Esta área alberga a más de 280 variedades de aves y 180 especies de anfibios y reptiles, de los cuales 86 corresponde a sapos y ranas, 10 de las cuales son endémicas.

Puerto de Transferencia de Carga en el Río Napo.

Si bien, originalmente el proyecto contemplaba la construcción de este puerto en la ciudad de Francisco de Orellana (Coca), algunos estudios realizados sobre la factibilidad de esta parte del proyecto han concluido que la mejor ubicación para este puerto es la localidad de El Belén, lo que implicaría el mejoramiento de 129 Km. de la vía Coca, Joya de los Sachas, Proyecto Jivino, Shushufindi, Las Palmeras, El Triunfo y Belén.

Plano del Puerto de Transferencia de Carga en el río Napo



En El Belén se construiría, en un área de 15 hectáreas, en la que se tiene previsto realizar las expropiaciones que sean necesarias, el puerto de transferencia de carga donde se movilizará la mercancía desde las embarcaciones que atraquen en este puerto hacia los vehículos motorizados que circularán desde y hacia el Puerto de Manta.

Las instalaciones del puerto comprenderán muelles, terminal polivalente de graneles sólidos, área de consolidación y desconsolidación de contenedores, área de

administración, equipamiento portuario, área aduanera, capitanía, migración, seguridad, controles fitosanitarios y un centro logístico que dinamizará el flujo comercial.

Este puerto se construirá en medio de la amazonía ecuatoriana, en una zona que, si bien en la actualidad se encuentra poblada y rodeada de instalaciones petroleras, es todavía una zona de alta concentración de biodiversidad y forma parte de un ecosistema sumamente frágil. En la otra orilla del río Napo, es decir, frente a las instalaciones portuarias que se construirán en El Belén, se encuentra el Parque Nacional Yasuní.

Paradójicamente, para los estudios de impacto y mitigación ambiental, los informes financieros del proyecto han previsto solamente US\$ 100 000, mientras que el monto total del proyecto “Puerto de Transferencia de Carga en el Río Napo” se ha estimado en más de US\$ 100 millones.

Tramo Fluvial Pompeya – Itaya: Reserva Biológica Limoncocha.

Desde la ciudad de Coca, por vía fluvial, hacia El Belén, el río Napo atraviesa la Reserva Biológica Limoncocha. Si bien la variante explicada en el punto anterior, respecto de la carretera que uniría Coca con El Belén rodearía esta reserva, dicha carretera atravesaría su zona de amortiguamiento.

La Reserva Biológica Limoncocha corresponde en un 100% a un humedal RAMSAR. Está compuesta principalmente por la laguna de Limoncocha y la laguna Negra, conocida también como Yanacochoa.

La reserva está ubicada en su mayoría dentro de la cuenca del río Capucuy y en ella están ubicados los campos petroleros más importantes de Ecuador, actualmente explotados por Petroecuador, luego que se declaró la caducidad de los derechos que tenía la empresa OXY en el año 2006.

En la Reserva de Limoncocha habitan la nutria gigante, el jaguar, el mono chorongo, el tapir amazónico, el armadillo gigante y la raposa lanuda amazónica, 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.

Entre sus formaciones vegetales destacan bosques siempreverdes de tierras bajas, bosques siempreverdes de tierras bajas inundadas con aguas blancas y negras, bosque inundable de palma de tierras bajas y herbazales lacustres de tierras bajas.

Tramo Fluvial Itaya – Garzacochoa: Parque Nacional Yasuní.

Precisamente frente a las instalaciones del Puerto de Transferencia de Carga en el Río Napo se encuentra ubicado el Parque Nacional Yasuní.

En efecto, entre las localidades de Indilama, cerca de Itaya, y Garzacochoa, cerca de San Roque, el río Napo constituye el límite del Parque Nacional Yasuní.

El 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) y consecuentemente supone una diversidad faunística aún mayor. Está calificado científicamente como Refugio del Pleistoceno y es importante por su gran tamaño, abundante biodiversidad, centro de especies, dispersión de seres vivos y altísimo endemismo, lo que ha permitido que las especies se hayan conservado por miles de años.

**Área de posibles impactos ambientales
del tramo fluvial del Proyecto Manta - Manaos**



En 1989, el Parque Nacional Yasuní fue declarado Reserva de Biósfera por la UNESCO y en él habitan, entre otros pueblos en aislamiento voluntario, los *taromenae* y los *tagaeri*, para cuya protección el Estado ecuatoriano creó una zona intangible.

Del mismo modo, a lo largo del río Napo, se encuentran asentadas numerosas comunidades indígenas ancestrales de la nacionalidad waorani, cuyas prácticas culturales tienen una estrecha relación con este río.

Tramo Fluvial Tiputini – Nuevo Rocafuerte: Reserva de Producción Faunística del Cuyabeno.

El río Napo se encuentra ubicado a unos 15 Km. del límite sur de la Reserva de Producción Faunística del Cuyabeno. Esta reserva es considerada como un santuario de vida silvestre e incluye áreas de altísimo valor para la conservación de la biodiversidad.

En esta reserva, habitan 514 especies de aves (águila arpía, halcón pechinaranja, guacamayo rojo y verde, águila crestada, trompetero aligris, colaespina golicastaña,

semillero piquigrande, etc.) y 103 especies de mamíferos, entre los cuales destacan los acuáticos, como el delfín rosado (muy difícil de ver en la actualidad), 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.

Por otro lado, dentro de la reserva habitan comunidades indígenas ancestrales de las nacionalidades Siona, Secoya, Achuar, A'í Cofán y Kichwa.

I I. Mecanismos de participación ciudadana

En la legislación ecuatoriana, el otorgamiento de licencias ambientales para proyectos de infraestructura corresponde al Ministerio del Ambiente, en el caso de carreteras, de acuerdo con el Sistema Único de Manejo Ambiental SUMA (Libro VI del Texto Unificado de Legislación Ambiental Secundaria).

El SUMA establece algunos mecanismos de participación ciudadana a lo largo de todo el proyecto: elaboración de términos de referencia y aprobación de Estudios de Impacto Ambiental (EIA).

Asimismo, se cuenta con el Reglamento de la Ley de Gestión Ambiental sobre Participación Ciudadana y Consulta Previa, aprobado en octubre de 2006 y que establece los mecanismos para realizar la participación ciudadana y específicamente la consulta previa en materia ambiental.

En este segundo punto, se establece que previa a la presentación del borrador del EIA, el promotor del proyecto deberá realizar la consulta previa de acuerdo al reglamento, respetando sus tres fases: Información y Capacitación, Recepción de Criterios, y Diálogo.

Si bien el resultado de la consulta no es vinculante, la autoridad competente deberá definir los criterios acogidos y justificar las razones por las cuales no se acogieron los otros.

En el caso de pueblos indígenas ancestrales, este reglamento remite a las disposiciones del Convenio 169 de la OIT, en tanto se regule la consulta para estos pueblos en el país.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA MANTA - MANAOS

- ▶ Grupo Faro - Fundación para el Avance de las Reformas y las Oportunidades, es una organización de la sociedad civil ecuatoriana dedicada a la promoción de la participación activa de la sociedad civil, el sector empresarial y las instituciones estatales en la propuesta, implementación y monitoreo de políticas públicas, locales y nacionales, está ejecutando desde mayo de 2007 el proyecto “La Manta – Manaos, Descubriendo la Ruta” cuyo objetivo es transparentar y fomentar la participación de la ciudadanía con respecto al eje multimodal mediante el

conocimiento de varios temas que conciernen a los proyectos viales, protegiendo las zonas ecológicas y los grupos nativos.

- Corporación de Gestión y Derecho Ambiental ECOLEX ha trabajado el tema desde el año 2005, elaborando la propuesta de Observatorio Regional Sudamericano frente de IIRSA, para la UICN, así como un mapa de principales proyectos y su relación con áreas protegidas y de recursos naturales. ECOLEX forma parte del proyecto del Bank Information Center (BIC) *Construyendo Conciencia Cívica Informada Para la Incidencia y la Conservación en la Amazonía Andina* (BICECA por sus siglas en inglés) y actualmente se encuentra en la conformación de un observatorio ciudadano nacional para el proyecto Manta – Manaos.

12. Monitoreo del Proyecto

El monitoreo está a cargo de la Dirección de Planificación, Seguridad y Desarrollo (DIPLASEDE) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

13. Información adicional

Publicaciones	
Documentos o informes	
Páginas web	<p> www.iirsa.org www.caf.com www.mtop.gov.ec www.ecolex-ec.org www.biceca.org www.tide.com.ec www.apmanta.gov.ec www.rafaelcorrea.com www.diariocorreo.com.ec www.eluniverso.com.ec www.mercuriomanta.com http://puertodetransferencia.gov.ec/index.php http://www.iadb.org/index.cfm?language=spanish http://www.hph.com/business/ports/america/tide.htm </p>
Artículos periódicos	<ul style="list-style-type: none"> • Ecuador: el Proyecto Multimodal Manta – Manaos. Sus voces e Impactos. <i>Biodiversidad en América Latina</i>, 25 de febrero de 2007. • El eje Manta-Manaos. <i>Casamerica</i>, 27 de febrero de 2007. • El eje Manta Manaos... : Como enlazar Manta y un puerto en el río Napo. <i>Diario El Mercurio</i>, abril de 2007. • El eje Manta-Manaos recibe un nuevo impulso. <i>Nuestro mar</i>, 20 de abril de 2007. • Ruta Manta Manaos. <i>Diario El Universo</i>, 21 de abril de 2007. • Vía Manta-Manaos es apoyada por el Consorcio de Consejos Provinciales del Ecuador (Concope). <i>Hoy</i>, 28 de abril de 2007. • Estudian financiamiento para la vía Manta-Manaos. <i>El Diario</i>, 16 de mayo de 2007. • Eje Manta-Manaos, alternativa al Canal de Panamá para desarrollo de Amazonía. <i>Notiemail</i>, 5 de junio de 2007. • Manta – Manaos: Beneficioso para Asia y América del Sur. <i>Diario El</i>

Mercurio, 22 de agosto de 2007.

- [Puerto Manta \(Ecuador\) Su despegue inicial. USD 15 millones se invirtieron en el puerto de Manta en 7 meses.](#) *El Comercio*, 19 de octubre de 2007.

Directorio de Contactos

- Para mayor información, consulte nuestro Directorio de Contactos:

Autoridades Nacionales	
Nombre	Cargo e institución
Jorge Marun	Ministro de Transporte y Obras Públicas del Ecuador
Pablo Salazar	Asesor del Ministro de Transporte y Obras Públicas
Tomas Peribonio	Gerente del Proyecto. Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Fernando Salgado	Técnico de la Dirección de Planificación, Seguridad y Desarrollo (DIPLASEDE) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Pablo Tascon	Jefe de la Autoridad Portuaria de Manta
Información	Comisión Especial Interinstitucional para el Puerto de Transferencia Internacional de Carga en el Puerto de Manta (CEIPTICEPM)
Fander Falconi	Secretario Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES)
Autoridades Regionales	
Nombre	Cargo e institución
Mariano Zambrano	Prefecto de Manabí
Bonifacio Moran	Prefecto de Los Rios
Cesar Umajinga	Prefecto de Cotopaxi
Fernando Naranjo	Prefecto de Tungurahua
Gina San Miguel	Prefecta de Napo
Guadalupe Llori	Prefecta de Orellana
Anita Rivas	Alcaldesa de Coca
Entidades Financiadoras	
Nombre	Cargo e Institución
Francisco Wulff	Responsable CCT Corporación Andina de Fomento (CAF)
Sociedad Civil	
Nombre	Cargo e Institución
Manuel Morales	Director Ejecutivo ECOLEX
Sigrid Vasconez	Grupo FARO
Empresas	
Nombre	Cargo e institución
Paola Martínez	FOPECA S.A.
Información	Hutchison Port Holdings
Información	Terminales Internacionales de Ecuador
Prensa	
Nombre	Cargo e institución
	Diario El Mercurio