

Línea de Base Social

Realización de una Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe (RG-L1132)

Banco Interamericano de Desarrollo

6 de agosto de 2019

Preparada para: Ing. Jean Pol Armijos
Especialista de Transporte
Banco Interamericano de
Desarrollo

Preparada por:

Mark Thurber
Gerente General

Eduardo Arias
Sociólogo

WALSH-Ecuador

Numero de Proyecto: EC145-6

TABLA DE CONTENIDOS

1	FICHA TÉCNICA	IV
2	INTRODUCCIÓN	1
3	JUSTIFICACIÓN	1
4	ANTECEDENTES	2
5	OBJETIVOS	3
5.1	OBJETIVO GENERAL	3
5.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
6	METODOLOGÍA	3
6.1	TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA	5
6.2	INVESTIGACIÓN CUALITATIVA ENTREVISTAS	5
7	RESULTADOS	5
7.1	CARACTERIZACIÓN DE LAS COMUNIDADES EN LA ZONA DE INFLUENCIA	5
7.1.1	<i>Ubicación Político Administrativa</i>	5
7.1.2	<i>Poblados dentro del Área del Proyecto</i>	7
7.1.3	<i>Principales Indicadores Sociales a Nivel Parroquial</i>	11
7.2	ANÁLISIS DE VULNERABILIDAD SOCIAL.....	14
7.3	ASPECTOS DE GÉNERO	24
7.4	PRODUCCIÓN Y ARTICULACIÓN AL SISTEMA ECONÓMICO REGIONAL	27
7.5	EXPECTATIVAS POBLACIONALES.....	31
7.6	PASIVOS Y RIESGOS GEOLÓGICOS.....	33
7.7	PASIVOS EXISTENTES Y RIESGO CONTEXTUAL	33
7.8	ANÁLISIS DE POSIBLES IMPACTOS GENERADOS POR LA PRESENCIA DE TRABAJADORES DE CONSTRUCCIÓN.....	36
7.9	ANÁLISIS DE RIESGOS DE CONFLICTOS	38
7.10	CONSULTAS PÚBLICAS CON LA COMUNIDADES	41
7.11	PLAN DE GESTIÓN	43
7.11.1	<i>Objetivos</i>	43
7.11.2	<i>Alcance</i>	43
7.11.3	<i>Actores clave</i>	43
7.11.4	<i>Medidas para evitar y reducir impactos:</i>	44
7.11.5	<i>Medidas de mitigación</i>	44
7.11.6	<i>Medidas de compensación</i>	47
7.12	MONITOREO DE ASPECTOS SOCIALES.....	47
8	CONCLUSIONES	48
9	MAPAS	51

Listado de Cuadros

Cuadro 6-1	5
Cuadro 6-2	5
Cuadro 7-1	7
Cuadro 7-2	7
Cuadro 7-3	11
Cuadro 7-4	11
Cuadro 7-5	12
Cuadro 7-6	13
Cuadro 7-7	20
Cuadro 7-8	33
Cuadro 7-9	35
Cuadro 7-10	48

Listado de Gráficos

Gráfico 7-1 Crecimiento Demográfico en las Parroquias de Influencia	13
Gráfico 7-2 Crecimiento Demográfico en las Parroquias de Influencia (Zumba).....	13
Gráfico 7-3 Casos Vulnerables General	15
Gráfico 6-4 Casos Vulnerables por Asentamientos Poblacionales	16
Gráfico 7-5 Casos Vulnerables por Género	16
Gráfico 7-6 Nivel de Educación de los Casos Vulnerables	17
Gráfico 7-7 Asistencia Económica para Casos Vulnerables.....	18
Gráfico 7-8 Asistencia Económica para Casos Vulnerables.....	19
Gráfico 7-9 Viviendas Evitadas por Cambio de Eje Vial	22
Gráfico 7-10 Vulnerables Evitados por Cambio de Eje Vial.....	24
Gráfico 7-11 Asentamientos Poblacionales y su Influencia por Género	25
Gráfico 7-12 Discapacidad con influencia de Género	25
Gráfico 7-13 Índice de edad con Influencia de Género	26
Gráfico 7-14 Principales Actividades de las Mujeres.....	26
Gráfico 7-15 Principales Actividades de la Población en el Área de Influencia	27
Gráfico 7-16 Fuentes Principales de Abastecimiento de Alimentos	28
Gráfico 7-17 Producción Agrícola para Consumo y Venta	28
Gráfico 7-18 Producción Pecuaria para Consumo y Venta	29
Gráfico 7-19 Desplazamiento para Venta de Producción Agrícola y Pecuaria	29
Gráfico 7-20 Medios Principales de Desplazamiento de las Familias.....	30
Gráfico 7-21 Distribución de Ingresos Fijos (Mensuales).....	30
Gráfico 7-22 Distribución de Ingresos Variables (Diarios) y Días de Trabajo Semanales	31
Gráfico 7-23 Desplazamiento por Actividad Económica	39
Gráfico 7-24 Desplazamiento para Atención de Salud.....	40
Gráfico 7-25 Desplazamiento para Educación	41

Listado de Fotografías

Fotografía 7-1	Bellavista
Fotografía 7-2	El Progreso
Fotografía 7-3	Isimanchi
Fotografía 7-4	Zumba
Fotografía 7-5	Pucapamba
Fotografía 7-6	La Balsa
Fotografía 7-7	Derrumbes en El Progreso

Listado de Anexos

Anexo 1	Listado de Técnicos Participantes
Anexo 2	Fichas Aplicadas
Anexo 3	Registro Fotográfico
Anexo 4	Entrevistas
Anexo 5	Matriz de Vulnerabilidad

Listado de Acrónimos

AI	Área de Influencia
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
GAD	Gobierno Autónomo Descentralizado
INEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos
SIG	Sistema de Información Geográfica
LBS	Línea Base Social
MAE	Ministerio del Ambiente
MTC	Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
OP	Políticas Operativas
SUIA	Sistema Único de Información Ambiental
TdRs	Términos de Referencia
TIC	Tecnologías de la Información y Comunicación
WALSH	Servicios Ambientales Walsh SAWMP S.A.

1 FICHA TÉCNICA

<p>Proyecto : Línea de Base Social Realización de una Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe (RG-L1132)</p>
<p>Número de Proyecto: EC145-6</p>
<p>Ubicación: Provincia de Zamora-Chinchipe, Ecuador</p>
<p>Entidad: Banco Interamericano de Desarrollo</p>
<p>Dirección: Av. 12 de Octubre N 24 -528 y Cordero Edf. WTC, Torre B, piso 9 Quito - Ecuador</p>
<p>Número de Teléfono: (593-2) 299-6969</p>
<p>Correo Electrónico: JEANPOLA@iadb.org</p>
<p>Representante de Banco Interamericano de Desarrollo: Sr. Jean Pol Armijos</p>
<p>Consultor Ambiental: Servicios Ambientales Walsh SAWMP S.A. (WALSH)</p>
<p>Calificación: MAE-SUIA-0109-CC</p>

Personal	Profesión
Eduardo Arias	Sociólogo
Ahmad Newton	Sociólogo
Ana Mazonett	Socióloga
Mark Thurber	Especialista Geólogo
Peter Ayarza	Logística
Marta Tur	Planificación
Antonio Semanate	SIG
Alexander Morales	Ambiental

2 INTRODUCCIÓN

Este línea de base presenta las principales características sociales de los asentamientos poblacionales del área de influencia (AI) del Proyecto para la construcción del Eje Vial No.4, Carretera Bellavista – Zumba - La Balsa, provincia de Zamora Chinchipe, obra a ser financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y ejecutada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO). Esta obra es de suma importancia, tanto para los esfuerzos de integración binacional entre Ecuador y Perú, como para el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de estas comunidades.

Este documento presente un resumen de los principales hallazgos encontrados en fuentes secundarias, principalmente estudios anteriores y estadísticas oficiales; e, información primaria obtenida en una fase de campo en junio y julio del 2019 mediante métodos de investigación mixtos: métodos cuantitativos - encuestas y métodos cualitativos - entrevistas.

Las condiciones de vida de la población, respecto a salud, educación, producción y otros indicadores sociales están evaluadas. La interacción e impactos que las actividades del Proyecto puedan acarrear, de manera temporal o permanente, de forma positiva o negativa, en los diferentes contextos sociales del AI están analizados.

Otro objetivo fundamental de la línea de base, es determinar las posibles áreas donde se deberán generar medidas preventivas, mitigantes y/o compensantes, para asegurar el cumplimiento de las salvaguardas establecidas por el BID, principalmente en sus Políticas Operativas (OP): OP 703 (Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias), OP 710 (Política Operativa de Reasentamiento Involuntario), OP 761 (Política Operativa de Igualdad de Género en el Desarrollo); y, en caso de visualizar brechas en estos cumplimientos, generar los insumos necesarios para la construcción de planes y acciones que permitan el desarrollo sano del Proyecto y asegurar la seguridad de los habitantes y sus condiciones de vida.

3 JUSTIFICACIÓN

La línea de base para la evaluación del impacto social en la ejecución del Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa, Provincia Zamora Chinchipe, se realiza para asegurar cumplimiento con las OP y las salvaguardias propuestas por el BID, en su implementación.

El cumplimiento de las OP 703 (Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias), OP 710 (Política Operativa de Reasentamiento Involuntario) y OP 761 (Política Operativa de Igualdad de Género en el Desarrollo) se analiza para este Proyecto.

Las OPs son los lineamientos de BID que deben ser considerados en la evaluación de impacto social de este Proyecto. En este sentido, estos lineamientos preventivos y evaluativos, tales como este estudio deben contener los recursos y recomendaciones necesarias para sustentar la intervención del BID en la obra, logrando que ésta se

encuentre dentro de buenas prácticas de evaluación, salvaguarda, prevención, reducción, mitigación y compensación.

La categorización de este Proyecto está determinada por el análisis cuantitativo y cualitativo de la Línea de Base Social. El BID categoriza los proyectos de los cuales es partícipe a través de su evaluación y su nivel de impacto:

- Categoría A: Incluye proyectos cuyos impactos ambientales y sociales son más pronunciados y en su mayoría permanentes¹.
- Categoría B: Proyectos que generan principalmente impactos locales y a corto plazo².
- Categoría C: Proyectos de impactos mínimos o negativos³.

4 ANTECEDENTES

En el marco del Acuerdo de Paz de Brasilia, suscrito entre Ecuador y Perú el 26 de octubre de 1998, se define el Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, estructurado en base del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza entre los dos países, con el propósito de mejorar el nivel de vida de las poblaciones fronterizas e impulsar la integración y la cooperación entre los dos (2) países. Este Plan Binacional incluye programas en varios ámbitos entre los que destacan el Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva, donde se incluyen cinco (5) proyectos de interconexión vial, denominados ejes viales que suman 2176 km y cuyo objetivo es revertir la situación de interconexión vial limitada y mejorarla para facilitar la integración e intercambio comercial.

Se han realizado importantes esfuerzos en cumplimiento a lo establecido en el Acuerdo de Paz. Se ha ratificado la necesidad de concluir en su totalidad los Ejes de Interconexión Vial Binacional en los últimos Encuentros Presidenciales Ecuador-Perú. Las entidades a cargo son el Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador (MTOPE) y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú (MTC). El Eje Vial IV es el único eje vial pendiente de ejecución en el caso de Ecuador.

Se puede evidenciar como, en forma reiterativa, en estos planes de acción se establece que Ecuador debe realizar los diseños definitivos y la contratación de la construcción del tramo Bellavista- Zumba- La Balsa de aproximadamente 50 km pendientes de ejecución en el Eje Vial 4, mientras que el tramo correspondiente de este eje en Perú ha sido finalizado y llega a la frontera con una carretera asfaltada.

¹ Documento de Enfoque. Evaluación de Salvaguardias Ambientales y Sociales. Evaluación Corporativa. BID. Oficina de Evaluación y Supervisión, Septiembre 2017, New York.

² Documento de Enfoque. Evaluación de Salvaguardias Ambientales y Sociales. Evaluación Corporativa. BID. Oficina de Evaluación y Supervisión, Septiembre 2017, New York.

³ Documento de Enfoque. Evaluación de Salvaguardias Ambientales y Sociales. Evaluación Corporativa. BID. Oficina de Evaluación y Supervisión, Septiembre 2017, New York.

El Gobierno de Ecuador solicitó al BID un préstamo de inversión para apoyar la finalización de las obras correspondientes al Eje Vial No. 4 en Ecuador. El préstamo del BID financiará la señalización, protección de taludes y obras complementarias de 101 km de carretera Clase III existente (Tramo 1, Vilcabamba – Bellavista), la rehabilitación de 12 km de carretera Clase III (Tramo 2, Bellavista – Progreso) y construcción de 37,2 km de carretera Clase III (Tramo 2, Progreso – Zumba – La Balsa) y la construcción de un nuevo acceso desde la vía existente a la parroquia de Zumba, incluyendo además facilidades asociadas como escombreras, campamentos para trabajadores y canteras, entre otras. Las obras serán ejecutadas por el MTOP con el apoyo de subcontratistas. El Eje Vial No. 4, cuando esté terminado, conectará Ecuador con las ciudades de Namballe - Jaén - Bagua - Santa María de Nieva – Saramiriza en territorio peruano y permitirán el acceso desde Ecuador al río Marañón.

5 OBJETIVOS

5.1 Objetivo general

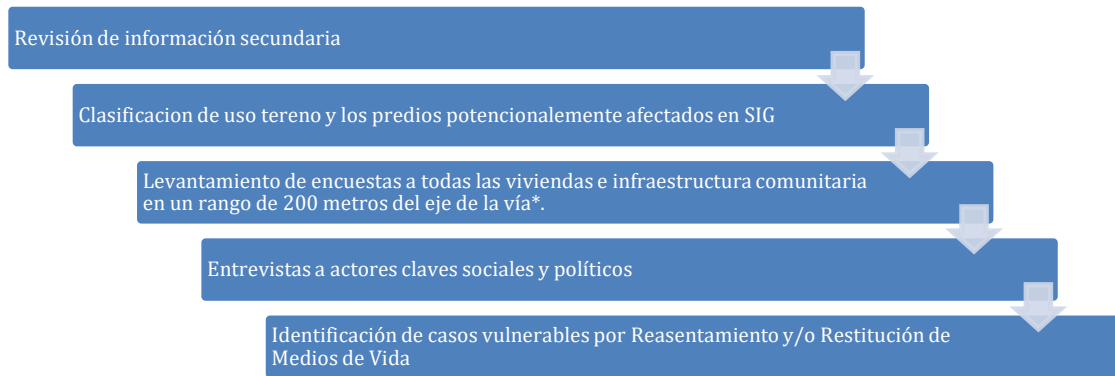
Describir y analizar el estado de situación del componente socio-económico y socio-cultural en el área de AI del Proyecto, constituyendo un inventario del entorno social.

5.2 Objetivos específicos

- Presentar una descripción de los recursos del medio socio-económico y socio-cultural del área de influencia del proyecto.
- Identificar los diferentes actores sociales y grupos involucrados, ya sean instituciones del estado, empresas privadas, organizaciones no gubernamentales, organizaciones sociales, y/o la población en general.
- Recolectar información socio-económico de las viviendas y negocios dentro de un área de 200 m alrededor del trazado de la vía propuesta.
- Determinar los posibles casos de vulnerabilidad que se encuentran, y sus principales medios de vida.
- Delinear los principales impactos generados por las actividades del Proyecto a la población y sus medios de vida, lo cual servirá como insumos para la construcción de planes y medidas que mitiguen, prevengan y/o compensen a los afectados.

6 METODOLOGÍA

Los siguientes pasos se siguieron en el desarrollo de Línea de Base Social (LBS).



*Se determinó la necesidad de un levantamiento censal de las viviendas en un área de 200 metros del eje de la vía, dado que, dentro de la fase de campo, no se entregó la ruta final ni el diseño de la vía y, además, dada la posibilidad que existan micro-variantes dentro del trazado final.

El proceso de desarrollo de la línea de base social tuvo tres (3) pasos:

Primero se realizó una revisión de la información secundaria (EIA anterior al 2012, información entregada por el MTOP, censos de 2010, etc.) donde se buscó caracterizar las unidades político administrativas y comunidades de influencia directa e indirecta; además de las viviendas y negocios que podrían ser potencialmente afectados o puestos en riesgo por el proyecto. Esta estaba realizada a través una identificación de estructuras a lo largo de la vía, utilizando herramientas cartográficas y observaciones en el campo. Los posibles casos de afectados fueron importados a un sistema de información geográfica (SIG), ver mapas en el Anexo.

El segundo paso correspondió al levantamiento de información primaria en campo, para lo cual, dada la información disponible, se determinó el levantamiento de todas las unidades familiares (viviendas) dentro de un rango de 200 metros desde el eje de la vía. Esto, debido a que no se contó con información clara sobre el trazado final de la vía (dentro de la fase de campo) y la posibilidad que existieran cambios en el trazado.

El levantamiento de información en campo se lo realizó a través de encuestas y entrevistas. Las encuestas se dirigieron hacia los habitantes dentro del área de influencia directa de la vía (área contigua de 200 m desde el eje de la vía); las entrevistas se realizarán hacia actores claves que detenten un conocimiento a profundidad de las dinámicas cotidianas de la población, por ejemplo, dirigentes políticos y comunitarios, líderes naturales, párrocos, profesores, etc.

El Anexo Social 1 – Fichas de Campo, incluye los formularios utilizados para las encuestas y entrevistas.

Se procedió, por último, en el tercer paso, a integrar la información primaria y secundaria para el desarrollo de la línea de base social, la cual describe los contextos socioeconómicos y culturales de la población de influencia directa, además realiza un análisis de las personas que potencialmente se podrían ver afectados, permitiendo el determinar de la necesidad o no del desarrollo de un plan de reasentamiento y/o restitución de medios de vida.

6.1 Técnicas de Investigación Cuantitativa

Las encuestas socioeconómicas fueron fundamentales para obtener datos puntuales del área de influencia directa del Proyecto a través de la combinación de preguntas abiertas, semi-abiertas y cerradas. Dentro de este instrumento se privilegia la amplitud de la investigación.

Las encuestas se realizarán en base al siguiente esquema técnico:

Cuadro 6-1 Esquema de Encuestas de Viviendas y Negocios	
Universo	Unidades Familiares (Viviendas) que se encuentren dentro de un rango de 200 metros del eje de la vía.
Dominio	Rural y Urbana
Técnica y Procedimiento	Encuesta directa en el hogar / encuesta por conglomerados
	Tipologías por sexo y edad
Variables	54

6.2 Investigación Cualitativa Entrevistas

Las entrevistas se aplicaron con contenidos y un orden preestablecido, pero dejando abierta la gama de posiciones que desee manifestar el entrevistado, permitiendo que se genere un diálogo fluido entre las dos (2) partes. Se realizaron a personas cuyas percepciones son útiles para comprender un fenómeno social determinado.

Las entrevistas se realizaron en base al siguiente esquema técnico:

Cuadro 6-2 Técnicas de Encuestadores	
Técnica	Entrevista Semi-estructurada
Procedimiento	Entrevista directa con registro fotográfico y audio
Población Objetivo	Líderes comunitarios
	Líderes políticos
	Otros actores sociales claves
N° de Secciones	12

7 RESULTADOS

7.1 Caracterización de las Comunidades en la Zona de Influencia

7.1.1 Ubicación Político Administrativa

La República del Ecuador está dividida en 24 provincias, que a su vez están distribuidas en cuatro (4) regiones (Costa, Sierra, Oriente e Insular). En el año 2008 se crearon zonas de planificación que agrupan a diferentes provincias y cantones del país. En la actualidad existen nueve (9) zonas de planificación.

El Proyecto está ubicado en la provincia de Zamora-Chinchipec, al sur del país en la región oriente, y dentro de la zona de planificación siete (7). El Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Provincial de Zamora-Chinchipec es el ente gestor de la política a nivel provincial. El GAD Municipal del Cantón Chinchipec es el ente gestor de las parroquias y poblados donde se encuentra el Proyecto.

La provincia de Zamora-Chinchipec tiene una superficie de 10.572 km² (28.915 hectáreas), lo cual representa el 4.4% del territorio nacional de Ecuador. Su composición político-administrativa esta presentad abajo. Los cantones y parroquias intersectada por el proyecto esta en negrita.

- **Cantón Chinchipec**
 - Parroquias rurales: Chito, **El Chorro, La Chonta, Pucapamba, San Andrés.**
 - Parroquia urbana: **Zumba (Cabecera cantonal)**
- Cantón-Zamora
 - Parroquias rurales: Cumbaratza, Guadalupe, Imbana, Sabanilla, Timbara, San Carlos de las Minas.
 - Parroquias urbanas: El Limón y Zamora.
- Cantón Centinela del Cóndor
 - Parroquias rurales: Triunfo-Dorado, Panguintza.
 - Parroquia urbana: Zumbi (Cabecera cantonal)
- Cantón El Pangui
 - Parroquias rurales: El Guisme, Pachicutza y Tundayme
 - Parroquia urbana: El Pangui (Cabecera cantonal)
- Cantón Nangaritza
 - Parroquias rurales: Zurmi y Nuevo Paraíso.
 - Parroquia urbana: Guayzimi (Cabecera cantonal)
- Cantón Palanda
 - Parroquias rurales: El Porvenir del Carmen, San Francisco del Vergel, Valladolid y La Canela.
 - Parroquia urbana: Palanda (Cabecera cantonal)
- Cantón Paquisha
 - Parroquias rurales: Bellavista y Nuevo Quito
 - Parroquia urbana: Päuquisha (Cabecera cantonal)
- Cantón Yacuambi
 - Parroquias rurales: La Paz y Tutupali.
 - Parroquia urbana: 28 de Mayo (Cabecera cantonal)
- Cantón Yantzaza
 - Parroquias rurales: Chicaña y Los Encuentros
 - Parroquia urbana: Yanrzaza (Cabecera cantonal)

El siguiente cuadro presenta la ubicación político administrativa del proyecto.

Cuadro 7-1 Ubicación Político Administrativa		
Provincia	Cantón	Parroquias
Zamora-Chinchipe	Chinchipe	Zumba
		El Chorro
		La Chonta
		Pucapamba
Fuente: WALSH, 2019,		

7.1.2 Poblados dentro del Área del Proyecto

La determinación de los poblados que están dentro del área del Proyecto y, por ende, dentro del área de influencia del proyecto, se realizó mediante recorridos del trazado de la vía, identificando los diferentes sectores, a través de entrevistas con los dirigentes comunitarios.

El siguiente cuadro presenta los asentamientos humanos dentro del área de la vía.

Cuadro 7-2 Poblados del Área de Influencia del Proyecto			
Provincia	Cantón	Parroquias	Poblados/Asentamientos (Norte al Sur en la Vía)
Zamora-Chinchipe	Chinchipe	Zumba	Bellavista
			Progreso Alto
			Zumba
			La Chonta
			Nuevo Paraíso
			Las Cidras
			Naranjito
			El Tablón
		El Chorro	El Chorro
		Pucapamba	Pucapamba
La Balsa			
Fuente: WALSH, 2019.			

Se determinó la presencia de 10 poblados dentro del AI del proyecto; la mayoría se ubican dentro de la parroquia de Zumba, uno (1) de ellos se ubica en El Chorro y dos (2) en Pucapamba.

**Fotografía 7-1
Bellavista**



**Fotografía 7-2
El Progreso**



Fotografía 7-3
Isimanchi



Fotografía 7-4
Zumba



Fotografía 7-5
Pucapamba



Fotografía 7-6
La Balsa



Dirigencias Comunitarias

El siguiente cuadro presenta los principales dirigentes políticos y comunitarios del área de influencia del proyecto.

No se determinó la presencia de representantes sociales para el Progreso Alto, Las Cidras, El Chorro, Naranjito y Nuevo Paraíso.

Cuadro 7-3 Dirigentes Políticos y Comunitarios				
Poblado	Organización	Nombre	Cargo	Contacto
Bellavista	Junta Promejoras Barrio Bellavista	Leonor Acaro	Presidente/a	-
	Junta Promejoras Barrio Bellavista	Luis Agrada	Vicepresidente/a	-
	Junta Promejoras Barrio Bellavista	Patricia Uchuari	Secretario/a	-
	Junta Promejoras Barrio Bellavista	Harman Vicente	Tesorero/a	-
	Junta Promejoras Barrio Bellavista	Lucia Barrera	Primer vocal	-
Pucapamba	GAD Parroquial Pucapamba	William Camacho	Presidente/a	0982677325
	GAD Parroquial Pucapamba	Tylor Cabrera	Vicepresidente/a	0960701919
	GAD Parroquial Pucapamba	Elina Camacho	Vocal	0979507332
	GAD Parroquial Pucapamba	Fredy Pintado	Vocal	0979419023
	GAD Parroquial Pucapamba	Gloria Pintado	Vocal	0992164108
El Tablón	GAD Central	Alberto Jaramillo	Alcalde	0985580000
	Directiva promejoras	Diego Abad	Presidente/a	0993872921
	Directiva promejoras	Stalin Aranda	Vicepresidente/a	-
	Directiva promejoras	Mariana Rengel	Secretario/a	-
	Directiva promejoras	Gregorio Gómez	Tesorero/a	-
	Directiva promejoras	Beatriz Aranda	Primer vocal	-
	Directiva promejoras	Rogelio Ortega	Segundo vocal	-
	Directiva promejoras	Rogelio Gómez	Tercer vocal	-
La Balsa	Directiva profiestas	Tylor Cabrera	Presidente/a	0960701919
	Directiva profiestas	Job Jiménez	Vicepresidente/a	-
	Directiva profiestas	Domingo Guevara	Secretario/a	-
	Directiva profiestas	César Villacis	Tesorero/a	0988939172
	Directiva promejoras	Rafael Cueva	Presidente/a	0998286357
	Directiva promejoras	Cecilia Benavides	Vicepresidente/a	-
	Directiva promejoras	Viviana Lalangui	Secretario/a	-
	Directiva promejoras	Marcelo Lalangui	Tesorero/a	-
	Directiva promejoras	José Gavilánez	Primer vocal	-
Zumba	GAD Municipal de Chinchipe	Henry Ordoñez Jaramillo	Alcalde	--

Fuente: WALSH, 2019.

7.1.3 Principales Indicadores Sociales a Nivel Parroquial

Demografía

El siguiente cuadro presenta los habitantes de las parroquias de influencia del proyecto.

Cuadro 7-4 Demografía en las Parroquias de Influencia					
Parroquias	Población Urbana	% Población Urbana	Población Rural	% Población Rural	Total
Zumba	3.163	46%	3.715	54%	6.878
El Chorro	-	-	216	100%	216
La Chonta	-	-	261	100%	261
Pucapamba	-	-	118	100%	118

La parroquia con mayor concentración es Zumba, con 6.878 habitantes, adicional, es la única que tiene población urbana, la cual corresponde al 46% de sus habitantes.

Población por Edad y Sexo

El siguiente cuadro presenta la distribución de la población respecto a su sexo y edad, para las parroquias de influencia.

Cuadro 7-5								
Población de las Parroquias de Influencia por Edad y Sexo								
Grupo de Edad	Zumba		El Chorro		La Chonta		Pucapamba	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
Menor de 1 año	1%	1%	-	0,5%	1%	1%	1%	-
De 1 a 4 años	5%	4%	4%	3%	3%	5%	5%	3%
De 5 a 9 años	6%	6%	5%	5%	7%	4%	3%	3%
De 10 a 14 años	7%	6%	6%	3%	5%	5%	4%	3%
De 15 a 19 años	7%	5%	10%	4%	6%	5%	16%	2%
De 20 a 24 años	4%	3%	8%	2%	5%	3%	10%	3%
De 25 a 29 años	4%	3%	4%	5%	5%	2%	5%	4%
De 30 a 34 años	3%	3%	2%	1%	2%	3%	8%	1%
De 35 a 39 años	3%	3%	4%	3%	3%	3%	2%	2%
De 40 a 44 años	2%	2%	4%	3%	3%	2%	3%	2%
De 45 a 49 años	2%	2%	3%	2%	3%	3%	1%	1%
De 50 a 54 años	2%	2%	2%	1%	2%	2%	3%	4%
De 55 a 59 años	2%	1%	1%	1%	3%	0%	5%	1%
De 60 a 64 años	1%	1%	2%	3%	0%	2%	2%	-
De 65 a 69 años	1%	1%	4%	2%	2%	2%	-	3%
De 70 a 74 años	1%	1%	2%	1%	1%	2%	1%	-
De 75 a 79 años	1%	0,4%	-	1,9%	2%	0,8%	1%	-
De 80 a 84 años	0,3%	0,3%	-	0,5%	0,8%	-	-	-
De 85 a 89 años	0,2%	0,2%	-	0,5%	0,8%	1,1%	-	-
De 90 a 94 años	0,1%	0,1%	-	-	-	-	-	-
De 95 a 99 años	0,03%	0,03%	-	-	-	-	-	-
TOTAL	53,52%	46,48%	58,33%	41,67%	54,02%	45,98%	68,64%	31,36%

Fuente: WALSH, 2019.

La mayor parte de la población se agrupa dentro de las edades de 1 a 19 años, promediando el 40% de la población total de las parroquias. El promedio de adultos mayores (+ 65 años), para las parroquias de El Chorro y la Chonta alcanza el 12%, mientras que para Pucapamba y Zumba, el promedio es de 6%.

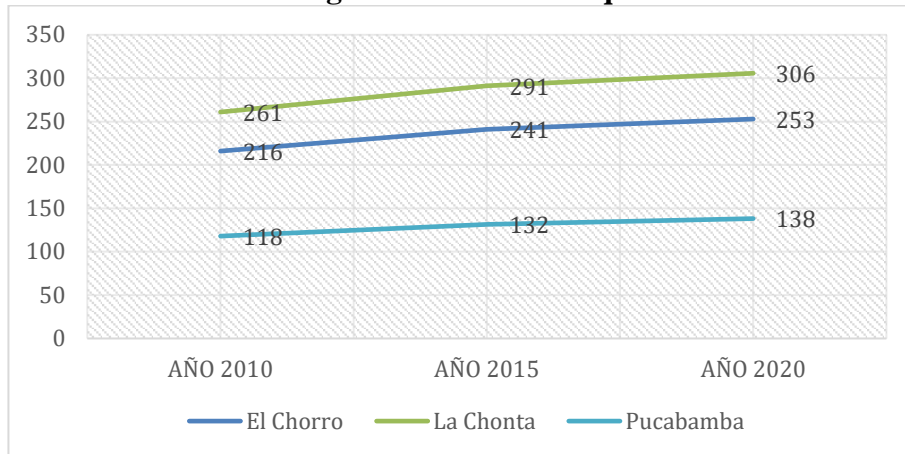
En el grupo de los infantes, menores de un año, se observa que los porcentajes son bajos, alcanzando un máximo de 2%.

El promedio de masculinidad en las parroquias alcanza el 59%, frente a un 41% de mujeres, resaltando el caso de Pucapamba, donde se presenta un 69% de hombres, frente a un 31% de mujeres.

Corregimiento Demográfico

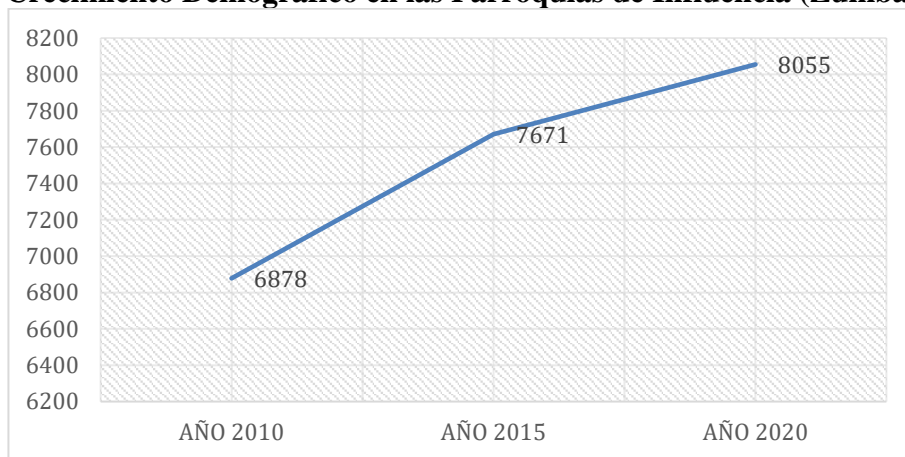
El siguiente gráfico presenta el crecimiento y proyección demográfica en las parroquias de influencia. Se presentan en gráficas diferentes los casos de El Chorro, La Chonta y Pucapamba para una mejor visualización.

Gráfico 7-1
Crecimiento Demográfico en las Parroquias de Influencia



Fuente: Censo de Población y Vivienda 2001 y 2010– INEC

Gráfico 7-2
Crecimiento Demográfico en las Parroquias de Influencia (Zumba)



Fuente: Censo de Población y Vivienda 2001 y 2010– INEC

Auto-identificación Étnica

En los recorridos y en información levantada en campo se determinó que en la zona del Proyecto no existen comunidades o asentamientos indígenas. Sin embargo, para una comprensión del contexto parroquial, se presenta la auto-identificación étnica de su población.

Cuadro 7-6								
Auto-identificación Según su Cultura y Costumbres								
	Zumba		El Chorro		La Chonta		Pucapamba	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Mestizo/a	6485	94%	209	97%	245	94%	100	85%
Blanco/a	215	3%	2	1%	11	4%	6	5%
Afroecuatoriano/a Afrodescendiente	59	1%	5	2%	0	0%	2	2%

Cuadro 7-6								
Auto-identificación Según su Cultura y Costumbres								
	Zumba		El Chorro		La Chonta		Pucapamba	
	Casos	%	Casos	%	Casos	%	Casos	%
Mulato/a	34	0,5%	0	0%	2	1%	2	2%
Indígena	33	0,5%	0	0%	2	1%	1	1%
Negro/a	24	<0,5%	0	0%	0	0%	5	4%
Montubio/a	23	<0,5%	0	0%	1	<0,5%	2	2%
Otro/a	5	<0,5%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	6.878	100%	216	100%	261	100%	118	100%
Fuente: WALSH, 2019								

Del total de las parroquias, la mayor parte de la población se auto-identifica como mestiza. Los porcentajes fluctúan desde el 85% para Pucapamba hasta el 94% para Zumba y La Chonta.

Los porcentajes de indígenas no sobrepasan el 1% en las diferentes parroquias.

7.2 Análisis de Vulnerabilidad Social

Es importante definir primero que se entiende por vulnerabilidad del área del proyecto, para poder analizarla. Los documentos del BID, anclados en un Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, en su Quinto Informe de Evaluación, determinan que la vulnerabilidad es la propensión o predisposición a ser afectado adversamente. Más adelante en el mismo documento, se especifica el concepto de vulnerabilidad, determinando que la misma es entendida como la propensión de los elementos expuestos, tales como los seres humanos, sus medios de vida, y sus activos, a sufrir efectos adversos cuando reciben los impactos de eventos de riesgo.

Al tomar esta definición para el caso específico del proyecto, entendemos a los elementos expuestos, como los seres humanos del área de influencia directa, sus medios de vida y sus activos. Frente a los impactos de eventos de riesgo, las actividades del Proyecto y sus posibles impactos, como, por ejemplo, expropiaciones, reasentamientos involuntarios, inhabilitación de acceso a sus viviendas y/o negocios, cierres viales, polvo, ruido, entre otros.

Adicionalmente, es importante reconocer que los seres humanos, tienen características diferentes (físicas, sociales, culturales, etc.) que les permiten afrontar, en mayor o menor medida, los posibles impactos de parte del proyecto. Por esto se estableció la necesidad de identificar a estas *personas vulnerables*, dentro del área de influencia del proyecto.

El primer paso para la identificación de las personas vulnerables incluyó una sección específica dentro del formulario de Encuestas, donde se reconocieron como vulnerables a los siguientes grupos:

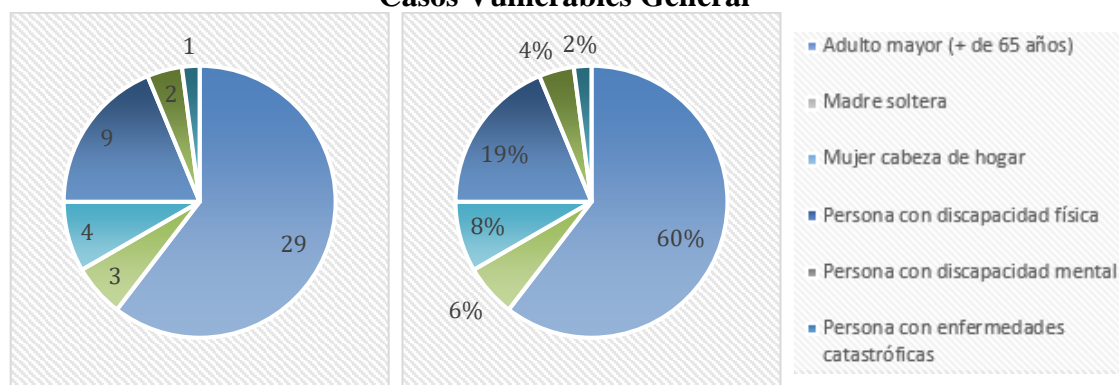
- Persona con discapacidad física
- Persona con discapacidad mental
- Persona con enfermedades catastróficas
- Adulto mayor (+ de 65 años)
- Mujer cabeza de hogar
- Madre soltera
- Inmigrantes ilegales

En campo se preguntó a cada familia si alguno de sus miembros tenía alguna de estas condiciones.

Los siguientes gráficos presentan los resultados respecto a estos grupos. Es importante una correcta caracterización de los casos vulnerables, ya que las medidas que se propondrán para la prevención, mitigación y/o compensación de estos casos, dentro de los diferentes planes, deberán responder a los diferentes contextos sociales de estos grupos.

El siguiente gráfico presenta el número de casos para cada uno de los grupos:

Gráfico 7-3
Casos Vulnerables General



Fuente: WALSH, 2019.

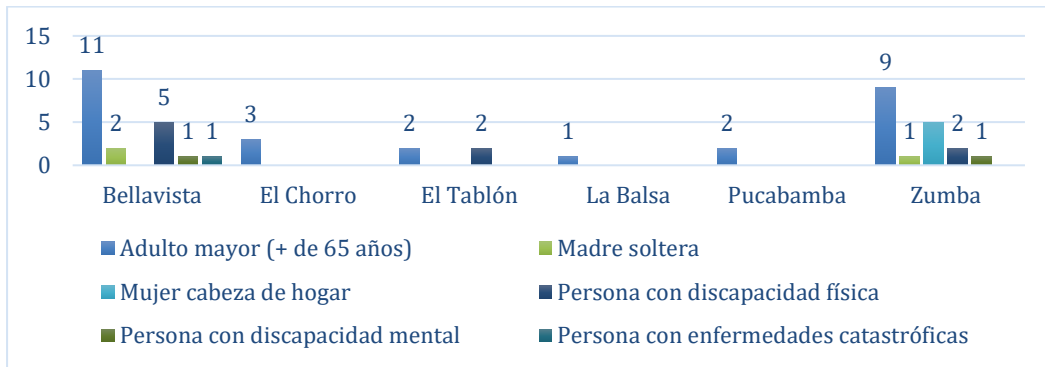
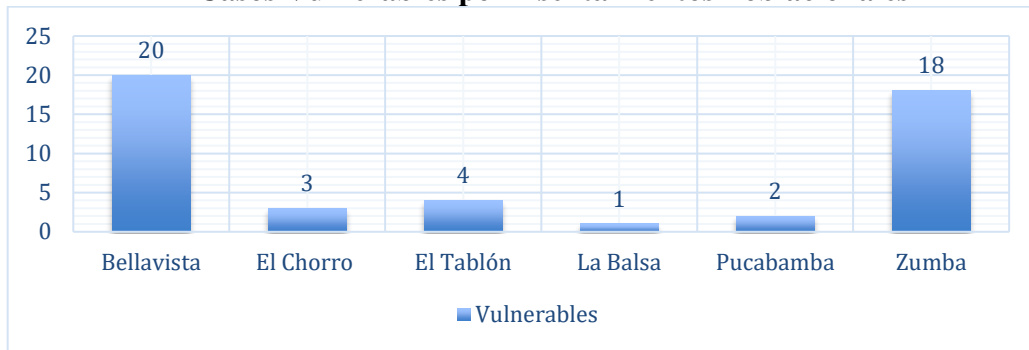
Hubo un total de 48 casos de personas vulnerables dentro de los hogares afectados por el Proyecto. De estos, la mayor parte de los casos corresponden a Adultos mayores, 29 casos (60%), seguido por personas con discapacidad física, 9 casos (19%) y mujeres cabeza de hogar 4 casos (8%), entre las más puntuadas.

Hubo un total de 22 hogares que requerirán reasentamiento involuntario por estar dentro del área de la vía y obras asociadas (incluyendo una franja de diez [10] metros de seguridad). Dos (2) hogares que requerirán reasentamiento involuntario son habitados por personas vulnerables.

No se determinó la presencia de inmigrantes ilegales habitando dentro de las unidades familiares de la zona del proyecto a pesar de que la zona es fronteriza.

Se presentan los siguientes contextos con respecto a la presencia de vulnerables por comunidad.

Gráfico 7-4
Casos Vulnerables por Asentamientos Poblacionales

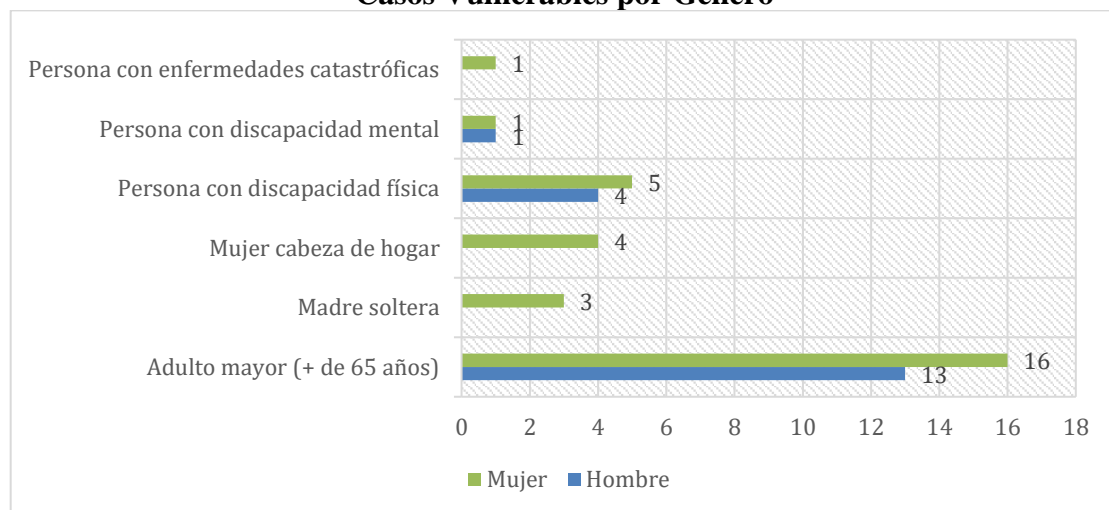


Fuente: WALSH, 2019

El asentamiento con mayor presencia de personas vulnerables es Bellavista con 20 casos, y los adultos mayores son los más recurrentes. Cabe mencionar que este no es el asentamiento más poblado dentro del proyecto. El segundo asentamiento con mayor cantidad de personas vulnerables es Zumba, alcanzando 18 casos.

El siguiente gráfico presenta los casos vulnerables por género.

Gráfico 7-5
Casos Vulnerables por Género

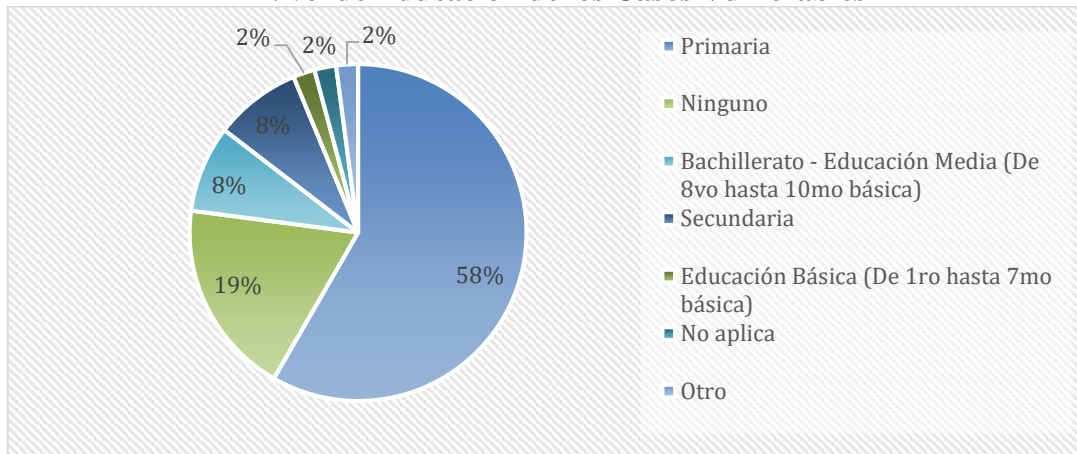


Fuente: WALSH, 2019.

Se observa homogeneidad en los grupos, pero dentro del grupo con mayores casos de vulnerabilidad, adulto mayor, existe una mayoría de mujeres.

Respecto al nivel de educación de los diferentes grupos de personas vulnerables, dentro del siguiente gráfico, se presentan los principales porcentajes.

Gráfico 7-6
Nivel de Educación de los Casos Vulnerables



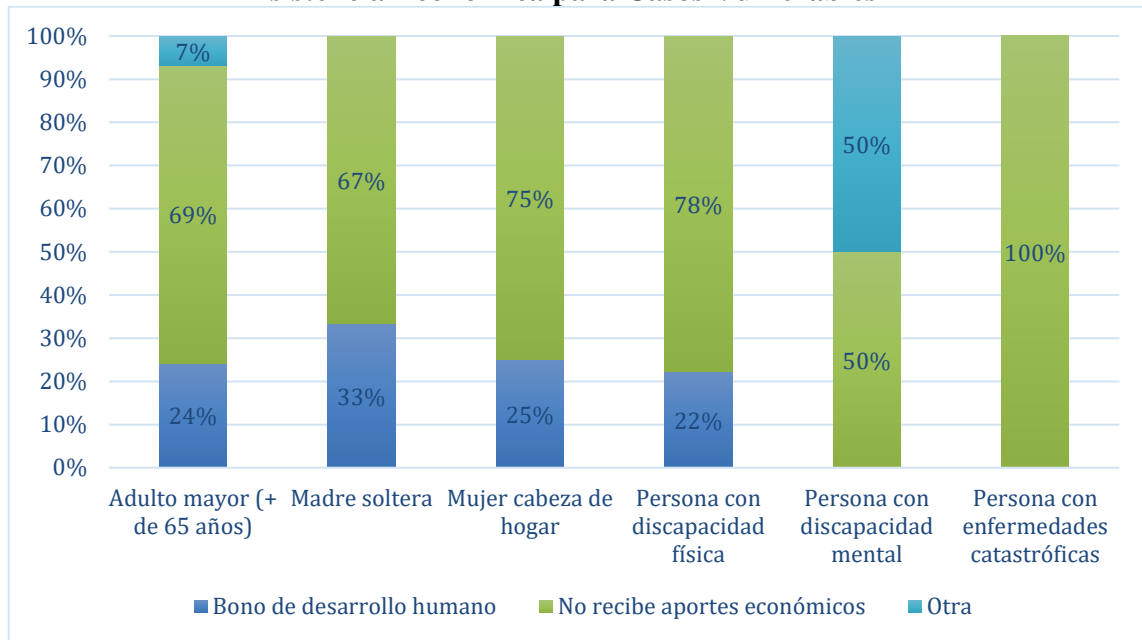
Fuente: WALSH, 2019

El 58% de los casos vulnerables alcanzaron apenas educación primaria, mientras que un 19% no tienen ningún tipo de educación formal. Esta condición lleva a incrementar el nivel de vulnerabilidad de los diferentes grupos y demuestra la necesidad de construcción de planes de comunicación que reconozcan esta realidad, y permitan, de una forma apropiada, el tratamiento de estos grupos.

Se realizaron tres (3) preguntas dentro del análisis de vulnerables, respecto a si estos casos reciben apoyos económicos de parte de alguna institución u organización, asisten a algún centro especializado para el tratamiento de su condición o si pertenecen a alguna organización social o productiva.

Respecto a si reciben aporte económico de alguna organización se presentaron los siguientes resultados.

Gráfico 7-7
Asistencia Económica para Casos Vulnerables

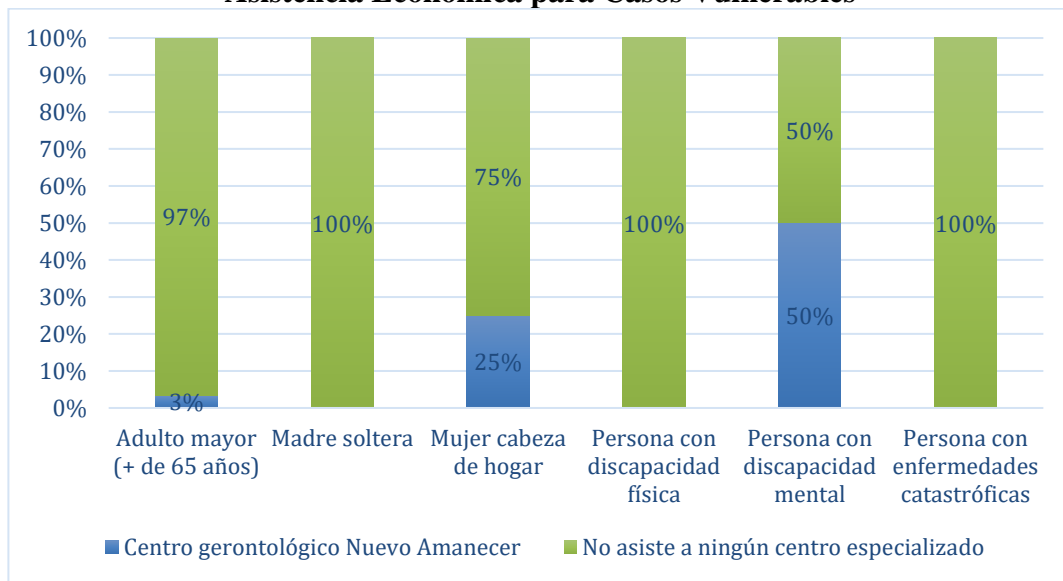


Fuente: WALSH, 2019

La gran mayoría de los casos de vulnerables no reciben aportes económicos de ningún tipo, promediando 73%; dentro de este contexto ningún caso de personas con enfermedades catastróficas recibe aportes económicos. Existe un porcentaje similar entre el 25-35% de aportes del Bono de Desarrollo Humano para los adultos mayores, las madres solteras, las mujeres cabeza de hogar y las personas con discapacidad física.

Respecto a la asistencia a centros de atención especializada, encontramos los siguientes contextos.

Gráfico 7-8
Asistencia Económica para Casos Vulnerables



Fuente: WALSH, 2019.

Existen muy pocos casos vulnerables que asisten a centros especializados, dentro de la zona del Proyecto solo se reconoce el Centro Gerontológico Nuevo Amanecer, al cual asisten principalmente personas con discapacidad mental y mujeres cabezas de hogar.

Por último, al preguntar si pertenecen a alguna organización social o productiva, la totalidad de los casos vulnerables mencionaron que no pertenecen a organizaciones de este tipo.

Una vez descritas las principales características de los grupos vulnerables, dentro del siguiente cuadro se presenta el listado de los casos vulnerables, con sus principales características, en caso se requiera mayor detalle sobre los mismos, ver Anexo Social 5 – Matriz de Vulnerables.

Será de suma importancia entender y contextualizar los diferentes casos vulnerables, para introducir medidas que permitan una adecuada gestión de los impactos en estos grupos, en la presentación de los diferentes planes.

Cuadro 7-7					
Casos Vulnerables Cerca del Proyecto					
Poblado	Género	Parentesco con el jefe/a de Hogar	Edad	Nivel de Instrucción	Vulnerabilidad
El Chorro	Mujer	Cónyuge	69	Ninguno	Adulto mayor (+ de 65 años)
El Chorro	Hombre	Jefe/a	83	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
El Chorro	Mujer	Cónyuge	75	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Jefe/a	54	Primaria	Mujer cabeza de hogar
Zumba	Mujer	Jefe/a	51	Secundaria	Mujer cabeza de hogar
Zumba	Mujer	Jefe/a	76	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Hombre	Jefe/a	67	Primaria	Persona con discapacidad física
Zumba	Hombre	Hijo/a	16	Bachillerato - Educación Media (De 8vo hasta 10mo básica)	Persona con discapacidad mental
Zumba	Mujer	Jefe/a	64	Ninguno	Mujer cabeza de hogar
Zumba	Mujer	Hijo/a	26	Primaria	Persona con discapacidad física
Zumba	Mujer	Hijo/a	20	Bachillerato - Educación Media (De 8vo hasta 10mo básica)	Madre soltera
Zumba	Hombre	Jefe/a	71	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Cónyuge	70	Ninguno	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Hombre	Jefe/a	77	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Cónyuge	71	Primaria	Mujer cabeza de hogar
Zumba	Hombre	Jefe/a	65	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Cónyuge	65	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Jefe/a	89	Ninguno	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Hombre	Jefe/a	79	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Hombre	Jefe/a	80	Ninguno	Adulto mayor (+ de 65 años)

Cuadro 7-7					
Casos Vulnerables Cerca del Proyecto					
Poblado	Género	Parentesco con el jefe/a de Hogar	Edad	Nivel de Instrucción	Vulnerabilidad
Zumba	Mujer	Cónyuge	80	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Cónyuge	76	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Jefe/a	72	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Jefe/a	40	Primaria	Madre soltera
Bellavista	Mujer	Nieto/a	1	No aplica	Persona con discapacidad física
Bellavista	Mujer	Jefe/a	74	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Cónyuge	28	Secundaria	Persona con enfermedades catastróficas
Bellavista	Mujer	Jefe/a	79	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Hombre	Jefe/a	93	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Hijo/a	56	Ninguno	Persona con discapacidad mental
Bellavista	Hombre	Jefe/a	70	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Jefe/a	78	Otro	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Hombre	Hijo/a	47	Primaria	Persona con discapacidad física
Bellavista	Mujer	Jefe/a	66	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Hombre	Hijo/a	45	Bachillerato - Educación Media (De 8vo hasta 10mo básica)	Persona con discapacidad física
Bellavista	Hombre	Jefe/a	75	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Cónyuge	73	Primaria	Persona con discapacidad física
Bellavista	Mujer	Hijo/a	20	Bachillerato - Educación Media (De 8vo hasta 10mo básica)	Madre soltera
Bellavista	Mujer	Hijo/a	14	Educación Básica (De 1ro hasta 7mo básica)	Persona con discapacidad física
Bellavista	Hombre	Jefe/a	78	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)

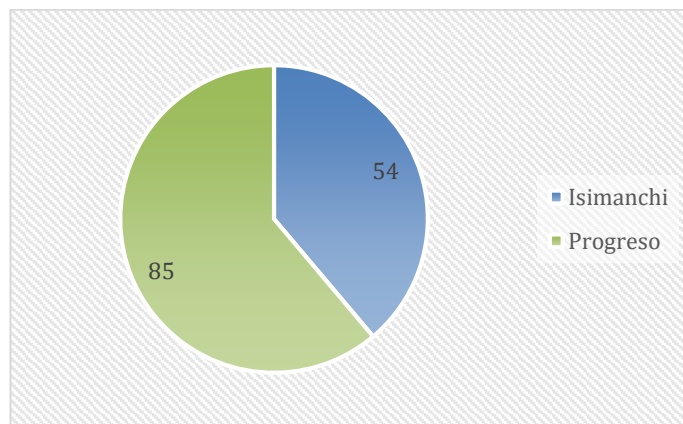
Cuadro 7-7					
Casos Vulnerables Cerca del Proyecto					
Poblado	Género	Parentesco con el jefe/a de Hogar	Edad	Nivel de Instrucción	Vulnerabilidad
Bellavista	Mujer	Cónyuge	66	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
La Balsa	Hombre	Jefe/a	70	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Pucapamba	Hombre	Jefe/a	73	Secundaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Pucapamba	Mujer	Cónyuge	69	Secundaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
El Tablón	Mujer	Jefe/a	77	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
El Tablón	Hombre	Padre/madre	84	Ninguno	Adulto mayor (+ de 65 años)
El Tablón	Hombre	Jefe/a	85	Ninguno	Persona con discapacidad física
El Tablón	Mujer	Cónyuge	73	Ninguno	Persona con discapacidad física

Fuente: WALSH, 2019

Las condiciones geográficas de la zona no permiten el desarrollo del eje vial por el trazado existente de acuerdo a las normas técnicas del MTOP por lo que se definió un trazado campo a traviesa, evitando cruzar por en medio de El Progreso e Isimanchi, disminuyendo así el número de unidades familiares y casos vulnerables afectados.

Dentro de la gráfica inferior se presenta el número de unidades familiares evitadas dado el cambio de ruta.

Gráfico 7-9
Viviendas Evitadas por Cambio de Eje Vial



Fuente: WALSH, 2019

El cambio del eje vial, evitó 139 viviendas, 54 pertenecen al poblado Isimanchi y 85 al poblado El Progreso. Dentro de El Progreso existía un alto riesgo de derrumbes de las viviendas y comercios por las condiciones de suelo y pluviométricas, y sismos como lo que ocurrido en Perú recientemente⁴. El eje vial, pretendía atravesar por el centro de la comunidad, donde existe un importante paso de transeúntes, como los niños y jóvenes en camino a sus escuelas y colegios, y las actividades propias de la cotidianidad de la comunidad.

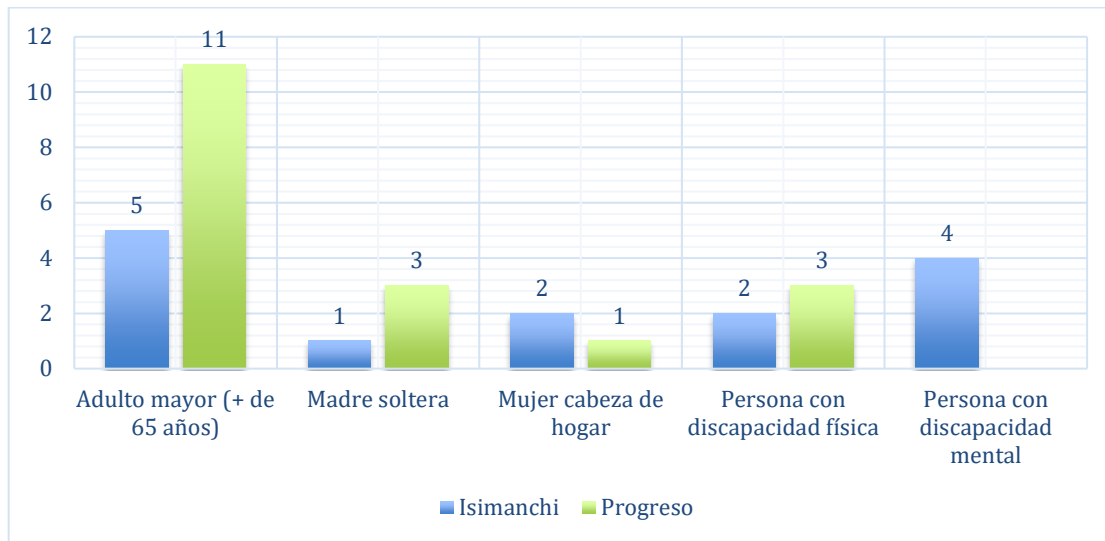
Fotografía 7-7
Derrumbes en El Progreso



Respecto a los casos de vulnerables evitados por el cambio del eje vial, dentro de la siguiente gráfica, se presentan los resultados principales.

⁴ Sismo de magnitud 8,0, el domingo 26 de Mayo del 2019, la región Loreto, en el norte de Perú, según el Servicio Geológico de Estados Unidos.

Gráfico 7-10
Vulnerables Evitados por Cambio de Eje Vial



Fuente: WALSH, 2019

Existe un total de 32 casos de vulnerables que se evitan por el cambio de la ruta del eje, de estos 18 pertenecen al asentamiento de El Progreso y 14 a Isimanchi.

Dentro de El Progreso vemos que la condición de la mayor parte de los vulnerables evitados, es adultos mayores, siguiendo con las dinámicas de otros asentamientos. Posteriormente, se ubican las madres solteras y las personas con discapacidad física, con tres (3) casos cada uno.

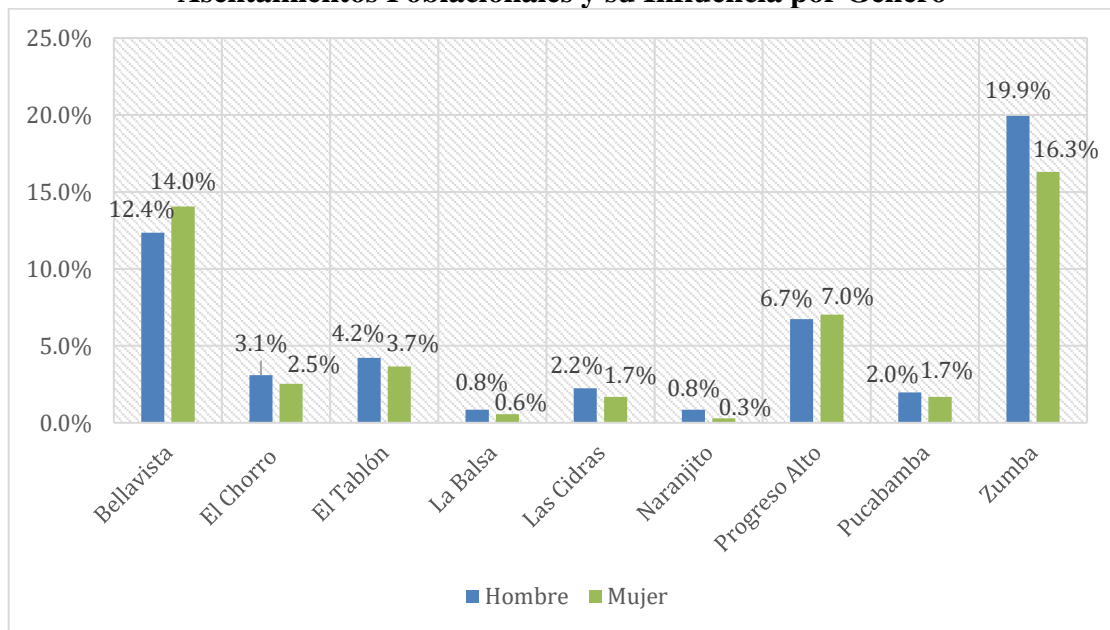
Dentro de Isimanchi, nuevamente la tendencia se mantiene, dado que la mayor parte de los casos son del grupo de personas de adultos mayores, con cinco (5) casos, posteriormente, se ubican las personas con discapacidad mental con cuatro (4) casos.

7.3 Aspectos de Género

Esta sección describe los indicadores de género y se evalúan los posibles impactos que pueden producirse respecto a su asentamiento, discapacidad, edad y actividad. Se identifican las zonas del área de influencia, en las que las mujeres deben tener una participación directa, en cuanto a consultas y buenas prácticas de relacionamiento con las partes interesadas.

El siguiente gráfico presenta los asentamientos del área del proyecto, frente a los índices de género femenino y masculino.

Gráfico 7-11
Asentamientos Poblacionales y su Influencia por Género

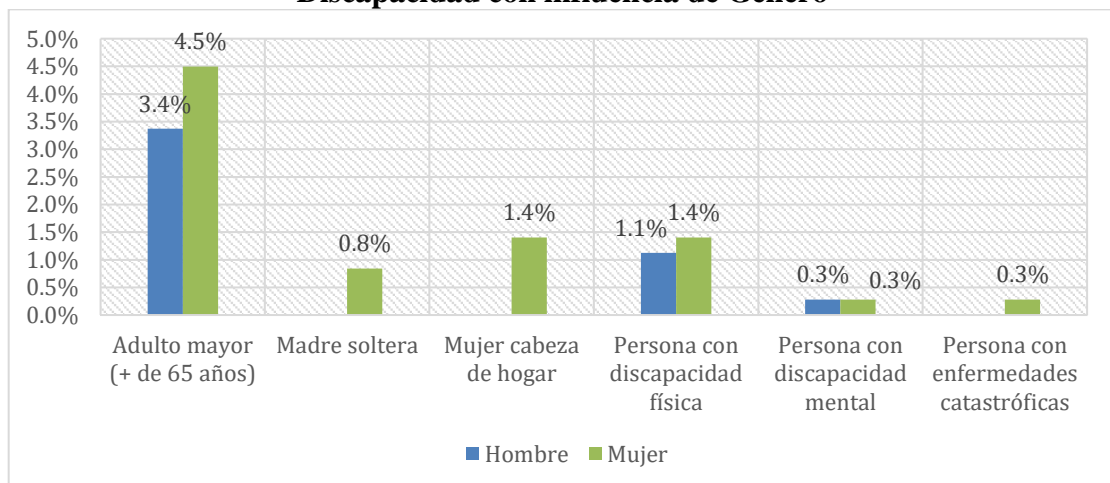


Fuente: WALSH, 2019

Tanto en Bellavista (14%), como Progreso Alto (7%), existe un mayor índice poblacional femenino, y serán en estos asentamientos, donde deberá existir una participación directa en cuanto a consultas y mecanismos de mitigación de impactos sociales, respecto a este género. El resto de zonas tiene un índice que varía entre el 0,2% y 3,6% en relación a la población masculina.

El gráfico a continuación detalla el indicador de discapacidad y su impacto de vulnerabilidad en las mujeres.

Gráfico 7-12
Discapacidad con influencia de Género



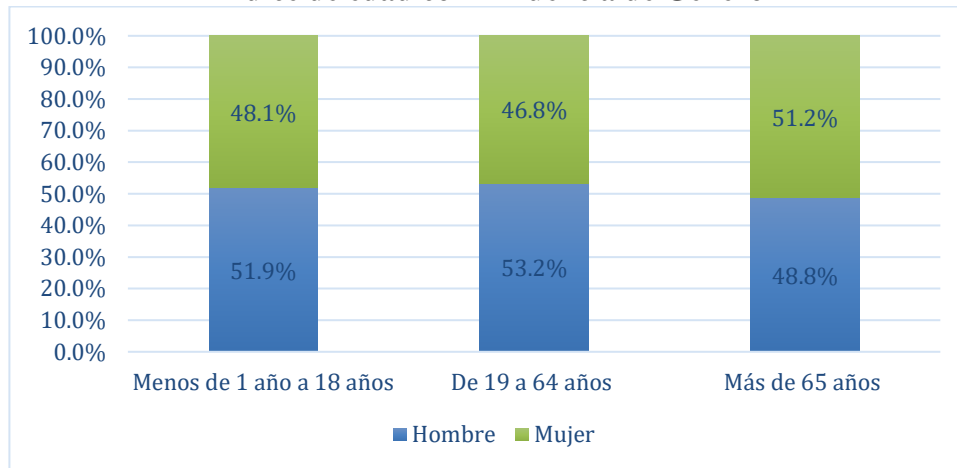
Fuente: WALSH, 2019

El 4,5% de adultos mayores, el 1,4% de personas que sufren discapacidad física y el 0,3% que sufren de enfermedades catastróficas dentro de los asentamientos son principalmente mujeres. De igual manera, el 1,4% son mujeres que solventan sus

hogares y el 0,8% son madres solteras. Las mujeres se encuentran en igual índice en relación a los hombres, en el caso de discapacidad mental.

El siguiente gráfico define el promedio de edades de las personas que se encuentran en los asentamientos del área de influencia, y se determina la incidencia del género.

Gráfico 7-13
Índice de edad con Influencia de Género

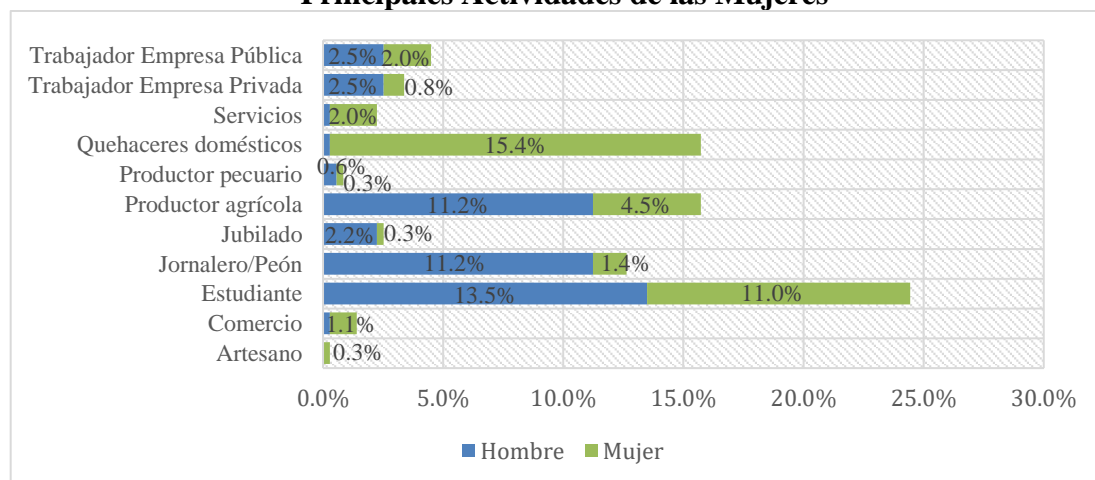


Fuente: WALSH, 2019

Se observa que el 48,1% de las personas de entre 1 a 18 años de edad, son mujeres. El 46,8% de entre 19 a 64 años de edad son mujeres. En ambos casos, la tasa está por debajo del índice de hombres, con una pequeña variación. En el caso de adultos mayores (más de 65 años) las mujeres comprenden un mayor porcentaje, 51,2%, frente a un 48,8% de hombres.

El gráfico a continuación pone en evidencia las actividades cotidianas y económicas desempeñadas principalmente por mujeres.

Gráfico 7-14
Principales Actividades de las Mujeres



Fuente: WALSH, 2019

El 15,4% de las mujeres dentro del área de influencia, desempeñan labores domésticas, mientras que el 0,3% artesanales. El 1,1% de las mujeres realizan trabajos

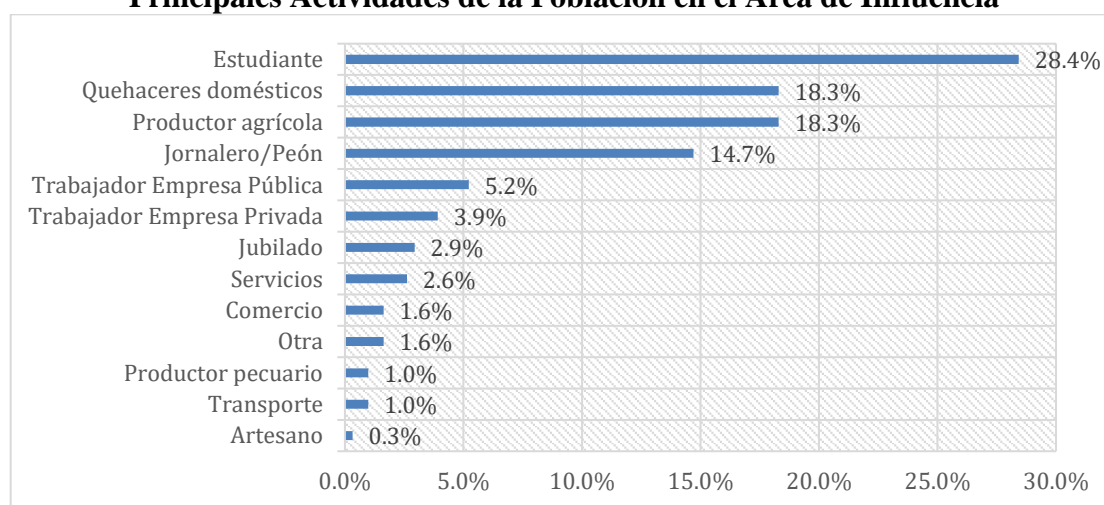
de comercio y el 2,0% prestan servicios varios. Pese a no estar sobre el porcentaje del indicador de hombres, es importante señalar que el 11,0% de la población que se encuentra en la zona de influencia, son mujeres estudiantes.

7.4 Producción y Articulación al Sistema Económico Regional

Esta sección describe indicadores clave sobre la economía y productividad de los individuos y familias ubicadas en el área de influencia de potenciales afectados por el proyecto, así como su articulación al sistema económico regional.

El siguiente cuadro muestra las principales actividades que desempeña la población en el área de influencia.

Gráfico 7-15
Principales Actividades de la Población en el Área de Influencia

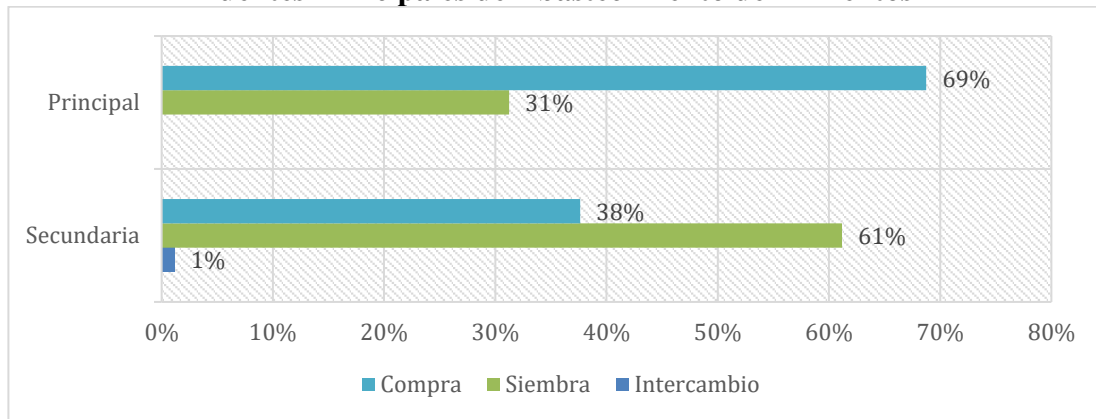


Fuente: WALSH, 2019.

Un 28,4% de los habitantes se dedica a estudiar, correspondiente con la población de niños y jóvenes del sector, y un 18,3% se dedica a quehaceres domésticos. El resto de las actividades productivas se concentra principalmente en tres (3) actividades: producción agrícola (18,3%); trabajo de jornalero o peón (14,7%); y trabajo en empresas públicas (5,2%) y privadas (3,9%). Otras actividades como el comercio, provisión de servicios y transporte se presentan en menor porcentaje.

Las principales fuentes de abastecimiento de alimentos de los pobladores en el AI se observan en el siguiente gráfico.

Gráfico 7-16
Fuentes Principales de Abastecimiento de Alimentos

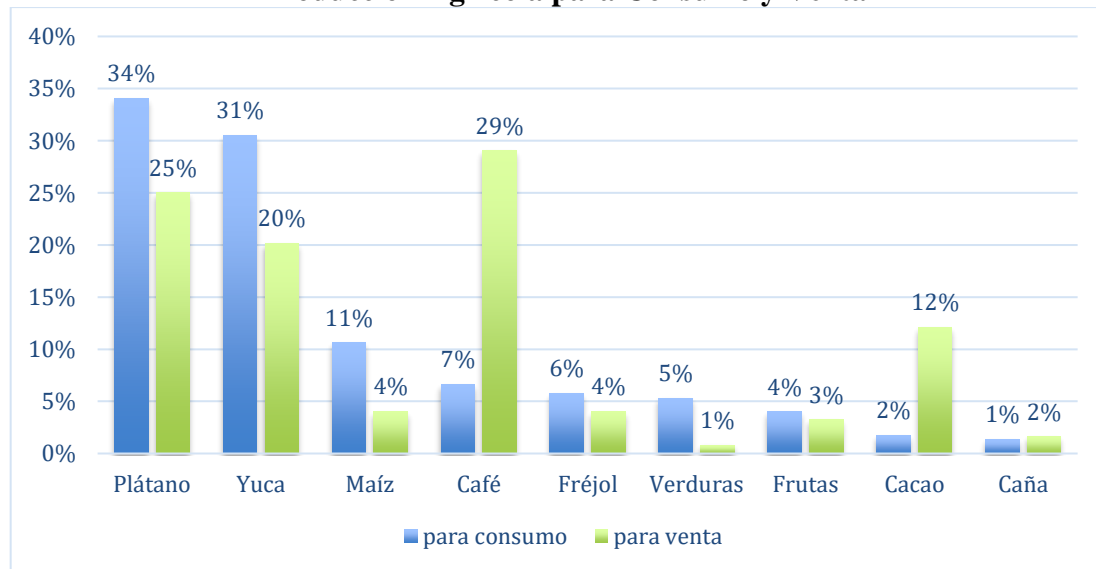


Fuente: WALSH, 2019

Se observa que para el 69% de habitantes, el abastecimiento se lo realiza mediante la compra de productos en tiendas y mercados, complementándose con la siembra para consumo de la familia. Por otra parte, el 31% reporta que su fuente principal es la siembra para autoconsumo, y se complementa con la compra. El intercambio no se presenta como un medio significativo de abastecimiento.

Los gráficos que se presentan a continuación detallan la producción agrícola y pecuaria para consumo y para venta en las comunidades del área de influencia.

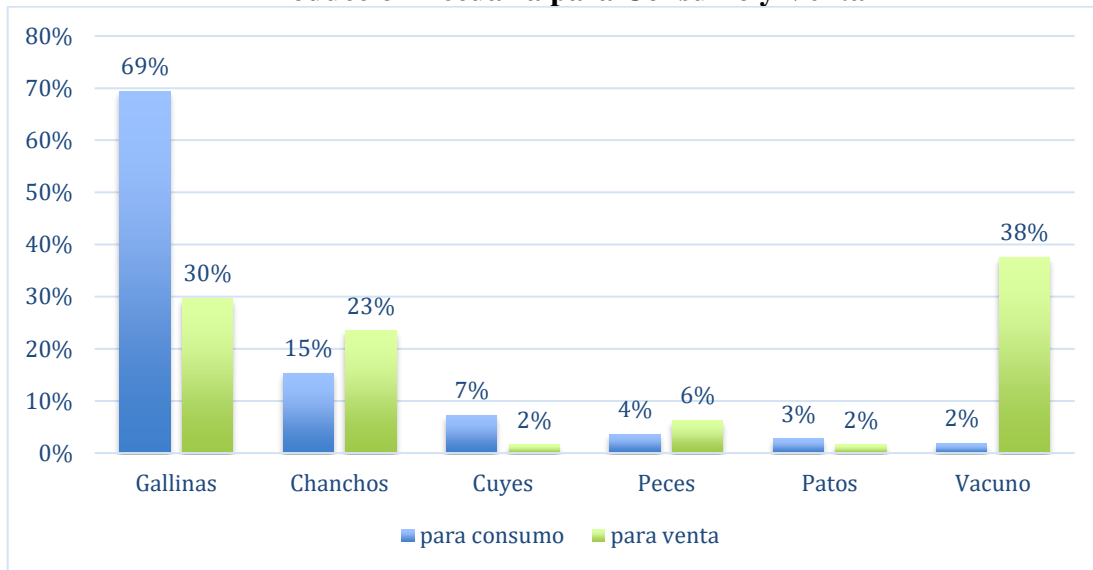
Gráfico 7-17
Producción Agrícola para Consumo y Venta



Fuente: WALSH, 2019

El plátano (34%), la yuca (31%), el maíz (11%) y el café (7%) son los principales productos que se siembran para el consumo de los habitantes. Por su parte, para la comercialización también resalta el plátano (25%) y la yuca (31%), pero se añaden el café (29%) y el cacao (12%).

Gráfico 7-18
Producción Pecuaria para Consumo y Venta

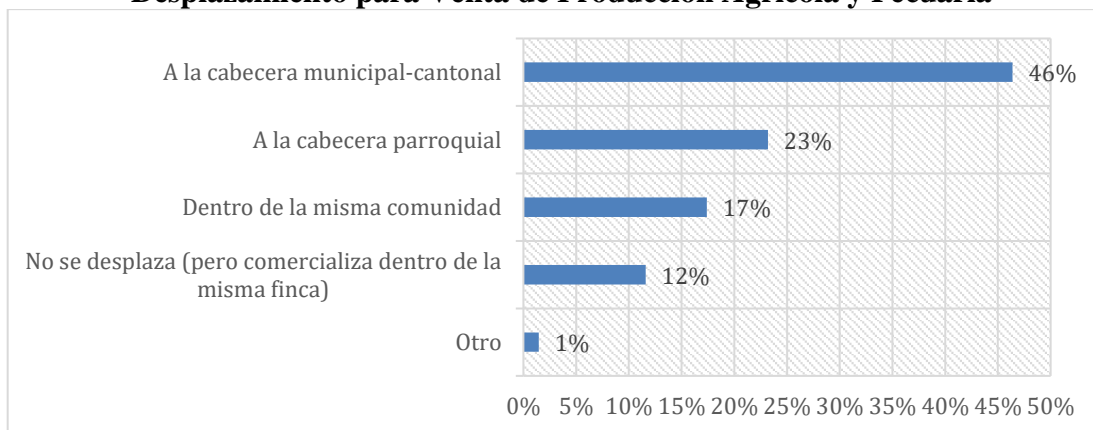


Fuente: WALSH, 2019.

Se observa que como parte de la producción pecuaria para el consumo principalmente se crían gallinas (69%) y chanchos (15%). La producción para la venta se divide entre ganado vacuno (38%), gallinas (30%) y chanchos (23%). La cría de otros animales como cuyes, patos y peces se observa en menor porcentaje tanto para consumo como para venta.

Se preguntó a los habitantes sobre los lugares a los que se desplazan para comercializar los productos agrícolas y pecuarios.

Gráfico 7-19
Desplazamiento para Venta de Producción Agrícola y Pecuaria



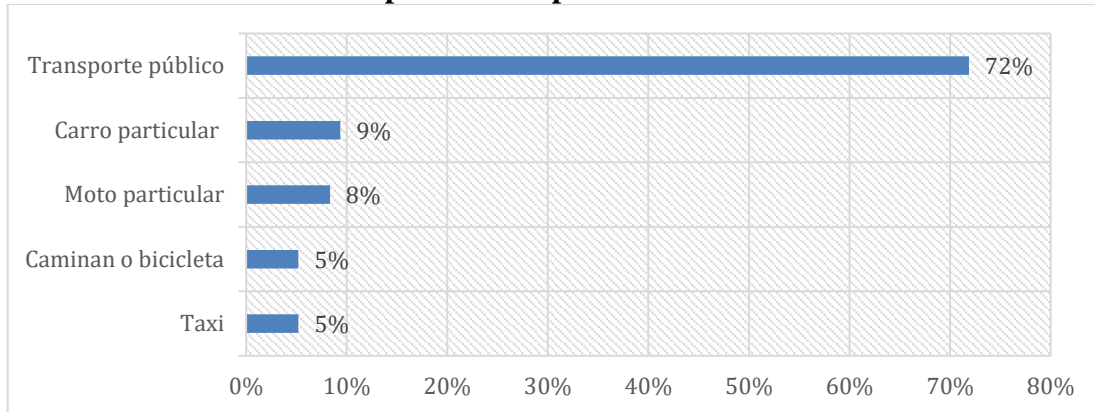
Fuente: WALSH, 2019

La mayoría del comercio se realiza en la cabecera cantonal, en este caso la ciudad de Zumba (46%). Mientras que el 23% se realiza a las diferentes cabeceras parroquiales. El 17% del comercio se realiza dentro de la misma comunidad y únicamente el 12% comercializa directamente desde su finca.

La vía que será intervenida tiene gran importancia para la comercialización de los productos en Zumba, por tanto, será indispensable determinar correctas medidas preventivas y restructurativas para que la comercialización de la producción, anclada a los medios de subsistencia de las unidades familiar, no se vea afectada.

El siguiente gráfico muestra los resultados con respecto a los principales medios de transporte que utilizan los habitantes.

Gráfico 7-20
Medios Principales de Desplazamiento de las Familias

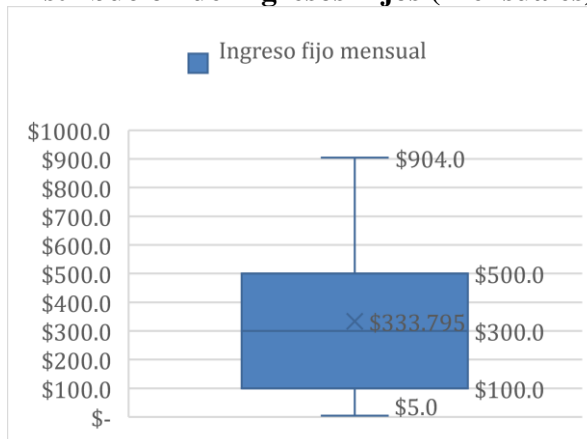


Fuente: WALSH, 2019.

Se observa que la mayoría de las familias se desplaza mediante el transporte público (72%), mientras que en menor grado se utilizan medios particulares como carro (9%) o moto (8%). Un porcentaje menor se moviliza a pie, en bicicleta o en taxi. Dado que el Proyecto de construcción implica el potencial cierre y desvío de tránsito, habrá que considerar la importancia del transporte público para la movilización y realización de actividades económicas de la población en el AI.

El conjunto de gráficos de cajas siguientes muestra la distribución de ingresos para: a) aquellos que perciben un ingreso fijo mensual; y b) aquellos que perciben ingreso diario y cuántos días semanales trabajan.

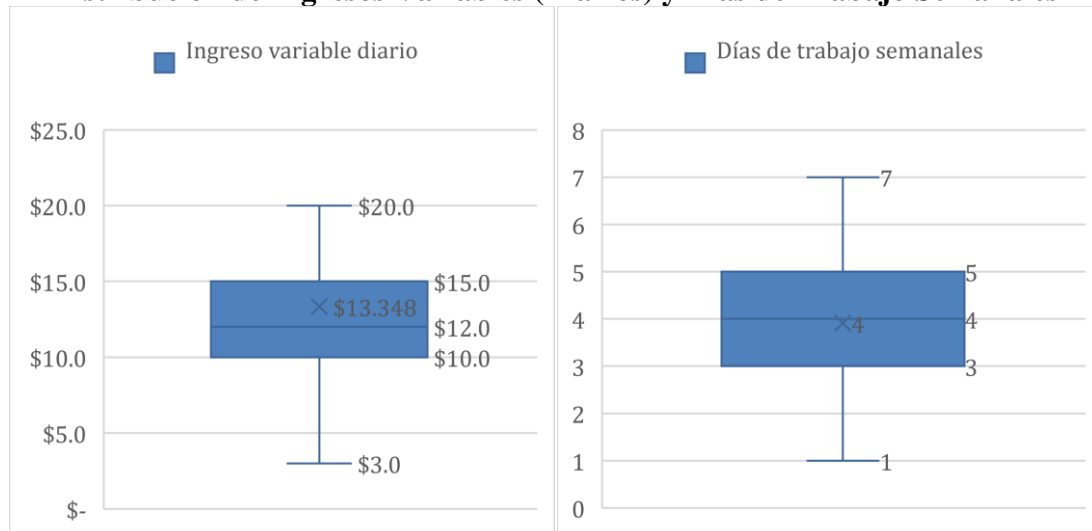
Gráfico 7-21
Distribución de Ingresos Fijos (Mensuales)



Fuente: WALSH, 2019

La distribución de los que reciben un ingreso fijo mensual permite observar que, de un universo de 83 casos, el 50% de los respondientes percibe entre \$100 y \$500 dólares mensuales, con un promedio de \$334.

Gráfico 7-22
Distribución de Ingresos Variables (Diarios) y Días de Trabajo Semanales



Fuente: WALSH, 2019.

Se observa que, de un universo de 69 casos que perciben ingresos trabajando como jornaleros (diarios), el 50% de los respondientes recibe entre \$10 y \$15 dólares diarios, con un promedio de \$13. Adicionalmente, reportan trabajar, en promedio, cuatro (4) días a la semana.

La minería formal e informal es una importante fuente de ingresos para algunas familias. La Mina Bellavista (subterránea) esta ubicada pendiente abajo de Bellavista y provee trabajo a los residentes de Bellavista y de fuera de la región. . También hay una mina de caliza a las afueras de EL Progreso que opera con poca frecuencia. La actividad de minería artesanal en los tributarios de la cuenca del río es una fuente de ingresos adicionales.

Muchos adultos en edad laboral han emigrado del área a otras ciudades de Ecuador, o al extranjero, debido a las limitadas oportunidades en el Cantón. Estas personas regresarán al área para visitar a sus familias, administrar sus fincas y proporcionar bienes y remesas a los miembros de sus familias, incluyendo los vulnerables identificados en esta línea de base social.

7.5 Expectativas Poblacionales

Es importante mencionar, para el análisis de las expectativas poblacionales, un hecho que condiciona este contexto, la carencia, desde la fundación de los diferentes asentamientos poblacionales, de una infraestructura vial estable, eficaz y permanente, capaz de resistir los embates naturales de la zona. Esto ha mermado significativamente la calidad de vida de la población y sus posibilidades de crecimiento y desarrollo económico.

La totalidad de los dirigentes comunitarios mencionaron claramente, dentro de las entrevistas desarrolladas, que el Proyecto es un “sueño” que tiene la población, ya que este afectará, de manera positiva, en la calidad de vida de la población.

Un ejemplo de esta posición es lo mencionado por Luis Acreda Capa, vicepresidente del Barrio Bellavista, en la entrevista realizada el 28/6/2019:

“El Proyecto de la vía es muy importante y trae beneficios para toda la comunidad. Para mejorar la situación de la vida de los grupos vulnerables se debe ayudar con aportes directos de la minería, hacer un pedido para construir un centro de atención para adultos mayores... Como desventaja pienso que podrían darse accidentes en las vías, en esta zona carece de accidentes últimamente, existe respeto a la velocidad. Cuando se construya la vía se debe construir muros para controlar la velocidad”.

El señor Rafael Silvio Cueva Benavides, presidente del barrio Las Cidras, en la entrevista realizada el 30/6/2019, menciona de forma similar:

“La construcción de la vía es un sueño para realizar sus actividades, especialmente en el sector agropecuario para sacar sus productos a nivel nacional e internacional. Incrementar el turismo para mejorar el empleo y realizar inversiones más seguras”.

Estos dos (2) comentarios reflejan claramente la posición de la mayor parte de la población del área del proyecto, tanto de sus dirigentes comunitarios, como de la población en general.

Estos comentarios y perspectivas reflejan también una temática que debe ser abordada de forma clara y eficaz de parte del Proyecto y sus ejecutores. Dado la presencia de diferentes equipos (MTOPE, Consultores, Constructores, etc.), dentro de la población se ha generado un alto nivel de expectativa respecto al inicio de los trabajos, la cual, de no ser manejada adecuadamente, puede resultar en la generación de pasivos sociales y posiciones en contra de las diferentes instituciones y equipos alrededor del proyecto.

Al ser una promesa que se ha construido a través del tiempo en el imaginario de la población y, al tener ahora una perspectiva clara de un posible inicio de los trabajos, la población se encuentra expectante respecto a la consumación del proyecto, por lo que será de suma importancia que se realicen adecuados procesos de socialización y comunicación, que informen de los tiempos reales para la ejecución de las diferentes fases del proyecto.

Un plan de comunicación se entregará dentro de los productos de esta consultoría, el cual mantendrá informada a la población de los diferentes avances de los procesos previos al inicio efectivo de la construcción, además, de una comunicación constante durante la fase de construcción.

7.6 Pasivos y Riesgos Geológicos

La vía existente entre Bellavista y El Progreso sufre de los impactos de aluviones en las quebradas y derrumbes en las pendientes, especialmente en áreas deforestadas. En invierno la vía puede cerrarse por días, y estos procesos ponen en riesgo a la gente que usan la vía y las viviendas y comercios cerca de ésta. Estos procesos existen al sur de El Progreso pero con una frecuencia y magnitud menor.

7.7 Pasivos Existentes y Riesgo Contextual

Se preguntó sobre la existencia de conflictos sociales actuales dentro de los diferentes grupos poblacionales de los diferentes asentamientos del área de influencia, para un análisis de los pasivos y el riesgo contextual, como parte de las entrevistas a los dirigentes comunitarios. El siguiente cuadro resume los principales resultados.

Cuadro 7-8				
Principales Riesgos y Problemas Sociales en los Poblados de Influencia				
Poblado	Niño/ as y jóvenes	Mujeres (menos de 65 años)	Hombres (menos de 65 años)	Adultos mayores (más de 65 años)
Barrio Bellavista	Violencia intrafamiliar	Todo está bien	Alcoholismo	Falta de atención de familiares
Nuevo Paraíso	Salud	Desempleo	Desempleo	Salud
Barrio Las Cidras	Tráfico, transporte / Inseguridad	Desempleo	Desempleo	Falta de atención de instituciones
Pucapamba	Tráfico, transporte	Desempleo	Desempleo	Falta de atención de instituciones
El Progreso Alto	Tráfico, transporte / Alcoholismo	Desempleo	Desempleo	Falta de atención de instituciones
El Tablón	Falta de obras, educación, vialidad	Desempleo	Desempleo	Salud
Barrio la Balsa	Tráfico, transporte	Desempleo	Desempleo	Falta de atención de instituciones
El Chorro	Educación	Salud	Alcoholismo	Salud
Naranjito	Tráfico, transporte / Alcoholismo	Desempleo	Desempleo	Salud / Tráfico Transporte
Zumba	Educación / Alcoholismo	Desempleo	Economía, precios altos, impuestos	Falta de atención de instituciones

Fuente: WALSH, 2019.

El grupo de niño/as y jóvenes, en la mayor parte de los asentamientos, el primer problema que reconoce es la falta de transporte, principalmente por el traslado que realizan hacia las instituciones educativas. Al analizar esta problemática se reconocen dos (2) momentos. En un primer momento, al realizarse la construcción de la vía, la ya difícil condición de transporte de los niños/as y jóvenes, será afectada nuevamente por los impactos propios de la obra, como cierres viales, limitación de movilidad, tráfico, entre otros, por lo cual será de suma importancia la generación de planes de prevención y mitigación de estos impactos. En un segundo momento, el impacto al transporte y movilidad de los niños/as y jóvenes será positivo, dado que la construcción de la vía, mejorará la condición de movilidad de los sectores.

Un problema que es común en tres (3) de las comunidades es el alcoholismo dentro de los jóvenes, si bien el proyecto, pudiese tener una articulación indirecta en esta problemática, se puede analizar la posibilidad de aportar al tratamiento de este tema, con charlas o capacitaciones de parte del personal de relaciones comunitarias que deberá existir en la fase de construcción, lo cual, no resolverá esta difícil temática, pero aportará a su disminución.

Existe una problemática recurrente en las diferentes zonas rurales del país dentro del grupo mujeres y hombres en edades productivas, la falta de empleo. Es necesario analizar el impacto del Proyecto en esta problemática en dos momentos; por un lado, al realizar la construcción de la vía, se generará una dinamización económica temporal, dado los recursos y servicios que pudiesen necesitar las diferentes actividades relacionadas a la construcción del proyecto, lo cual, de manera temporal, pudiera generar un ingreso extra a los negocios y viviendas del área de influencia.

La adecuada finalización de la construcción de la vía, supondrá, en un segundo momento, un mejoramiento en la condición de transporte tanto de personas como productos, lo que pudiese mejorar las condiciones socioeconómicas de las familias. Adicionalmente, al existir mejores condiciones de movilidad, es posible que el sector se vuelva más atractivo a inversiones, lo cual, podría acarrear la generación de plazas de trabajo.

Por último, dentro de los tres (3) grupos analizados, para las personas mayores de 65 años⁵, existe nuevamente una problemática común entre los diferentes asentamientos, la falta de atención de parte de instituciones. La construcción del Proyecto no tiene una incidencia directa en el tratamiento de esta temática, adicional a mejorar las condiciones de acceso vial de las instituciones, y, por consiguiente, de posible atención. Pero, dado que se ha realizado un esfuerzo por contar con un listado de los adultos mayores que podrían ser afectados por la construcción del proyecto⁶, dentro del período de construcción se pueden coordinar acciones entre los relacionadores comunitarios y las instituciones responsables de estas temáticas, para el tratamiento de los casos más urgentes o sensibles.

Adicionalmente a las preguntas respecto a los principales por grupos sociales, se preguntó a los dirigentes comunitarios sobre los tres (3) principales problemas dentro de las comunidades; dentro de la siguiente tabla se presentan los principales criterios.

⁵ Este grupo es considerado como vulnerable, un análisis más profundo de sus condiciones se encuentra en el acápite Análisis de vulnerabilidad social.

⁶ Ver Cuadro de Casos Vulnerables en la Zona del Proyecto.

Cuadro 7-9			
Principales Riesgos y Problemas en los Poblado del AI del Proyecto			
Asentamiento	Problema 1	Problema 2	Problema 3
Barrio Bellavista	Alcoholismo	Problemas de recolección de basura, la mentalidad de la gente hace que se acumula.	Mala calidad del agua, produce enfermedades especialmente en niños.
Nuevo Paraíso	Falta de agua potable para la salud.	Falta de eje vial, no se puede realizar comercio con otras poblaciones y consolidar empleo minero.	Falta de planta de tratamiento para aguas negras
Barrio Las Cidras	Mala calidad del agua	Mala calidad de la vía	-
Pucapamba	Mala calidad de la vía	Falta de fuentes de trabajo	Falta de medios de comunicación
El Progreso Alto	Mejoramiento de vías, lo cual permite sacar sus productos agrícolas (muchos derrumbes)	Mala calidad de agua, se están derrumbando los tanques de almacenamiento	Mejorar la infraestructura educativa
El Tablón	No tener la vía adecuada.	Falta de alcantarillado fluvial y sanitario	No poseer agua potable
Barrio la Balsa	Mala calidad de los terrenos.	Falta de atención de salud	Falta de medios de comunicación (falta de señal de celulares e internet)
El Chorro	Educación, falta colegio.	Salud, se necesita más atención, visita a casas y adulto mayor	Desempleo
Naranjito	Falta de transporte y vialidad.	Alcoholismo de la población.	Desempleo
Zumba	Desempleo, falta de oportunidades.	Eje vial, conexión con Loja.	Servicios Básicos
Fuente: WALSH, 2019.			

Consecuentemente con los problemas identificados para los diferentes grupos sociales de los asentamientos, dentro de los problemas generales de los asentamientos, se determina que estos giran en torno a tres (3) temáticas generales vialidad y transporte, servicios básicos y producción y economía.

La construcción de la vía tendrá un impacto fundamental dentro de la primera temática, como se ha mencionado, esto supondrá el mejoramiento de las condiciones de vida de la población. Pero durante la fase de construcción, supondrá ciertos impactos negativos temporales a la mayoría de la población, como, aún más dificultan en movilidad, polvo, ruido, etc., e impactos permanentes a un grupo específico de la población, dado la posibilidad de desplazamiento involuntario.

Respecto al reasentamiento involuntario, el Plan de Reasentamiento delinea las medidas y formas en las que será abordada esta sensible temática; y, respecto a los impactos temporales durante la fase de construcción, dentro del Plan de Restitución de Medias de Vida se presentan las medidas preventivas y correctivas a ser aplicadas.

La segunda temática identificada como pasivo dentro de los asentamientos tiene que ver con los servicios básicos, esta es una temática que poco tiene que ver con las

dinámicas del proyecto, dado que es una competencia directa de las autoridades locales y su gestión debe ser impulsada por los líderes políticos y sociales.

La producción y economía será impactada como parte de los principales pasivos sociales, primero y temporalmente de forma negativa dados los trabajos a realizarse en la vía, puede suspender el traslado de productos y la accesibilidad a los predios; pero posteriormente, y definitivamente de forma positiva, ya que se mejorarán las condiciones de traslado de los productos.

7.8 Análisis de Posibles Impactos Generados por la Presencia de Trabajadores de Construcción

El acertado análisis de los posibles impactos generados por la presencia de los trabajadores de la construcción del Proyecto de Integración Fronteriza- Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa, Provincia Zamora Chinchipe, debe incluir la evaluación de los siguientes puntos:

- ¿Qué valor otorgan las partes interesadas a los hábitats naturales y los ecosistemas?
- ¿Cuál es la importancia que le dan las partes interesadas a la herencia cultural tangible e intangible, como los conocimientos tradicionales?
- ¿Cuáles son los vínculos rituales o espirituales con el lugar?
- ¿Cuál es la manera en que el capital social proporciona sistemas de reciprocidad y seguridad humana?
- ¿Cuál es la forma en la que los patrones de desigualdad y exclusión social afectan a diferentes grupos, por ejemplo, el estatus de las mujeres en la sociedad del área de influencia?
- ¿Cuáles son los niveles de confianza en las instituciones locales?

Los códigos de conducta generados por el BID fungen como lineamientos básicos que encausan los estándares de integridad, discreción y ética laboral y por los cuales debe regirse todo trabajador público o privado involucrado en el proyecto, por tanto se considera que los potenciales impactos se encuentran vinculados a las categorías de⁷:

- a) Impacto transfronterizo
- b) Impacto en territorio
- c) Impacto en relación a género
- d) Impacto en relación a salud ocupacional y planes de contingencia para la prevención de accidentes.
- e) Impacto en relación a la dinamización de la economía

7.8.1 Impactos Transfronterizos

⁷ En base al documento *Consulta Significativa con las Partes Interesadas: Series del BID sobre riesgo y oportunidad ambiental y social / Reidar Kvam. p. cm. — (Monografía del BID; 545).*

Es de conocimiento general que el área de influencia y sus actuales caminos de primer y segundo orden, no cuentan con la seguridad ni el control necesario para mitigar problemáticas vinculadas al contrabando, narcotráfico y minería legal y ilegal.

Es importante tomar en cuenta que la construcción del tramo propuesto para el proyecto, es una vía que permitirá que estas actividades se desarrollen con más intensidad, si acaso no se toman las medidas preventivas necesarias.

Esto puede resultar en la vulneración tanto para las partes de interés, como para los obreros de la construcción y la Concesionaria, al igual que un gran impacto para el Prestatario y el Prestamista, ya que los espacios a intervenir pueden convertirse en *no-lugares*, nichos en los cuales se dé lugar para la operacionalización de actividades ilícitas.

A pesar de que la responsabilidad directa del control de actividades ilícitas, no está dentro de la competencia de los actores vinculados al Proyecto (BID, MTOP, Contratistas, etc.) deben existir procesos de acercamiento de parte de los vinculados en la construcción de la obra, a través de sus equipos de relacionamiento comunitario, con las autoridades respectivas (Policía Nacional, GAD Municipal y Parroquial, Tenencia Política) para coordinar acciones que permitan la mitigación y prevención del incremento de estas actividades en sus trabajadores y en la población en general.

7.8.2 Impacto en Territorio

La presencia de los trabajadores para la construcción de la vía, tendrá un impacto directo en el uso de los diferentes territorios, tanto privados, como comunitarios, de los asentamientos de influencia del proyecto.

Una apropiada socialización y comunicación de parte de la constructora, respecto a los espacios a los que pueden o no acceder los trabajadores, requiere primero reconocer, cuáles de estos espacios tienen valor para los pobladores, son inaccesibles, etc., a través de reuniones coordinadas con los líderes comunitarios y la población.

Una vez que se tenga un cabal conocimiento de los límites establecidos por las comunidades, será de suma importancia que los trabajadores cuenten con procesos de socialización y comunicación claros respecto a las normas de conducta, territorios y espacios a los cuales pueden o no acceder.

Será importante que la concesionaria facilite, de forma simultánea, adecuados espacios de descanso, ocio, socialización propios para los trabajadores y que no estén entrelazados con las actividades de las comunidades.

7.8.3 Impacto en Relación a Género

Al igual que lo señalado en el punto anterior, deben existir espacios diferenciados en los cuales se prevengan posibles casos de violación, prostitución o cualquier riesgo de vulneración o precarización de la mujer, niñas y adolescentes.

Los trabajadores deben tener una sólida capacitación respecto a su relacionamiento para con la comunidad.

Se sugiere revisar los gráficos de vulnerabilidad y género citados en este documento.

7.8.4 Impacto en Relación a Salud Ocupacional y Planes de Contingencia para Prevención de Accidentes

La subcontratación de la población de área de influencia, en caso de que sea necesaria para la Concesionaria, debe ser regularizada y su relación de dependencia laboral deberá estar normalizada bajo la ley. De igual forma, las condiciones, tanto para los trabajadores que migren al área de influencia, al igual que aquellos que se encuentren habitándola, deben ser acorde a un estándar del código de conducta, el cual promueva el bienestar físico y mental de los trabajadores.

Es de suma importancia que los trabajadores que migren a la zona de influencia, se encuentren con un buen estado de salud física y mental con fin de salvaguardar la integridad de los moradores de las comunidades.

Así mismo, se sugiere contar con la señalética adecuada y oportuna para la intervención de los tramos, ya que esto puede perjudicar, tanto al trabajador, como a los moradores dada la posible generación de accidentes o de bloqueos de vía.

Se sugiere revisar gráficos de análisis de otros riesgos con el indicador de transporte. Sin embargo, se evidenció el poco uso actual de la vía existente durante la fase de campo.

7.8.5 Impacto en Relación a la Dinamización de la Economía

Si bien es cierto que la mayoría de impactos están considerados a partir de las adversidades que pueden provocar los impactos del Proyecto en las comunidades, existen impactos positivos que benefician a las comunidades existentes en el área de influencia, como resultado de la llegada de trabajadores a un sitio.

En este sentido, un impacto al corto y mediano plazo, será la implementación de comercios fortuitos, tales como comedores, y todo tipo de servicio que pueda brindarse a los trabajadores y a las diferentes actividades de construcción.

El ingreso de equipos de trabajo para la vía podrá generar una economía temporal dentro de las comunidades, pero también es importante considerar el impacto que puede esto ocasionar en relación al *género* y salud ocupacional⁸. Es decir, se puede dar el caso que la dinamización de la economía, pueda resultar en una problemática aun mayor, por tanto, se sugiere estricto control y capacitación continuo para los trabajadores.

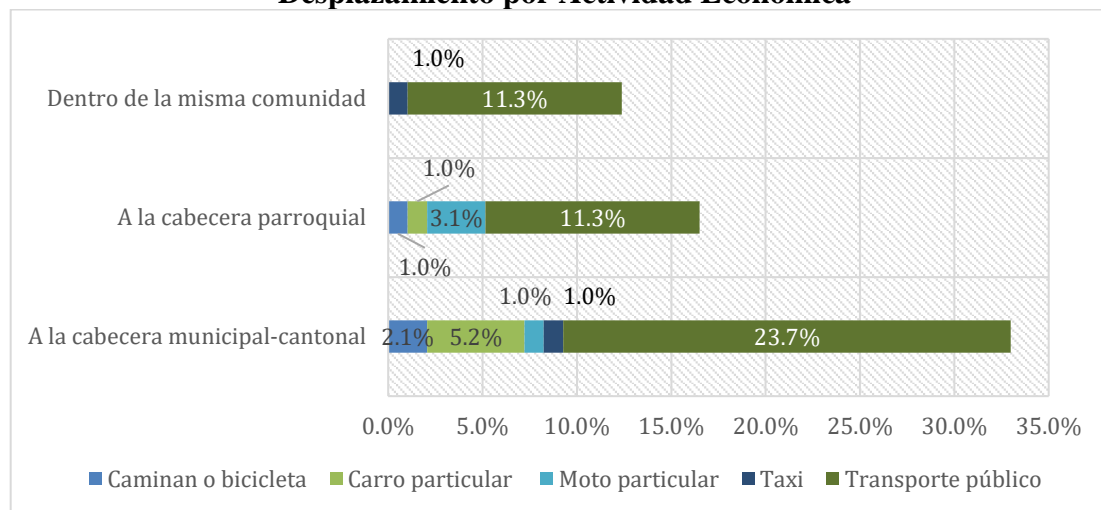
7.9 Análisis de Riesgos de Conflictos

⁸ Alcoholismo, prostitución, propagación de enfermedades, introducción de especies.

Esta sección analiza los conflictos que se podrían generar por la presencia del proyecto, dentro de las poblaciones ubicadas en el área de influencia. La temática principal para la caracterización de los pasivos sociales es transporte, dado que este es una actividad principal y fundamental de la población del área de influencia, y el mismo será afectado, temporalmente, por las actividades de construcción proyecto, y permanentemente una vez finalizado el mismo.

El siguiente gráfico presenta el lugar de desplazamiento de la población de influencia, para la comercialización y ejecución de sus actividades productivas (principalmente agrícolas).

Gráfico 7-23
Desplazamiento por Actividad Económica



Fuente: WALSH, 2019

La mayor parte de la población que se encuentra dentro del área de influencia, se desplaza a la cabecera municipal-cantonal de su asentamiento para desarrollar actividades comerciales/económicas. En este caso, el desplazamiento, es principalmente por medio de transporte público, 23,7%.

El resto de casos de desplazamiento para la ejecución de actividades económicas, utiliza el transporte público como el principal medio. Tanto los desplazamientos a la cabecera parroquial, cuanto los que se realizan dentro de la misma comunidad, se realizan a través de transporte público, alcanzando el 11,3%, en ambos casos.

Se observa que, en cuanto las demás alternativas de transporte, existe un mínimo índice de uso de vehículos motorizados tales como carros particulares o motos.

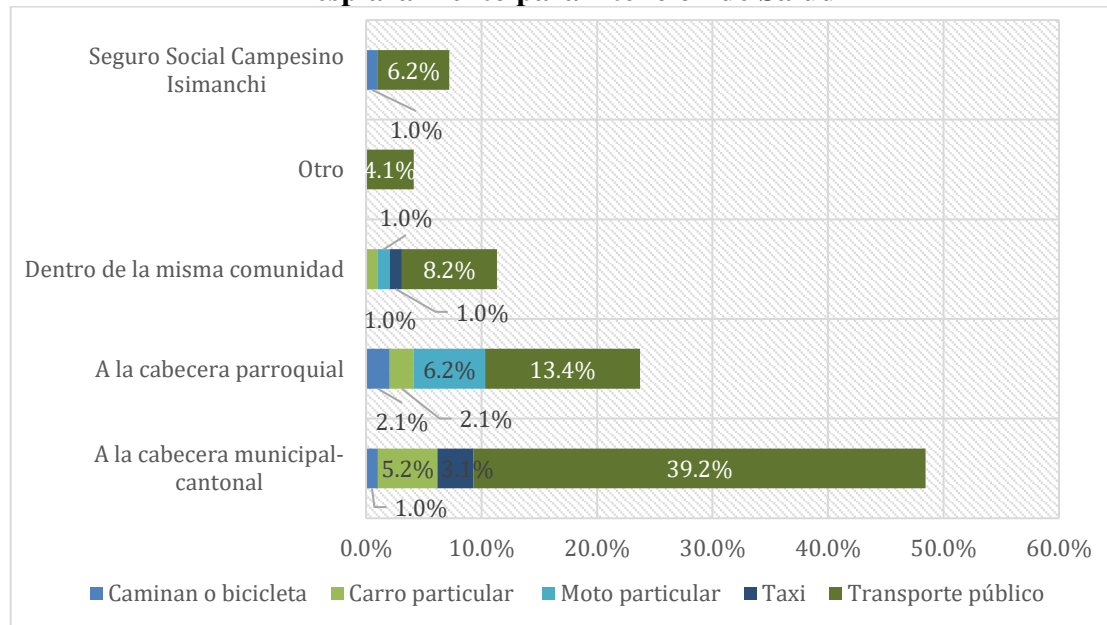
Se determina que deben generarse vías alternas para el transporte y desplazamiento de los habitantes de la zona de influencia, ya que sus medios de vida dependen del traslado y comercio de sus actividades productivas. Se puede inferir que esto, posiblemente, generará posibles conflictos que impacte a la educación local, el retraso a los trabajos, el cierre semipermanente o permanente de las vías que comunican un centro poblacional con otro.

Debe analizarse la posibilidad de realizar tramos alternos o la ejecución del Proyecto por etapas, y de ser necesario, la subvención de transporte, por posibles impedimentos de circulación dentro de la vía.

La seguridad de niños, niñas, adolescentes y mujeres debe salvaguardarse respecto a su movilidad durante el tiempo de ejecución del proyecto. La iluminación, pasos peatonales y señalización adecuada, permitirá evitar percances y mitigar los riesgos.

El siguiente gráfico muestra los impactos de movilidad respecto a la atención de la salud de los habitantes del área de impacto.

Gráfico 7-24
Desplazamiento para Atención de Salud



Fuente: WALSH, 2019

La mayor parte de la población se desplaza a la cabecera municipal-cantonal (Zumba) en búsqueda de atención médica. La mayor parte de este grupo, se desplaza por medio de transporte público es de 39,2%.

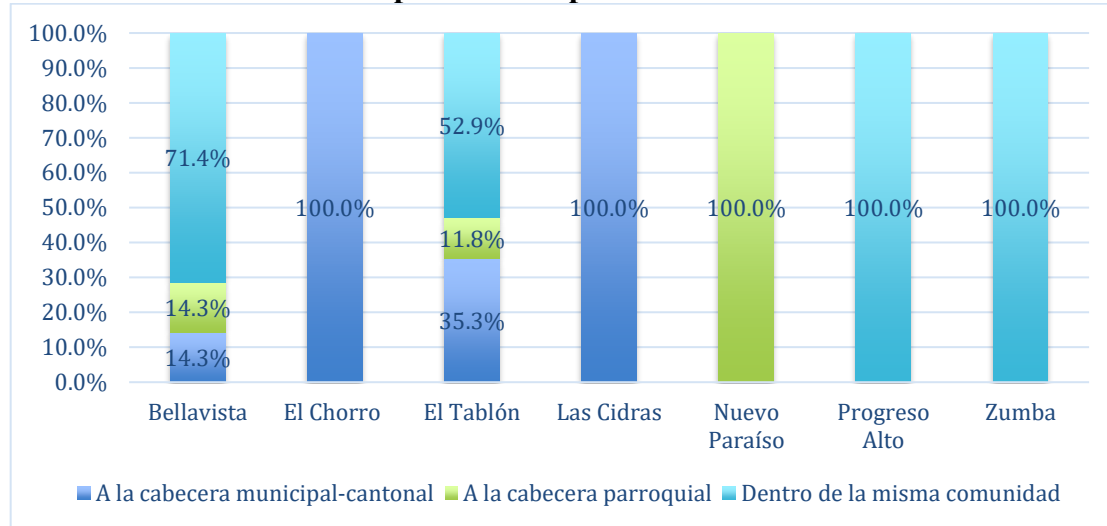
Es preciso puntualizar que todos los desplazamientos para la atención a su salud, los habitantes utilizan el transporte público como medio principal de desplazamiento. El 13,4% para desplazarse a la cabecera parroquial y el 8,2 % para desplazarse dentro de la misma comunidad.

Existe además un 6,2% que se desplaza hacia el seguro social campesino.

Se observa la necesidad de contar con alternativas de traslado de los habitantes, en caso que los impactos de la construcción de la vía, generen la imposibilidad de movilidad de la población. Será preciso plantear un protocolo de atención emergente en salud, para casos donde la población necesite desplazarse de manera urgente a las principales unidades de salud del área del proyecto.

El desplazamiento para educación es una de las principales actividades que desarrollan los habitantes del área del proyecto. Como se mencionó anteriormente, la mayor parte de la población corresponde a estudiantes, por lo cual se presenta a continuación el análisis de desplazamiento de estos grupos.

Gráfico 7-25
Desplazamiento para Educación



Fuente: WALSH, 2019

Existen diferentes contextos dentro del desplazamiento para educación, por una parte, todos los estudiantes de los asentamientos de Progreso Alto y Zumba, se trasladan dentro de la misma comunidad, similar, a la mayor parte de estudiantes de Bellavista (71,4%) y El Tablón (52,9%).

La totalidad de los estudiantes de El Chorro y Las Cidras se dirigen diariamente a la cabecera municipal-cantonal (Zumba), para atender a centros de educación. Mientras que los estudiantes de Nuevo Paraíso se dirigen hacia la cabecera parroquial.

Se observa claramente que existen procesos de movilidad diarios de niños, niñas y adolescentes; y, dado que el Proyecto supone la realizarán actividades que generar impactos y posibles riesgos en la vía, será de fundamental importancia, construir planes que prevengan y salvaguarden la seguridad de estos grupos, e inclusive, en caso de ser necesario, garanticen el desplazamiento de los estudiantes.

7.10 Consultas Públicas con la Comunidades

Los medios por los cuales se pueden generar consultas, hacer reclamos o emitir quejas, deben contener métodos claros de implementación participativa, incluyendo los planes de gestión emitidos por el gobierno, administración o autoridad central/nacional/local.

Algunos de los recursos para una consulta continua son⁹:

1. Consulta de aportes al Proyecto (antes y durante ejecución del proyecto).
2. Identificación de dirigentes, autoridades locales y GADs
3. Documentación de procesos de consulta (registros documentados o fotográficos).
4. Mesas redondas con dirigentes locales.
5. Asambleas generales.
6. Grupos focales.
7. Consultas locales
8. Fomento de la representación comunitaria.
9. Identificación de Gestores Comunitarios.
10. Permanencia de los Gestores Comunitarios en las áreas de influencia y de mayor impacto social.
 - a) Rondas constantes.
 - b) Identificación de mayor conflicto y mediación.
11. Identificación de vías de comunicación.
12. Difusión de información a través de un plan de comunicación claro.
 - a) Documentación y divulgación pública de la información del Proyecto y sus etapas.
 - b) Documentación y divulgación pública de la información acerca de *compensación*, acorde con los planes de mitigación.
13. Difusión de información a través de estrategias de publicidad claras.
14. Trabajo a la par con el Plan Nacional de Desarrollo *Toda una vida (2017-2021)*.

⁹ En base al documento *Consulta Significativa con las Partes Interesadas: Series del BID sobre riesgo y oportunidad ambiental y social / Reidar Kvam. p. cm. — (Monografía del BID; 545) PG.29-30.*

- *Explicar los objetivos de la discusión, la forma en que se estructurará el evento y el seguimiento previsto.*
- *Acordar una agenda para la discusión. En algunas circunstancias, particularmente en casos de bajos niveles de confianza, puede ser necesario acordar un protocolo formal antes de que las discusiones tengan lugar.*
- *Resumir la información sobre el Proyecto que han recibido las personas antes del evento de consulta (véase el apartado anterior).*
- *Manejar las expectativas y definir con claridad el rol que juegan las consultas en la toma de decisiones.*
- *Asegurar que, como mínimo, la discusión abarque las percepciones y expectativas de las personas acerca de los beneficios y los impactos adversos potenciales del proyecto, la forma en que se pueden evitar o minimizar los impactos adversos, los mecanismos adecuados de mitigación y los mecanismos institucionales y organizativos apropiados (véase el apartado “Alcance de la consulta con las partes interesadas” en la parte I).*
- *Dar suficiente tiempo para que las personas expresen sus opiniones. Contemplar la posibilidad de realizar discusiones de seguimiento, si fuera necesario.*
- *Seleccionar facilitadores sobre la base de su capacidad para escuchar, explicar y ser empáticos. Cuando sea posible, elegir facilitadores que sean conocidos y que cuenten con la confianza de la población local. Si se requieren traducciones, utilizar personas bilingües siempre que sea posible.*
- *Resumir los puntos planteados y cómo se realizarán las acciones de seguimiento y cómo se brindará retroalimentación.*
- *Explicar de qué modo las personas se pueden comunicar con el Proyecto y cuál es su derecho a una reparación si el Proyecto no llega a cumplir sus obligaciones o se percibe como fuente de daño.*

El ejercicio de gobernabilidad por parte de la administración en territorio del área de influencia, no puede ser débil. El flujo comunicacional entre la institucionalidad pública, deviene en la complementariedad para la resolución de conflictos.

Las entidades públicas responsables, no pueden trabajar de manera independiente, deben trabajar de manera complementaria. En esta misma línea, el MTOP, debe respaldarse con las propuestas del gobierno nacional respecto al plan de desarrollo nacional, la presente Línea Base, y las autoridades locales, para mitigar todos los posibles conflictos que surjan a partir de la implementación del proyecto.

La articulación de la institucionalidad, es clave para responder a las problemáticas que se generen, a más de las entidades creadas para el proyecto, como son las directivas de consulta, y de queja y reclamo.

El Proyecto de Integración Fronteriza- Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista – Zumba - La Balsa, Provincia Zamora Chinchipe (RG-L1132) es un Proyecto de Categoría B, por lo que, se necesita la atención de todas las entidades, mas no de forma aislada.

El MTOP, así como la Concesionaria y el gobierno nacional deben responder a las problemáticas en torno al proyecto, de manera unificada.

7.11 Plan de Gestión

7.11.1 Objetivos

- Identificar y aplicar medidas específicas para evitar, reducir, mitigar y/o compensar los potenciales impactos a comunidades, siguiendo la jerarquía de mitigación¹⁰.
- Diseñar mecanismos para la identificación de impactos emergentes y su gestión adecuada.
- Diseñar mecanismos para el monitoreo y seguimiento adecuados de las medidas implementadas.

7.11.2 Alcance

El plan está diseñado identificar, analizar y gestionar los impactos sociales y económicos que pudieran producirse como resultado de la construcción del Tramo 2 - Bellavista-Zumba-La Balsa (el Proyecto) en las comunidades que se encuentran en el área de influencia directa del Proyecto.

7.11.3 Actores clave

Actores Institucionales

Los actores institucionales principales para la implementación del plan de gestión son:

¹⁰ 1-Evitar, 2-Reducir, 3-Mitigar, y 4-Compensar.

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Empresa Constructora y sus contratistas

La responsabilidad principal sobre su implementación esta al cargo del MTOP, quien coordinará con la Empresa Constructora, Contratistas u otras organizaciones locales relevantes las actividades que sean necesarias.

Actores Interesados - Beneficiarios

El plan está diseñado para identificar, analizar y gestionar impactos sociales y económicos en las comunidades del área de influencia directa del Proyecto. Por ende, su aplicación requerirá la participación y coordinación de:

- Familias e individuos en el AI
- Actividades económicas y productivas en el AI
- Organizaciones sociales y de base en el AI
- Instituciones locales de gobierno (coordinación interinstitucional)

7.11.4 Medidas para evitar y reducir impactos:

Evaluación y Aprobación de Diseños en Base a Las Posibles Afectaciones Sociales

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas deberá, durante el proceso de aprobación de cada tramo considerar:

- Los impactos ambientales, sociales y económicos que ya han sido identificados,
- Aquellos impactos emergentes que no fueron identificados previamente,
- Proponer los ajustes necesarios en los diseños de ingeniería, cierres viales, desvíos, etc., con la finalidad de evitar y reducir impactos a las comunidades en el área de influencia.

Mecanismos de Información Continua a las Comunidades

El medio más efectivo para evitar y reducir impactos en la comunidad es asegurarse de que las familias, individuos, dueños de negocios, etc., tengan la mayor información posible sobre cómo se desarrolla el Proyecto, a fin de que puedan tomar decisiones estratégicas sobre sus actividades cotidianas y de negocios (p.ej. rutas al trabajo, estudios, o medidas para evitar la pérdida de clientes por desvíos y cierres). Se proponen los siguientes mecanismos:

- Definir junto con las comunidades mecanismos preferidos de comunicación.
- Considerar comunicación incluyente que reduzca barreras de acceso (por ejemplo, nivel de alfabetización, acceso a TICs, etnia, género o condición socioeconómica).
- Actualizar constantemente la información relacionada con obras, cierres, desvíos, cambios en las rutas de transporte público, etc.

7.11.5 Medidas de mitigación

Medidas de Coordinación del Transporte Público

La información levantada en la línea base permite conocer que el 72% de los habitantes del área de influencia utiliza transporte público como su principal medio de movilización. Por lo tanto, es necesario coordinar con las comunidades y las empresas de transporte locales para definir las rutas y paradas de pasajeros temporales ajustadas a las necesidades y horarios de la población. Se proponen las siguientes medidas:

- Material informativo sobre rutas, horarios y paradas temporales.
- Coordinar la modificación de horarios de los buses para ajustarse a demoras de tránsito debido a los cierres, y que los habitantes lleguen a tiempo a sus actividades laborales o de estudios.
- Coordinar transporte adicional en sectores que quedan excluidos por cambios amplios de las rutas habituales de transporte público. Esto se puede realizar con la coordinación con las empresas de transporte locales o con los recursos del mismo Proyecto (buses o busetas). Esta medida podrá ser importante para la minimización de impactos en el desplazamiento de estudiante.

Contratación de Mano de Obra Local, Dando Preferencia a Las Comunidades Directamente Afectadas

La información primaria da cuenta de un porcentaje significativo de jornaleros (14,7%), quienes dependen de contratos sucesivos para subsistir. Es recomendable en casos de obras que potencialmente afectarán a comunidades en su área de influencia, establecer un programa de contratación de mano de obra local para fortalecer los ingresos de las familias potencialmente afectadas durante el periodo de construcción. Las medidas específicas que se deberán implementar son:

- Información oportuna y actualizada sobre plazas de trabajo y perfiles requeridos.
- Capacitación a la población local sobre cómo aplicar correctamente a los puestos requeridos¹¹.
- Designar un espacio y horario para la recepción de hojas de vida y resolución de inquietudes sobre el proceso de contratación y comunicar a la población sobre este.
- Considerar comunicación incluyente que reduzca barreras de acceso (por ejemplo, nivel de alfabetización, acceso a TICs, etnia, género o condición socioeconómica).
- Generar acuerdos con la empresa constructora para la contratación de mano de obra local, y exigir reportes mensuales o trimestrales de seguimiento que indiquen a qué comunidades pertenecen los trabajadores.

Mitigación de Impactos Causados por la Presencia de Trabajadores

El análisis por la presencia de trabajadores en la zona del proyecto permite reconocer que, de no realizar un adecuado manejo de esta temática, se podrán atenuar impactos transfronterizos relacionados a actividades ilegales presentes en la zona (narcotráfico,

¹¹ Se debe facilitar la aplicación a puestos de trabajo de la población local. A menudo se presentan situaciones donde la población no aplica por no conocer el proceso de contratación, o incumplir con alguna de las formalidades de este.

consumo de drogas, lavado de activos, minería legal e ilegal) o generarse impactos en la relación con las mujeres, niñas y adolescentes del área.

Adicionalmente, de no existir un adecuado respecto de los territorios comunitarios, se pueden generar conflictos y disputas entre los trabajadores y la población.

Se proponen las siguientes medidas de mitigación:

- Capacitaciones regulares a los trabajadores en relaciones comunitarias y con la comunidad. Se sugiere realizar capacitaciones trimestrales con todo el personal, así como incluir criterios de relaciones comunitarias en la inducción de nuevo personal.
- Incluir en las capacitaciones protocolos para la gestión de riesgos y crisis sociales (cómo proceder en caso de conflictos, accidentes, daños a la persona o propiedad, etc., relacionados con la comunidad).
- Desarrollar un protocolo de código de conducta para todos los trabajadores, contratistas y subcontratistas de la obra, donde se expongan de forma clara, todos los lineamientos necesarios para salvaguardar a la población. Este documento debe ser socializado a todas las personas que trabajen directa o indirectamente en el proyecto.
- La contratación de mano de obra local puede contribuir a mitigar los impactos causados por la presencia de trabajadores en el área.

Asegurar Accesibilidad a Servicios Públicos (Agua, Electricidad, Recolección de Basura)

Las comunidades más cercanas a la construcción del Proyecto pueden verse afectadas por la suspensión o daño a servicios públicos, sean estos planificados o accidentales. Considerando la información primaria, se conoce que la mayoría de la población se abastece de agua entubada (91%), está conectada a la red pública de luz eléctrica (92%), y principalmente descargan residuos sólidos en pozos ciegos, sépticos o directamente al medio ambiente (95%). Considerando esto, se proponen las siguientes medidas:

- Asegurar la continuidad de los servicios en la fase de diseño de la obra.
- Informar oportunamente a las comunidades sobre cualquier corte planificado de servicios y su duración.
- Tomar medidas para minimizar la duración de los cortes.
- Tomar especial cuidado con daños accidentales a fuentes de agua entubada y pozos ciegos o sépticos que utilizan las comunidades.
- Reparar inmediatamente cualquier daño a servicios accidentales y restituir en igual o mejor estado cambios en servicios planificados.

Asegurar Accesibilidad a Servicios Sociales (Educación, Salud)

Es también importante resguardar la accesibilidad a servicios sociales, principalmente educativos y de salud. La mayor parte de la población en las comunidades del AI se desplaza fuera de la comunidad para acceder a las instituciones educativas, así como a hospitales, centros de salud y clínicas. Se proponen las siguientes medidas:

- Generar provisiones necesarias para el desplazamiento de los habitantes a centros educativos y de salud.
- Asegurar y facilitar el acceso de servicios de emergencia como ambulancias, a las comunidades en el AI.
- Diseñar un protocolo para atención emergente con cada una de las comunidades de influencia directa.
- Diseñar pasos peatonales adecuados y seguros en áreas de las obras para el desplazamiento de niños y jóvenes a sus lugares de estudio.

7.11.6 Medidas de compensación

Daños Causados por Los Trabajos de la Obra

Cualquier daño a la persona o propiedad de las comunidades en el AI deberá ser restituido en su totalidad tomando en cuenta los siguientes puntos:

- Generar un expediente de accidente/incidente para monitoreo y seguimiento.
- Tomar las medidas adecuadas para restituir a una situación igual o mejor, o indemnizar a los afectados por los daños o pérdidas causadas, aplicando la legislación vigente. Registrar las medidas tomadas en el expediente.
- Realizar un seguimiento al mes del accidente/incidente. Tomar medidas necesarias en caso de requerirlas.
- Generar un informe final de cierre del expediente y acta de aceptación de las medidas por parte del afectado.

Medidas de Compensación por Reasentamiento

Las afectaciones a las comunidades por reasentamiento involuntario se encuentran desarrolladas en el “Plan de Reasentamiento y Restitución de Medios de Vida”.

7.12 Monitoreo de Aspectos Sociales

Este último aspecto a ser tomado en cuenta dentro del proyecto, será de suma importancia para que las medidas propuestas, sean efectivamente aplicadas y tengan un impacto real dentro de los asentamientos del área de influencia.

Es importante reconocer como primer punto dentro del monitoreo de los aspectos sociales, lo fundamental de contar con un equipo de relaciones comunitarias adecuadamente capacitado. Este personal será el eje articulador de la relación entre el Proyecto y la población, fungiendo como el principal canal de comunicación y el eje ejecutor de las medidas planteadas. De forma simultánea, será el equipo encargado de receptor las dudas, comentarios, quejas y/o solicitudes y realizar la apropiada gestión de las mismas.

Es importante puntualizar que este personal deberá ser empático, amable y, suficientemente receptivo y paciente, para generar confianza entre los diferentes actores locales, buscando en todo momento salvaguardar la seguridad de la población y permitir el adecuado avance del proyecto.

Una vez establecido el equipo de relacionamiento comunitario, será necesario el desarrollo de registros e insumos necesarios para una adecuada gestión comunitaria. Por un lado, será necesario el desarrollo de registros de gestión comunitaria, donde se pueda garantizar y plasmar las diferentes actividades realizadas, acuerdos con la comunidad, actividades en conjunto con los actores sociales, entre otros; y, por otro lado, será necesario el desarrollo de los lineamientos y códigos de ética y comportamiento necesarios, descritos en los acápite anteriores.

Una actividad importante de monitoreo, en base a la información presentada dentro del presente estudio, será un seguimiento y búsqueda de interacción con las diferentes autoridades políticas e instituciones del Estado. Por ejemplo, para los casos de vulnerabilidad social, será de fundamental importancia que el equipo de relaciones comunitarias realice un constante seguimiento de los posibles procesos de reubicación, además de articular posibles aportes institucionales.

El equipo de relacionamiento comunitario para la construcción de la vía será encargado de aplicar las medidas propuestas en este estudio, para asegurar relaciones constructivas entre el Proyecto y la comunidad.

Adicionalmente, como parte de un monitoreo comunitario será importante mantener un registro constante de, por lo menos, los siguientes aspectos sociales:

Cuadro 7-10	
Monitoreo de Aspectos Sociales	
Temática	Información Requerida
Aspectos Sociodemográficos	Número de habitantes de las comunidades
	Porcentajes de masculinidad y feminidad
	Porcentaje de grupos de edad
	Niveles de escolaridad
Área de Influencia Social	Listado de habitantes del área de influencia directa
	Listado de dirigentes comunitarios y contactos del área de influencia directa
Vulnerabilidad	Listado de vulnerables del área de influencia directa
	Fichas individuales de seguimiento de cada caso vulnerable
Quejas Denuncias y/o Pedidos	Registro de quejas, denuncias y/o pedidos
	Fichas individuales de seguimiento de cada queja, denuncia y/o pedido
	Actas de cierre de cada queja, denuncia y/o pedido

Fuente: WALSH, 2019.

8 CONCLUSIONES

- Este línea de base del Proyecto Tramo 2 de Vía Bellavista – La Balsa, se realizó mediante la aplicación de técnicas de investigación social mixta. Se aplicó encuestas a las unidades familiares dentro del AI del Proyecto y entrevistas a los dirigentes sociales y políticos, para profundizar en temáticas específicas.

- La ubicación político-administrativa del Proyecto, corresponde a las parroquias de Zumba El Chorro, La Chota y Pucapamba, las cuales pertenecen al cantón de Chinchipe de la provincia de Zamora Chinchipe. A nivel comunitario, el AI del Proyecto incluye 10 poblados rurales: siete (7) pertenecientes a la parroquia Zumba, una (1) a la parroquia El Chorro y dos (2) a la parroquia Pucapamba.
- No se reconoce la presencia de pueblos o nacionalidades indígenas dentro de los poblados de AI del Proyecto.; los porcentajes de auto-identificación étnica indígena dentro de las parroquias afectadas es mínima.
- Hubo un total de 48 casos de personas vulnerables dentro de los hogares afectados por el Proyecto. De estos, la mayor parte de los casos corresponden a Adultos mayores, 29 casos (60%), seguido por personas con discapacidad física, 9 casos (19%) y mujeres cabeza de hogar 4 casos (8%), entre las más puntuadas.
- Hubo un total de 22 hogares que requerirán reasentamiento involuntario por estar dentro del área de la vía y obras asociadas (incluyendo una franja de diez [10] metros de seguridad). Dos (2) hogares que requerirán reasentamiento involuntario son habitados por personas vulnerables.
- Dadas las condiciones geológicas (inestabilidad) y sociales (concentración de viviendas al lado de la vía) del El Progreso e Isimanchi, se definió un trazado alternativo a campo traviesa, el cual, además, disminuyó el impacto en 139 viviendas y 32 casos vulnerables.
- El asentamiento con mayor presencia de personas vulnerables cerca de la vía es Bellavista con 20 casos, dentro de la misma, los adultos mayores son los más recurrentes. Cabe mencionarse que este, no es el asentamiento más poblado dentro del Proyecto. El segundo poblado con mayor cantidad de personas vulnerables cerca de la veía es Zumba, con 18 casos.
- La asistencia económica, asistencia a centros de atención especializados para tratar sus condiciones, y participación en organizaciones sociales y/o productivas, de parte los grupos vulnerables, es mínima, confirmando la vulnerabilidad de su condición por impactos del Proyecto.
- El análisis de vulnerabilidad y roles de género dentro de la población de AI de Proyecto, permite reconocer una importante presencia e interacción de las mujeres, por lo cual será importante el desarrollo de planes y procedimientos que respeten esta condición y salvaguarden a este grupo.
- Las dinámicas productivas de los sectores de influencia, son principalmente relacionadas a lo agrario, producción agrícola y pecuaria. Se reconoce un impacto temporal negativo en la producción dado los posibles cierres e impactos viales, y un impacto permanente positivo, al finalizar la obra y mejorar las condiciones de transporte de personas, productos y bienes.
- La minería formal y informal es una importante fuente de ingresos para algunas familias.
- La frontera con Peru y la via existente no cuentan con la seguridad ni el control necesario para mitigar problemáticas vinculadas al contrabando, narcotráfico y minería legal e ilegal.
- La vía existente entre Bellavista y El Progreso sufre de los impactos de aluviones en las quebradas y derrumbes en las pendientes, especialmente en áreas deforestadas.
- Existe una alta expectativa respecto a la construcción de la obra, alimentada tanto por la promesa histórica de la misma, como por los últimos ingresos de

equipos y personal de investigación, por esto será de suma importancia que se realicen adecuados procesos de socialización y comunicación, que informen de los tiempos reales para la ejecución de las diferentes fases del proyecto.

- La construcción de la vía, tendrá un impacto alto al niño/as, jóvenes y adolescentes y hombre y mujeres en edades productivas, y mediana al grupo de adultos mayores.
- Se impactará negativamente la movilidad del grupo de niños y jóvenes hacia los centros educativos en la fase de construcción; por lo que será necesario la ejecución de planes y estrategias mitigadoras, pero cuando la vía nueva esta en operación un impacto positivo para la movilidad de este grupo.
- Existirán impactos positivos y negativos durante la fase de construcción para el grupo de adultos productivos; positivos dada una dinamización temporal de la economía de los sectores; y, negativos, dados los posibles impactos en la movilidad productiva, accesos a viviendas, etc. Al finalizar la obra, se reconoce que existirán impactos positivos, dado que se permitirá la mejora de sus condiciones de vida.
- La presencia de trabajadores generará de forma temporal, impactos y cambios en ciertas dinámicas de las comunidades. Para esto, será necesario la edificación de planes, códigos y normativas que delinear las condiciones en las que se deberán construir las relaciones entre los trabajadores y la población. Las temáticas mínimas que deberán ser abordadas son: impactos trasfronterizos, impactos en territorios, impactos en relación a género, impacto en relación a salud ocupacional y planes de contingencia para prevención de accidentes e impactos en relación a la dinamización de la economía.
- Los principales riesgos de generación de conflictos giran en torno la movilidad de los habitantes del área de influencia, para el desarrollo de sus actividades cotidianas. Tanto para el desarrollo de actividades productivas/económicas y atención en salud y educación, la población se desplaza, hacia las cabeceras parroquiales o cantonales (Zumba). Dado esto, es necesario la implementación de planes para evitar, prevenir, mitigar y/o compensar, buscando garantizar el normal desarrollo de las actividades de la población.
- Uno de los elementos más importantes para garantizar una adecuada relación entre la población y el proyecto, es el desarrollo de adecuados canales de comunicación que respeten los contextos sociales y garanticen que los receptores de la información, comprendan a cabalidad los mensajes emitidos; por esto, será de suma importancia el diseño e implementación de planes de consulta y comunicación, los cuales deberán nacer de procesos participativos donde, tanto la comunidad, como los otros actores, alimenten las diferentes estrategias.
- El plan de comunicación será fundamental para garantizar una adecuada relación entre el Proyecto y la comunidad. Un equipo de relaciones comunitarias suficientemente capacitado y que cuente con adecuadas herramientas de gestión es necesario para la aplicación de los planes propuestos. Este equipo será el responsable de la aplicación de los planes propuestos y el receptor de los pedidos, quejas y solicitudes de la población.

9 MAPAS

