

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador
Departamento de Sociología y Estudios de Género
Convocatoria 2014-2016

Tesis para obtener el título de maestría en Sociología

**Entre el encanto y el desarrollo geográfico desigual de las carreteras. La ruta de los
minerales en el sur del Ecuador.**

Francisco Xavier Hurtado Caicedo

Asesora: Cristina Cielo Mallong
Lectores: Melissa Moreano y Marc Marti

Quito, marzo de 2017

Tabla de contenidos

Resumen	VII
Agradecimientos y dedicatoria	VIII
Introducción	1
¡Tenemos carreteras de primera!	1
Pregunta de investigación y su importancia	2
Argumento y desarrollo de la tesis	3
Capítulo 1	6
Una hoja de ruta para recorrer los senderos del Ecuador	6
1. Carreteras, una definición problemática.....	6
1.1 Las carreteras y la economía política	7
1.2 Las promesas de modernidad de las carreteras	9
1.3 La historia de las carreteras	11
1.4 Las carreteras y el territorio	12
1.5 Otros enfoques sobre la construcción de carreteras	14
2. Las carreteras, la urbanización, desarrollos geográficos desiguales y modernidad.	15
3. Marco metodológico para recorrer la carretera	20
3.1 Un análisis multi-situado y multi-escalar	21
3.2 Definición del caso de estudio	22
3.3 Una etnografía multi-situada.....	24
3.4 Una aproximación multi-escalar	27
3.5 Límites y condicionantes en la presente investigación	29
Capítulo 2	30
Los Senderos del Ecuador	30
1. Diversas miradas a los senderos que atraviesan el Ecuador.....	30
2. Los senderos de la integración del Ecuador	33
2.1 Los senderos del cacao	34
2.2 Primeros intentos de un sendero de integración regional.....	38
2.3 Los senderos del banano	40
2.4 Los senderos de la Carretera Panamericana	44
2.5 Los senderos del petróleo	46

2.6 Los senderos y su rol en la configuración social del espacio.....	53
3. El momento actual de la construcción de carreteras	55
3.1 Los senderos de la IIRSA.....	55
3.2 Los senderos de la Revolución Ciudadana.....	61
4. La herencia histórico-geográfica de los senderos en el Ecuador	66
Capítulo 3	68
De Puerto Morona a Puerto Bolívar	68
1. Setecientos kilómetros de pavimento y promesas.....	68
2. Nos encantan los senderos de la revolución ciudadana.....	74
2.1 El río Morona no es navegable.....	77
2.2 ¿Podemos ir más rápido?.....	83
2.3 Tierra y lodo para los campesinos.....	91
2.4 Pavimento para el Proyecto Mirador y los límites del poder de encantamiento	99
2.5 En la ciudad, los senderos nos siguen encantando	110
3. El poder de encantamiento y sus límites	115
Capítulo 4	118
La ruta de los minerales, nueva promesa de modernidad	118
1. Senderos para el desarrollo geográfico desigual	119
2. La región minera en el sur del Ecuador.....	128
2.1 La columna vertebral de la región minera del sur.....	132
2.2 Proyectos extractivos en el sur del Ecuador.....	134
2.3 Puerto Bolívar concesionado.....	136
2.4 Otras infraestructuras que conforman la región minera	137
2.5 Institucionalidad para el desarrollo de la minería	138
3. La minería responsable como nueva promesa de desarrollo y modernidad.....	139
Conclusiones	144
1. Las carreteras, una construcción problemática	144
2. El poder de encantamiento de las infraestructuras	145
3. Desde el interior al exterior, procesos de urbanización global	146
Anexos	150
Anexo 1. Listado de actores y métodos aplicados para levantar información	150
Anexo 2. Matriz de descripción de la carretera Puerto Morona-Puerto Bolívar.....	151
Lista de referencias	157

Tablas, ilustraciones, fotografías y mapas

Tablas

2.1. Red vial por región a 1948 (en kilómetros).....	42
2.2. Red vial por región a 1964 (en kilómetros).....	42
2.3. Red vial en provincias del sur a 1964 (en kilómetros).....	43
2.4. Canales interoceánicos multimodales en la Cuenca del Amazonas.....	58
3.1. Proyectos del cantal intermodal de acceso a la hidrovía del Morona.....	69
3.2. Vías arteriales que conforman el canal intermodal.....	71
3.3. Población en la ruta según cantones por los que atraviesa.....	97
4.1. Inversión del MTOP en carreteras 2007-2015 (en millones de dólares).....	124
4.2. Asignaciones del PGE a los GAD provinciales (2016).....	125
4.3. Proyectos mineros a gran escala en el sur del Ecuador.....	135

Ilustraciones

1.1. Ubicación general del caso de estudio en el Ecuador.....	23
2.1. EID Amazonas por grupo de proyectos.....	59
2.2. Acceso a la hidrovía de los Ríos Morona y Marañón.....	60
2.3. Red Vial Estatal del Ecuador (vías arteriales y colectoras).....	64
3.1. Tramo vial entre Gualaquiza y Zamora.....	85
3.2. Posibles rutas para traslado de minerales a Puerto Bolívar.....	106
4.1. Mapa del Oleoducto Nor-Peruano en relación al territorio ecuatoriano.....	136
4.2. El discurso de minería responsable, infraestructuras y modernidad.....	141

Fotografías

3.1. Puerto Morona. El inicio de la ruta al mar.....	77
3.2. Eje vial cinco y Puerto Morona.....	78
3.3. El deslave en la Transversal Sur, tramo Zamora-Loja.....	87
3.4. Ampliación de la vía en Tundayme.....	103

Mapas

3.1. La ruta austral entre Puerto Morona y Puerto Bolívar.....	71
3.2. Tramos de carretera afectados por la geografía, geología topografía y el clima.....	88
3.3. La ruta Puerto Morona-Puerto Bolívar y sus cantones.....	96
3.4. La ruta Puerto Morona-Puerto Bolívar y el proyecto Mirador.....	101
3.5. La vía estatal colectora E45-1 y el proyecto Mirador.....	104
4.1. La red vial Estatal y las redes provinciales.....	126
4.2. Región minera del sur del Ecuador.....	133

Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesis

Yo, Francisco Xavier Hurtado Caicedo, autor de la tesis titulada *Entre el encanto y el desarrollo geográfico desigual de las carreteras. La ruta de los minerales en el sur del Ecuador*, declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de maestría en Sociología concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, marzo de 2017.



Francisco Xavier Hurtado Caicedo.

Resumen

La presente tesis analiza el momento actual de la construcción y mejoramiento de las carreteras estatales en el Ecuador emprendido por el gobierno nacional. Evitando hacer un análisis de impactos o de valoración sobre su construcción, se pone énfasis en el hecho de que las carreteras juegan un rol activo en la producción del espacio social por su inserción en los ciclos de circulación del capital y desde ese enfoque se analiza el modo en que la sociedad en su conjunto legitima su construcción, un poder de encantamiento atribuido a las carreteras, pese a su limitada capacidad para cumplir las promesas que generan su construcción.

A partir del análisis del corredor terrestre de transporte que conecta al puerto marítimo Bolívar en la costa ecuatoriana con el puerto fluvial Morona en la amazonia se demuestra cómo los caminos estatales en el Ecuador, histórica y geográficamente, han priorizado la circulación del capital extractivo y se analiza los mecanismos por los que las promesas que generaron su construcción se siguen actualizando cotidianamente en un deseo de modernidad pese a que esta carretera en particular prioriza la conformación de una región minera en el sur del Ecuador en desmedro de la conexión para la producción agrícola de campesinos e indígenas en el territorio.

De ese modo, las carreteras estatales en Ecuador constituyen un ensamblaje socio-técnico en que las relaciones entre obra física, inversión de capital, los discursos del Estado, el conocimiento técnico y las percepciones de la sociedad se articulan a procesos de producción del espacio social que en la práctica sigue produciendo desarrollos geográficos desiguales, acentuando un legado histórico de la construcción de carreteras que profundiza la concentración de la urbanización en centros poblados mientras que sus procesos de extensión siguen incorporando territorios al flujo global de materias primas con poco procesamiento, al extractivismo.

Agradecimientos y dedicatoria

“Los que estén en el camino, bienvenidos al tren”

Sui Generis

El proceso académico, sino se lo reconoce como colectivo y vinculado a procesos sociales, encubre fácilmente procesos extractivos de información, conocimientos y saberes y la posibilidad de convertirse en un modo cómodo de mirar la realidad, desde lejos, incapaz de incidir en la movilización social que se construye y las luchas por la desigualdad. Este sendero que ahora llega a una nueva parada ha sido recorrido en tren. Lleno de vagones, personas y colores, que aún están, han estado, o han decidido continuar sus propios caminos.

Quiero agradecer en primer lugar a la comunidad CASCOMI en Tundayme, a Rodrigo Sánchez y la Junta Parroquial, a la Asociación de Ganaderos Charolais, a Domingo Ankuash por la confianza, y sobre todo en reconocimiento a la admirable lucha anti-minera que recorre el país. También a todas las personas que compartieron conmigo sus impresiones sobre las carreteras, choferes de bus y controladores, pasajeras y pasajeros, comensales en restaurantes y paraderos, recepcionistas de hoteles, funcionarios de gobiernos provinciales y de entidades estatales.

En segundo lugar agradezco y dedico esta tesis a la familia y a los amigos, a los que uno elige para compartir y vivir. A mi madre, Mariana Cecilia Caicedo Sánchez que no sólo está siempre alentando las cosas que hago, sino que contribuyó para este proceso de investigación. Compartimos la ruta, nos volvimos a ver a los ojos y nos dejamos encantar por los senderos del Ecuador. A mis hermanos –Daniela y Cristian– y mi padre –Máximo Fernando Hurtado Andrade– que siempre, a sus modos, se hacen sentir. A mi tía Martha Caicedo Sánchez gracias también por el apoyo emocional y práctico.

A la ñañis, Cynthia Loreto Macías Leiva que mientras mi tesis crecía su panza más dinámica y llena de vida nos trajo a la Nina para recordarnos la esperanza que tenemos por vidas más justas, solidarias e iguales. A Nina, mi sobrina.

A la Negrita, Leandra Cecilia Macías Leiva que pese a que nuestros caminos ahora recorren por otros senderos y colores, en las líneas que vienen tu huella feminista y militante está presente. Gracias por la ruta compartida.

Mi más profundo agradecimiento a ti Cristina Cielo Mallong, por las tutorías de las que aprendimos y re-aprendimos no sólo sobre esta investigación sino también por modos respetuosos, solidarios y colectivos de hacer una academia cercana y políticamente posicionada. Agradezco no sólo el sendero que construimos para esta tesis, sino todos tus aportes y aprendizajes a lo largo de la maestría. Infinitamente agradecido.

A la Maje, Gabriela Alvarado, por compartir esta ruta, por conocernos y reconocernos, por lo que se viene más adelante. A ustedes Jeff Arboleda, Lucre Saltzman, Lore Rosero y Joha Agudelo mi felicidad es encontrarles a ustedes en las aulas de clase, en la vida.

A ti, Soledad Álvarez Velasco, que nuestros trenes se hayan cruzado es una tremenda alegría, porque el cierre de esta tesis, el fin de la maestría y este encuentro suponen el inicio de una nueva historia, por las nuevas estaciones por compartir, gracias por estar aquí tan cerca, por las sonrisas, por las sugerencias para el trabajo de campo, por tus manos que dibujan el mundo.

A Elizabeth Blacio y sus hijos, a Darwin Riera y su madre, a Anita Jiménez y su familia y a Pablo Valarezo que me cedieron una cama, facilitaron una ducha y ofrecieron comida durante el trabajo de campo en Machala, Zamora y Loja.

Un agradecimiento a Acción Ecológica y al Colectivo de Investigación y Acción Psicosocial, en especial a Gloria Chicaiza y Eva Vásquez que con sus gestiones y aporte económico permitieron la realización del trabajo de campo para esta tesis. Igualmente un agradecimiento a Miriam García Torres y Lorena Pérez por los aprendizajes compartidos en la investigación y la escritura. Otro agradecimiento al Colectivo de Geografía Crítica, entre ellos Diana Murillo, Paola Maldonado y Alberto Fernández, por sus enseñanzas para la elaboración de mapas.

A Carmen Gómez, Ivette Vallejo y Cristina Vega. Profesoras que me leyeron, interpellaron, aconsejaron, creyeron y aportaron en este proceso de maestría. A Esteban Meneses, los Pepes Flores y Bonilla, la Mona Vera y Yaku Viteri, por todas las miradas, lecturas y re-lecturas de

la incipiente tesis, mientras compartimos el taller para su realización. A Santiago Ortiz por las conversaciones en los pasillos, las sugerencias y el apoyo.

A Melissa Moreano y a Marc Marti por la lectura atenta, observaciones oportunas y pertinentes realizadas en la defensa de tesis. A Tania Macera, Japhy Wilson, Manuel Bayón, Angus Lyall, Carlos Landázuri, Michael Uzendowsky, Robert Wasserstrom y Douglas Southgate, quienes desde su experiencia, apoyos puntuales, críticas, observaciones, consejos y precisiones han aportado significativamente al cierre de esta tesis.

¡Sólo no hubiese podido! Lamento profundamente olvidarme algún nombre.

20 de marzo de 2017.

Introducción

¡Tenemos carreteras de primera!

La construcción de carreteras aparece como un logro material y visible del gobierno actual, un nuevo salto hacia la modernidad en relación con la *larga noche neoliberal*¹ a la cual se opuso e intentó superar. En los últimos diez años en que Rafael Correa Delgado estuvo en el poder, el gobierno nacional invirtió un significativo monto de dinero en diversas infraestructuras para el transporte, entre ellas, la ampliación, mejoramiento y construcción de carreteras, obra pública que, además, ha sido usada como componente importante de su propaganda política.

Bajo lemas como *¡Tenemos carreteras de primera, tenemos Patria!* o *¡Ecuador ya Cambió!* el gobierno ha construido su legitimidad, entre otras prácticas, apoyado en la política pública de construcción de carreteras. Eventos masivos, recorridos en auto y bicicleta y elocuentes discursos acompañaron mes a mes al Presidente de la República y al o la Ministra de Transporte y Obras Públicas de turno en las inauguraciones de distintos tramos de la red vial estatal del Ecuador. Pero, no sólo la propaganda política que se ha construido alrededor de ella da cuenta de este logro, sino que la mayoría de la sociedad lo ha reconocido como un avance en comparación con lo que fue el abandono estatal de los caminos del Ecuador durante los gobiernos neoliberales, es decir en el período entre los años 1979 y 2006.

Así, su construcción aparece, aparentemente, como no problemática. La población del país está de acuerdo con que se las siga construyendo para poder mejorar la situación social y económica de los lugares por donde atraviesan (la promesa económica), la posibilidad de conexión de las personas (la promesa de la velocidad) y que contribuirá a la paz y la integración de los territorios (la promesa de la unidad territorial). Sólo eventuales casos de denuncias sobre sobrepuestos y posible corrupción han llamado la atención de la sociedad sobre su construcción, lo que ha puesto en duda su capacidad para producir exclusivamente beneficios e impactos positivos.

¹ Frase adoptada por el Presidente de la República y el movimiento PAIS para referirse a los gobiernos nacionales que estuvieron en el poder entre 1979 y 2007, antes del gobierno actual responsables de la aplicación del programa de ajuste neoliberal derivado del Consenso de Washington y que provocaron una grave crisis política, económica y social, sobre todo en entre 1998 y 2006.

Frente a este aparente encantamiento que producen las carreteras la presente investigación pone su énfasis específicamente en la carretera estatal, ya construida, que conecta al Puerto Bolívar ubicado en la costa del Pacífico al sur del Ecuador con el Puerto Morona que debiera construirse en el suroriente amazónico cerca de la frontera con Perú en la cabecera del Río Morona; con el objetivo de aproximarse analítica y metodológicamente a las promesas que su construcción ha generado, pero sobre todo, de plantear un método para analizar a las infraestructuras como parte del paisaje construido por el capitalismo y el modo en que se insertan en la producción social del espacio.

Pregunta de investigación y su importancia

La presente investigación trata de responder a la siguiente pregunta: ¿De qué modo se ha legitimado cotidianamente en la sociedad el momento actual de construcción de carreteras ejecutado por el gobierno nacional pese a su articulación con la profundización del extractivismo, el proceso de urbanización y la producción de desigualdades? A partir del estudio de la carretera estatal Puerto Morona-Puerto Bolívar, en el marco de la política pública nacional de construcción de carreteras, se busca indagar en las relaciones entre la obra física; las percepciones y significados que produce, y; su integración al ciclo de circulación del capitalismo global, a fin de determinar el modo contradictorio por el cual, a la par que se legitima su construcción, también falla en cumplir integralmente las promesas anunciadas previamente. La inversión de miles de millones de dólares que el Estado ha realizado en el mejoramiento de la red vial estatal implica también la modificación del espacio construido y por lo tanto de las relaciones sociales, modificación derivada del modo en que las carreteras están conectan o desconectan a centros poblados, zonas rurales productivas, zonas industriales, turísticas o enclaves extractivos y también a otras infraestructuras para el transporte a lo largo del territorio nacional.

En esa medida, en el nivel teórico, resulta oportuno proponer un modo analítico y metodológico para poder aproximarse al estudio de carreteras, tratando de evitar que sigan siendo concebidas sólo como una obra técnica-física de construcción que apuntala procesos de desarrollo o que genera determinados impactos sociales y ambientales. Se desea, profundizar en su rol como ensamblajes socio-técnicos (Farías 2011) que, al mismo tiempo, pueden encantar a la sociedad legitimando su construcción vinculado a un deseo de modernidad y desarrollo y, también, aportan activamente en la producción social del espacio y de las desigualdades. Con este fin se ha revisado literatura reciente sobre antropología de

carreteras, economía política e infraestructura y procesos de urbanización global, producida en Estados Unidos y en Europa pero que ha sido poco desarrollada regional y nacionalmente (David Harvey 2007a, 2007b, 2007c; Penny Harvey y Hannah Knox 2012; 2015; Neil Brenner 1998; 2001; 2013; 2014).

Por otra parte, en términos políticos, analizar la construcción de carreteras permite reconstruir el modo en que los senderos del Ecuador han estado vinculados históricamente con los procesos de dominación política y de incorporación temporal y espacial del territorio al capitalismo; matizando, de ese modo, que su construcción, por sí sola, pueda combatir a la producción de desigualdades. Como afirman Harvey Knox (2015):

A medida que conocemos más sobre la historia de estos espacios, no debemos sorprendernos al encontrar que, a pesar de sus ambiciones de transformación, las carreteras a menudo no resuelven las desigualdades e injusticias históricamente arraigadas y que provocan dificultades para conseguir medios de subsistencia y producen vidas tan precarias (Harvey y Knox 2015, 7).²

De ese modo, el presente texto espera constituir un aporte al desarrollo académico y político sobre la historia de los caminos del Ecuador y su relación con la producción geográfica de su espacio social y que, en última instancia, da cuenta del proceso paulatino de urbanización del Ecuador en la región, un aspecto de la modernidad si se quiere, y su incorporación a procesos de circulación del capital a nivel global.

Argumento y desarrollo de la tesis

A partir del trabajo de campo y de la producción de información geográfica que se realizó entre los meses de enero y julio de 2016 articulada a una revisión bibliográfica de la planificación, mapas oficiales y política pública nacional de construcción de carreteras, la presente investigación explora el modo en que las promesas de integración económica, velocidad, desarrollo y paz que generan la construcción de carreteras estatales en el Ecuador se re-actualizan cotidianamente en las comunidades por donde atraviesan legitimando su construcción pese a su limitada capacidad y, en algunos casos, imposibilidad de cumplirlas, sobre todo, porque priorizan dos tipos de conexiones: la conexión entre centros urbanos – ciudades intermedias y grandes– y entre enclaves extractivos y los puertos para exportar

² Traducción realizada por el autor.

materias primas, en perjuicio de otras conexiones para otros tipos de producción, entre ellas, la producción agrícola campesina a la que supuestamente también debería beneficiar.

En la práctica, las promesas que ofrece el discurso político del gobierno nacional sobre la construcción de carreteras se actualizan cotidianamente en la sociedad, una renovación de expectativas sobre un futuro incierto pero prometedor, moderno; pese a que su construcción, como lo veremos más adelante, está vinculada y juega un rol importante en el proceso de urbanización y desarrollo geográfico desigual que refuerza, por una parte, la concentración de población, capital e infraestructura en las ciudades y, por otra parte, extendiendo redes de infraestructuras para el transporte que incorporan nuevos territorios y enclaves al flujo de circulación del capital extractivo, profundizando la migración del campo hacia la ciudad. Así, las carreteras estatales en el Ecuador evidencian una lógica de movilidad de personas, mercancías y capital, heredada histórica y geográficamente, que va desde el interior al exterior, desde el campo a la ciudad, desde el enclave extractivo al puerto, vinculada a la división internacional del trabajo impuesta desde el siglo XIX, un país primario exportador con marcadas diferencias y desarrollos geográficos desiguales.

Con el fin de desarrollar este argumento central, el Capítulo I presenta la propuesta teórica y metodológica desde la cual se analiza a la relación entre la construcción de carreteras, sus promesas, y el rol que juegan en función del ciclo de circulación de capital, los procesos de desarrollo geográfico desigual y la urbanización global o planetaria. Una *hoja de ruta*, si se quiere, para poder recorrer los senderos del Ecuador. En el Capítulo II se recuenta una breve historia del Ecuador que pone en el centro a las carreteras pero vinculada a los momentos significativos de expansión de la economía y a los procesos de dominación política, que permite contextualizar el momento actual de la construcción de carreteras en el Ecuador y analizar continuidades y rupturas en relación con el modo en que histórica y geográficamente se han expandido los *Senderos del Ecuador*. Una historia desde los inicios de la república hasta los senderos construidos por el gobierno actual.

En los Capítulos III y IV se presenta el análisis teórico y práctico sobre la política de construcción de carreteras en Ecuador a través del estudio de la ruta estatal que conecta al Puerto Morona con el Puerto Bolívar y que pretende ser un canal intermodal de transporte entre la costa del Pacífico y la red fluvial de la cuenca del Amazonas hacia el Atlántico. El Capítulo III integra el trabajo de campo que se realizó en esta carretera a fin de analizar el

modo en que los senderos de la revolución ciudadana continúan encantado pese a su limitada capacidad para cumplir las promesas que generó previo a su construcción. Y el Capítulo IV evidencia el modo en que la carretera en cuestión se articula al ciclo de circulación del capital extractivo priorizándolo sobre otros capitales que podrían servirse de su construcción y que, en su articulación con los discursos político de la minería responsable y de la superación de la pobreza re-actualiza las promesas de desarrollos, integración y modernidad.

Capítulo 1

Una hoja de ruta para recorrer los senderos del Ecuador

El presente capítulo articula un marco teórico específico para aproximarse analítica y metodológicamente a las carreteras. En primer lugar, partiendo de la definición de infraestructura y de infraestructuras para el transporte se da cuenta sobre la relación existente entre las carreteras con la economía política, con la modernidad, con la historia y con los territorios por donde atraviesan, lo que evidencia que su construcción, lejos de ser neutral, resulta problemática. En segundo lugar se determina el modo en que las carreteras están vinculadas y tienen un rol activo en los procesos de urbanización global, desarrollo geográfico desigual y un deseo de modernidad. Y en un tercer momento se detalla el marco metodológico aplicado durante la presente investigación.

Así, se plantea a continuación la articulación y el diálogo entre conceptos y teorías que definen los enfoques desde los que se analizará, en los siguientes capítulos, el proceso histórico y geográfico que determina al momento actual de expansión de las carreteras; el modo en que las personas y comunidades afectadas por la construcción de carreteras legitiman su construcción desde el poder de encantamiento que éstas producen, y; el modo en que la construcción de carreteras se inserta prioritariamente al ciclo de circulación del capital extractivo a través de la construcción de una región minera como una nueva promesa moderna de desarrollo, superación de las desigualdades e integración de zonas hasta antes poco conectadas en el sur del Ecuador.

1. Carreteras, una definición problemática

El diccionario de la Real Academia de la Lengua Española refiere a la infraestructura como toda obra o estructura que sirve de sustento a otra. De ahí que puede tener distintos fines como permitir comunicaciones, facilitar el transporte, o sostener diversos procesos productivos. Una diversidad de infraestructuras hace parte del paisaje construido en el capitalismo global: puentes, alcantarillado, autopistas, carreteras, aeropuertos, edificios, fábricas, represas, torres de energía eléctrica, pozos petroleros, plantas de beneficio de minerales metálicos o refinerías por mencionar algunas de ellas.

Dentro de ellas, y de manera preliminar, las infraestructuras para el transporte comprenden a las “fundaciones físicas que se instalan para el movimiento de los medios de transporte”

(Figuroa 2013, 242) entre las que destacan los caminos y carreteras, vías férreas, puertos terrestres, marítimos y aeropuertos. Bajo esta premisa a continuación se exponen algunas relaciones de este tipo de infraestructuras con la economía política; las promesas de la modernidad; con su historia de expansión y construcción, y; con los territorios por donde atraviesan. Relaciones que son pertinentes tenerlas en cuenta con el fin de evitar delimitarlas exclusivamente como obras físicas, o analizarlas sólo desde los impactos que provocan y así problematizar su construcción.

1.1 Las carreteras y la economía política

En primer lugar, desde el punto de vista de la economía neoclásica, las carreteras producen externalidades positivas y negativas. En cuanto a las externalidades positivas, las mejoras en las carreteras reducen los costos de movilidad y mejoran el acceso hacia nuevos territorios en los que podría registrarse un aumento de productividad. Mientras que las externalidades negativas están asociadas a la degradación que éstas provocan en las zonas aledañas a donde se instalan. Así, las carreteras pueden provocar algunos efectos negativos como el efecto barrera que consiste en fraccionar a una comunidad dado que esta infraestructura atraviesa su territorio y lo divide no sólo con la obra física sino también por la nueva dinámica de movilidad que incorpora; o el efecto túnel que provoca que determinadas zonas queden desconectadas pues la carretera no permite el acceso directo hacia ellas (Figuroa 2013). Esta aproximación desde la economía da cuenta de una vinculación entre la construcción de carreteras y el sistema económico en el que se inscribe.

Ahora bien, las carreteras requieren de grandes inversiones de capital por lo que provocan impactos económicos a nivel macro y micro (Estache, Foster y Wodon 2004). En el nivel macroeconómico la construcción y el mejoramiento de este tipo de infraestructura ha sido usualmente asociada al crecimiento y desarrollo de los Estado-nación. Al respecto, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (en adelante CEPAL) en 2005 sugería a los gobiernos de la región tomar acciones, incluso regionales, para superar las insuficiencias en la provisión de infraestructura para el transporte con el fin de apuntalar procesos de crecimiento económico (Sánchez y Wilmsmeier 2005).

En el nivel microeconómico, y tomando en cuenta que en su gran mayoría la provisión de infraestructura para el transporte constituye bienes públicos, los servicios que provee dicha infraestructura son colectivos y, en principio, no existen modalidades de restricción en el

acceso, como se verifica en el caso de la mayoría de calles y caminos en las ciudades (Figuroa 2013). Sin embargo, en la actualidad varios proyectos de construcción de carreteras, sobre todo aquellas que permiten articular el flujo global de mercancías, capital y trabajo, han sido considerados como bienes cuasi públicos en tanto los Estados y empresas privadas han implementado distintos modelos de asociaciones público-privadas (en adelante APP) para poderlos financiar y construir conjuntamente, modificando el modo en que se gestionan los servicios que la infraestructura para el transporte puede proveer (Van Dijck y Den Haak 2007).

Ahora bien, esta aproximación desde la economía al concepto de infraestructura para el transporte no puede perder de vista su articulación con el ciclo de circulación de capital en el que una mercancía realiza la plusvalía (Marx 1972). Ese ciclo de circulación de capital entraña un rol activo de las infraestructuras del transporte, entre ellas las carreteras, al permitir que los insumos y fuerza de trabajo se movilicen hasta el lugar de la producción y que las mercancías producidas rápidamente circulen hasta distintos lugares de consumo donde se intercambien y produzcan la ganancia para los capitalistas.

Harvey (2007a) agrega que, por las peculiares leyes que rigen a las carreteras y dado su forma preeminente de capital fijo, su construcción está vinculada no sólo a la inversión por parte de capitalistas sino también al rol activo de los Estados que usualmente aportan en la construcción y mejoramiento de esas infraestructuras. Adicionalmente la acumulación del capital exige mejorar constantemente la infraestructura para el transporte, modernizarla en tanto, para poder acumular más, se requiere acelerar la velocidad de circulación del capital. En ese sentido, la innovación técnica y tecnológica del transporte ha estado histórica y geográficamente determinada por el capitalismo. Así, en la actualidad, la construcción de carreteras y la innovación en comunicaciones son fundamentales en la dinámica de acumulación de capital, sobre todo en su intento de aniquilar el espacio a través del tiempo (Harvey 2012).

Por otra parte, en momento de crisis globales del capitalismo, la construcción de carreteras también puede funcionar bajo la modalidad, descrita por Harvey, de ajustes espacio-temporales (spatio-temporal fixes) para enfrentarlas. Es decir, dado que las carreteras constituyen inversiones de largo plazo, permiten absorber y trasladar el exceso de capital y mano de obra existente en algún lugar hacia otro articulándose al inicio de nuevos procesos de expansión del capitalismo global. Finalmente las carreteras y autopistas constituyen capitales

que se fijan en la tierra produciendo entornos contruidos y permitiendo simultáneamente nuevos procesos de producción y de consumo en tanto facilitan el flujo de mercancías, personas y capital (Harvey 2007b; Harvey 2012).

Oportuno es advertir que tanto los aportes de Marx sobre el ciclo de circulación de capital y los de Harvey sobre el activo rol que tienen las carreteras en la producción del espacio capitalista global dialogan con las teorías sobre sistema-mundo y dependencia entre distintos países como resultado de la división internacional del trabajo impuesta. Así, no se puede perder de vista que mientras la extracción de recursos naturales y de materias primas sucede principalmente en la periferia, en las zonas rurales campesinas, afros e indígenas del sur global, el consumo de dichas materias primas para convertirse en mercancías sucede en el centro, grandes polos industriales y mercados de consumo del norte global usualmente asociados a la ciudad (Wallerstein 2006; Acosta 2016; Grosfoguel 2016).

Sin embargo, es importante puntualizar que esta articulación entre la construcción de carreteras y la expansión del capitalismo podría conducir a un análisis netamente estructural sobre su construcción, dejando de lado aquello que hacen, piensan y perciben las personas y comunidades por donde atraviesan las carreteras o de los territorios donde se las construye por lo que, a continuación, se analiza la relación entre las carreteras y las promesas de modernidad que producen.

1.2 Las promesas de modernidad de las carreteras

Las carreteras también están vinculadas a los significados que las sociedades construyen sobre ellas. Como se mencionó anteriormente, su construcción ha sido relacionada usualmente con el desarrollo y crecimiento económico, pero no exclusivamente, sino también con la eventualidad de conexiones más rápidas, de acortar la distancia física y provocar la integración social de regiones marginadas o aisladas del país, todo lo cual permitiría superar las desigualdades. Por otra parte, es poco usual que se preste atención sobre procesos de desestabilización, amenazas de cambios inesperados y aumento de vulnerabilidades que las carreteras pueden provocar (Harvey y Knox 2015).

Tanto esta tensión entre promesas y amenazas que la infraestructura del transporte genera en el ámbito de lo simbólico así como las relaciones sociales de producción que está en juego, dan cuenta de un escenario en que la construcción de infraestructura no constituye

exclusivamente obras físicas revestidas de aparente neutralidad. Al contrario se las asume como “ensamblajes socio-técnicos” (Farías 2011; Harvey y Knox 2015, 5), es decir, producciones mediante los cuales se articulan y relacionan desde la percepción sobre las carreteras que tienen las personas, comunidades y ciudades por donde atraviesan, la inversión de capital necesaria y la construcción de la obra física delineando así el modo en que se materializa dicha obra en el territorio que atraviesa (Harvey y Knox 2015).

Así, Harvey y Knox (2012) analizan el *poder de encantamiento* (enchantment) de las carreteras como productor de una sensación generalizada de bienestar social o de progreso en relación con el aumento en la velocidad de los desplazamientos, en la integración política o la mejora en la situación económica, independientemente de que el proyecto en construcción pueda cumplir (to address) o no estas promesas. Afirman, además, que dichas promesas son centrales para los poderes políticos como mecanismo para convencer a la sociedad beneficiaria de la construcción de determinadas infraestructuras.

Sin embargo, el poder de encantamiento de las carreteras no se explica exclusivamente por el discurso político de las instituciones ni por el trabajo técnico de las empresas constructoras y sus ingenieros, sino que se suman a ellos un proceso constante de re-actualización que las personas y comunidades hacen de las promesas basado en la posibilidad de que, en el futuro, la futura ampliación y mejoramiento de las carreteras o la construcción de otras nuevas y más modernas permitan finalmente cumplirlas. Dicho de otro modo, independientemente de que, en la práctica, varias de esas infraestructuras tengan limitadas capacidades o incluso no logren cumplir las promesas generadas a causa de obstáculos físicos, sociales, económicos y políticos que se presentan, las personas cotidianamente re-actualizan esas promesas por la expectativa producida frente al inicio de nuevas construcciones, dejándose encantar por ellas, ansiando que en algún momento finalmente se cumplan (Harvey y Knox 2012; Wilson y Bayón 2015). Así, las promesas que las personas y comunidades producen y sus reactualizaciones se convierten en un dispositivo legitimador de su construcción.

Ahora bien, es necesario advertir que este proceso de re-actualización de las promesas como parte del encantamiento de las carreteras da cuenta de la existencia de una idea específica de modernidad que se reproduce permanentemente en las sociedades impactadas por estas infraestructuras. Un deseo moderno que “consiste en contar con que la vida humana y su historia están lanzadas [siempre] hacia arriba y hacia delante, en el sentido del mejoramiento

que viene con el tiempo” (Echeverría 2010, 15). Agrega Echeverría (2010), un deseo de modernidad de carácter racional, capitalista y hegemónico que se construye en la ciudad y no en el campo, por lo tanto urbano; en lo individual y no en lo colectivo, por lo tanto individualista, y; en la razón y la técnica que produce y reproduce el espacio social construido sin reconocer otros saberes considerados no racionales ni técnicos y por lo tanto poco valorados, por lo tanto colonial. En el capítulo tres de la presente investigación se indagará sobre los mecanismos que provocan este poder de encantamiento de las carreteras articulado al deseo de modernidad en las comunidades afectadas por su construcción.

1.3 La historia de las carreteras

Ahora bien, siguiendo el planteamiento del materialismo histórico propuesto por Marx en sus obras, el análisis de la construcción de carreteras no puede perder de vista los procesos históricos de su construcción. Pero no una historia descriptiva sobre procesos lineales de expansión, sino precisamente una historia que, poniendo en el centro a las carreteras, reconstruya su inserción en el ciclo de circulación del capitalismo y las reconfiguraciones en los procesos de dominación política de un determinado territorio. Al respecto, Schmid (2014) considera que el reto actual de la investigación de la urbanización planetaria es “mejorar nuestro entendimiento de [esos] procesos contemporáneos y descifrar sus implicaciones y efectos” (Schmid 2014, 203), más aún cuando en la actualidad están tomando forma las más diversas y polimorfas regiones urbanas, con estructuras heterogéneas y que involucran tanto a viejas ciudades centrales como a nuevas áreas periféricas (Schmid 2014).

Así, considera que los procesos de urbanización deben ser analizados no sólo a través de sus patrones (patterns) sino también a través de sus senderos (pathways). Este autor entiende por patrones a los estudios que se realizan considerando sólo la situación actual –una foto– de las diferentes escalas en que los procesos de urbanización se construyen, mientras que a los senderos como los análisis históricos que permiten reconstruir “las líneas decisivas de desarrollo y esbozar una línea del tiempo que delimiten las constelaciones dominantes de poder y sus más importantes campos de conflicto” (Schmid 2014, 214). Así, basados en este autor los senderos permiten identificar las constantes y discontinuidades históricas del proceso de construcción de carreteras que determinan y configuran los patrones del momento actual de expansión de carreteras como parte de un proceso de urbanización global o planetaria (Schmid 2014).

En consecuencia en el capítulo dos, a partir de distintos ensayos sobre la historia del Ecuador, principalmente aquellos sobre organización social del espacio ecuatoriano (Gómez 1992; Carrión 1992; Deler 1992), de algunos ensayos sobre la historia de la construcción y la evolución de los caminos en el Ecuador (Hidalgo e Hidalgo Constructora 2009) en articulación con los momentos de auge y crisis de la exportación de las principales materias primas (Larrea 2005; Wasserstrom y Southgate 2013) y de los procesos de dominación política en el Ecuador (Ayala Mora 1996), se presenta como contexto en esta investigación una historia de la construcción de caminos y carreteras en el Ecuador, *los senderos del Ecuador* según Schmid, como posibilidad para establecer posibles rupturas o continuidades con el momento de expansión actual de construcción de carreteras, la inserción en el capitalismo global y los procesos de urbanización.

1.4 Las carreteras y el territorio

Resta decir que estos ensamblajes socio-técnicos no sólo constituyen capital fijo sino además un capital que se fija a la tierra (Harvey 1990) reconfigurando y transformando diversos territorios. De ahí, que es necesario precisar qué se entiende por territorio.

Ya que no se puede abordar de manera exhaustiva el desarrollo del concepto de territorio, se lo define preliminarmente como la materialización de las relaciones de poder en el espacio (Vargas Ulate 2012). En consecuencia, el territorio es producido a través de las relaciones sociales que suceden de tal modo que está siempre en constante modificación antes que predeterminado o delimitado físicamente. Esta definición evita caer en dos imprecisiones: por una parte en un determinismo geográfico en el sentido de pensar que el territorio es invariablemente un mero contenedor de relaciones sociales, y; por otra parte, en un nacionalismo metodológico que cercaría el análisis de la construcción de carreteras exclusivamente a la perspectiva de un Estado-nación, es decir sólo en relación al territorio que administra dejando de lado sus interconexiones más allá de sus fronteras o en espacios locales dentro de ellas.

Al respecto, Lefebvre (1974) aportó teóricamente en la comprensión del espacio al considerar que éste es producido socialmente. Para él, el capitalismo se apoya no sólo en las empresas y el mercado sino también en el espacio, que ha sido integrado al mercado, a la producción industrial y en las últimas décadas a las dinámicas del capital financiero. En ese sentido “es en el espacio y por el espacio donde se produce la reproducción de las relaciones de producción

capitalista” (Lefebvre 1974, 223). Para este autor, es necesario construir una teoría unitaria que integre diversos campos de estudio separados al momento de analizar el espacio: el campo físico, la naturaleza o el cosmos; el campo mental que incluye a la abstracción formal y la lógica; y el campo social (Lefebvre 2013).

El espacio es social, pensado por un sujeto histórico, que lo piensa y lo capta en un sentido, no sólo en la estructura, sino también en la superestructura. En ese sentido, el espacio-naturaleza desaparece irreversiblemente, cada sociedad produce un tipo de espacio que necesita para seguir reproduciéndose constantemente, espacio que es siempre contradictorio, pues la producción hegemónica de dicho espacio está en conflicto con otras formas contra hegemónicas que también buscan producirlo (Lefebvre 2013). Eso permite pensar en la existencia de conflicto entre los espacios que se representan las instituciones, los grupos de poder, las personas y las comunidades en un mismo territorio. Lefebvre evidencia una disputa de representaciones y relaciones que producen el espacio que, en términos de Echeverría (2010), implica distintos procesos civilizatorios de modernidad, entre ellos una modernidad capitalista hegemónica.

Este abordaje de Lefebvre sobre el espacio adquiere relevancia para esta investigación en tanto el análisis de la producción social del espacio social no se restringe exclusivamente al análisis de la base material que articula el modo de producción capitalista, sino que adicionalmente advierte de las relaciones entre esa estructura y la superestructura desde dos dimensiones: por una parte desde las representaciones que las sociedades se hacen de los espacios y por otra desde el deseo estatal y del capitalismo global de construirlos de determinada forma para materializar determinadas prácticas productivas. Para efectos de esta investigación se articula la propuesta de Lefebvre sobre la producción del espacio social con la idea de poder de encantamiento y la re-actualización de promesas como parte del deseo de modernidad, con el fin de explicar el modo en que su construcción se legitima socialmente.

En consecuencia, el concepto de territorio tiene una doble dimensión: por una parte como el espacio donde se materializan las relaciones sociales de producción capitalista, y por otra parte producido como resultado de una construcción hegemónica de un tipo de espacio deseado y legitimado por las personas y comunidades por donde las carreteras atraviesan. De ahí que el territorio no es sólo el espacio físico (el territorio de un Estado-nación, una montaña), ni tampoco su abstracción lógica exclusivamente (el mapa de ese territorio o el

levantamiento topográfico de la montaña), sino primordialmente el espacio producido socialmente por las relaciones de poder que en ese espacio suceden.

En el territorio se materializan las disputas de poder entre fracciones de la burguesía y las comunidades afectadas por la construcción de las carreteras, y la resolución de esas disputas definen y configuran finalmente el modo en que se produce socialmente el espacio, que lugares conectan las carreteras y que lugares no. En esa medida, las carreteras constituyen un dispositivo activo en la producción social del espacio, en la producción de los territorios. En la hoja de ruta metodológica que se plantea más adelante en la presente investigación se da cuenta el modo de aproximación al espacio donde se construyen las carreteras.

1.5 Otros enfoques sobre la construcción de carreteras

Una vez identificadas estas relaciones de las carreteras se precisa, a continuación, enfoques desde que se consideran insuficientes para abordar el análisis de las carreteras, por lo que explícitamente se los evita. Así, se advierte desde ya que la presente investigación no constituye un estudio de impactos a raíz de la construcción de carreteras. Este tipo de estudios son los más numerosos sin embargo no logran captar los procesos de configuración y reconfiguración de los territorios, ni su articulación a procesos de dominación política sino sólo de aquel lugar seleccionado para el estudio y en relación al tipo de impactos que se haya decidido estudiar –económicos, culturales, ambientales, sociales– o una mezcla de ellos (Bermúdez 2008; Gómez 2011; González, Guevara y Ron 2011; Mancheno 2011; Vergara, Figallo y Glave 2014).

De igual modo, se ha evitado asumir a la construcción de carreteras desde enfoques institucionalistas que las vinculan con procesos de desarrollo y crecimiento económico exclusivamente, o desde procesos políticos de la gobernanza, e incluso desde enfoques que asumen a la construcción de carreteras como agentes de mitigación de la pobreza (Estache, Foster y Wodon 2004; Estache y de Rus 2004; Barbens 2006; van Dijck y den Haak 2007). Al contrario, se considera que estos estudios incorporan una mirada desde arriba que no toma en cuenta las prácticas y contextos locales en los que los proyectos de infraestructura para el transporte se van a construir, menos aún sus representaciones del espacio.

2. Las carreteras, la urbanización, desarrollos geográficos desiguales y modernidad.

Teniendo en cuenta estos enfoques desde los que se puede analizar a las carreteras, a continuación, se explicita el diálogo entre ellos como hoja de ruta teórica desde la que realizó el análisis en la presente investigación. Las relaciones entre carreteras con la economía política, con las promesas de la modernidad, con la historia y con el territorio permiten indagar sobre el modo en que éstas juegan un rol activo en los procesos actuales de urbanización global o planetaria a partir Brenner (2013; 2014) y la producción de desarrollos geográficos desiguales (2007b; 2007c).

Siguiendo a Neil Brenner (2013), fue Castells quien incorporó en su análisis teórico la construcción social del fenómeno urbano, y a partir de ese momento, la *cuestión urbana* pasó a ocupar un lugar preponderante en los debates académicos y políticos permitiendo el desarrollo de un campo de estudios bastante prolífico. Sin embargo, Brenner (2013) considera que los estudios urbanos reflejan en la actualidad una “visión urbano-céntrica del actual momento geo histórico” (Brenner 2013, 40) por lo que, en los últimos años, algunos autores han criticado el modo clásico de concebir a la urbanización exclusivamente como procesos de concentración densa de poblaciones e infraestructura, y, en oposición, plantean incluir al análisis de la urbanización como procesos que pongan en cuestión escisiones tales como ‘lo urbano y lo rural’ o ‘campo y ciudad’ (Brenner 2013; Kanai 2014). Un tipo de análisis que, en términos del espacio social, no fragmente la realidad.

En efecto, Brenner (2013; 2014) resalta la necesidad de sustituir el análisis de las tipologías de los asentamientos urbanos (ciudad, ciudad región, megaciudad, conurbación, u otros) por el análisis de procesos socio-espaciales de urbanización que configuran los heterogéneos paisajes del capitalismo moderno. Desde su perspectiva, la urbanización comprende, dialécticamente, momentos de concentración de personas, infraestructura e inversiones y momentos de extensión hacia aquellos lugares considerados por la teoría clásica como no-urbanos.

Esta perspectiva sugiere que, en realidad, las transformaciones socioambientales importantes ocurridas en zonas generalmente no vinculadas a las condiciones urbanas (desde circuitos agroindustriales y escenarios dedicados a la extracción de petróleo, gas natural, carbón hasta redes transoceánicas de infraestructura, tuberías subterráneas y órbitas satelitales) han estado cada vez más interrelacionadas con los ritmos de desarrollo de las aglomeraciones urbanas. En

consecuencia (...) tales espacios deben ser considerados como componentes integrales de un tejido urbano extendido, de carácter mundial. (Brenner 2013, 62-63)

Así, plantea un horizonte analítico de los procesos de urbanización que se sostiene en una dialéctica entre procesos de concentración y procesos de extensión del tejido urbano y la intensificación de conexiones entre territorios a nivel local, nacional y regional, en el que los lugares de extracción y su conexión con la infraestructura para el transporte de esas materias primas adquieren un lugar relevante (Brenner 2013; 2014). Ahora bien, al análisis de estos procesos de concentración y extensión de la urbanización a nivel global se incorpora la propuesta analítica de la geografía crítica marxista de procesos de desarrollo geográfico desigual estudiada por David Harvey (2007c).

A Marx (1972) le corresponde la descripción sobre el modo en que tanto el proceso de acumulación originaria, es decir, métodos violentos por los cuáles bienes individuales y comunes de las personas pasan a ser de propiedad exclusiva de los capitalistas para iniciar procesos de producción; como la acumulación ordinaria del capital, es decir, la producción de valor a través del ciclo de circulación del capital, dan forma a las sociedades y a la vida cotidiana produciendo efectos desiguales. Para Harvey (2007c) ambos procesos de acumulación de capital operan, constantemente, en el espacio bajo dos lógicas diferenciadas: por una parte la división territorial del trabajo que localiza a las esferas de producción, transporte y consumo de mercancías en distintos lugares, y; por otra parte, las disputas entre capitalistas (transnacionales y locales) que desean apropiarse de espacios privilegiados para la acumulación –procesos de dominación política. Estas lógicas provocan inestabilidad en el paisaje geográfico del capital (Harvey 2007b; Harvey 2012).

Para el caso de América Latina, la división territorial del trabajo ha determinado históricamente a esta región como un espacio privilegiado para la extracción de materias primas, aunque con diferencias que suceden en cada uno de los países que la conforman, y su exportación a los países industrializados. En la última década los altos precios de varios commodities, en especial del petróleo y los minerales metálicos, han incentivado la reprimarización de la economía y por lo tanto en varios países se han re-lanzado nuevos procesos de expansión e intensificación de las fronteras extractivas (Ocampo 2013). Según la CEPAL (2014) en América Latina y el Caribe el total de exportaciones de productos primarios a 2013 representó un 53% del total de las exportaciones. Sin embargo, y en

expresión de las heterogéneas economías de la región, el porcentaje de participación de la exportación de bienes primarios en la Comunidad Andina de Naciones (CAN) en ese mismo año fue del 86,6%.

El primer producto de exportación de la región, a 2013, fue el petróleo y sus derivados representando un 10,4% del total de productos exportados; le siguen el mineral de hierro y sus concentrados que ocuparon el tercer lugar representando el 3,7% del total; la soja se ubicó en cuarto lugar representado el 3,3%; mientras que el cobre y sus concentrados, en quinto lugar, representaron el 3,1%, y; el refinado de cobre, en octavo lugar, representó el 2,4% del total de exportaciones. Sólo estos cuatro productos representaron en conjunto el 22,9% del total de exportaciones de la región, casi un cuarto del total. (CEPAL 2014).

Para el caso de Ecuador este proceso de reprimarización de la economía se refleja en, por una parte, la decisión política de expansión de la frontera petrolera que busca ampliar su explotación a los bloques ubicados en el suroriente de la amazonia ecuatoriana a través de la XI Ronda Petrolera, y; por otra parte, en el inminente inicio de la explotación de minerales metálicos a gran escala a partir de la aprobación de una nueva ley minera en 2009, la consolidación de la fase de explotación de varios proyectos mineros estratégicos, la promoción y búsqueda de APP para otros tantos en todo el territorio nacional y un nuevo proceso de subasta y remate de concesiones (Acosta 2009; Acosta y Sacher 2012; Ruiz e Iturralde 2013; Acosta y Hurtado Caicedo 2016).

Según información de la CEPAL (2014) en el Ecuador a 2013 el porcentaje de participación de bienes primarios en el total de exportaciones fue de 93,3%. Dicha participación, entre 2006 y 2013, creció en un 2,9% siendo más intensivo que el crecimiento promedio de la región que fue de 1% aunque mucho menor que el promedio total de la CAN que fue de 8,4%.

Adicionalmente, según el perfil económico del país elaborado por la CEPAL (2016) la exportación de petróleos crudos, al año 2014, representó el 52,3% del total de las exportaciones, mientras que la exportación de plátanos, crustáceos y moluscos (incluye el camarón), preparados y conservados de pescado (incluye el atún), las flores y el cacao, representaron en su conjunto el 31,5% de las exportaciones.

En esa medida, el Ecuador continúa siendo un país primario exportador que depende mayoritariamente de los ingresos provenientes de la exportación de bienes primarios,

fundamentalmente del petróleo y de pocos productos agrícolas para la exportación, y cuya política económica actual depende de la expansión de la frontera extractiva que incluye la posibilidad, a futuro, de explotar y exportar minerales metálicos a gran escala. Esta localización de actividades extractivas además implica disputas entre las burguesías nacionales con las transnacionales en su deseo por apropiarse de los nuevos espacios para el extractivismo.

En consecuencia, un análisis sobre la construcción de carreteras no puede perder de vista el proceso de reprimarización de la economía y las actividades productivas que mayor ingreso le reportan al Estado puesto que las élites extractivas constituyen un actor fundamental en las disputas capitalistas por la expansión del capitalismo, la integración de los territorios y consecuentemente en la producción social del espacio y de las desigualdades.

Por lo tanto, se debe considerar que los procesos de expansión del capital se intensifican por la construcción de infraestructuras físicas para el transporte cuyo fin es aniquilar el espacio a través del tiempo; moldeando y reconfigurando la producción social del espacio y la creación de regionalidades para determinados procesos productivos. Así, la expansión geográfica del capital extractivo requiere también de la ampliación, mejoramiento e innovación de la infraestructura para el transporte para poder trasladar desde los lugares donde sucede la extracción propiamente dicha los commodities primero a los puertos de exportación y luego hasta los lugares de consumo. Estas redes de infraestructura abarcan a los territorios de distintos Estados-nación a fin de materializar el ciclo de circulación del capital extractivo (Harvey 2007b; 2007c).

El capitalismo, por tanto, construye y reconstruye una geografía a su propia imagen.

Construye un paisaje geográfico específico, un espacio producido de transporte y comunicaciones, de infraestructura y organizaciones territoriales, que facilita la acumulación durante una fase de su historia del capital que deberá ser derribado y reconfigurado para abrir camino a más acumulación en una fase posterior (Harvey 2012, 72).

Desde esta perspectiva, los procesos de urbanización, sea que se analicen en sus momentos de concentración o de extensión, no pueden perder de vista a los procesos de producción de desigualdades en los distintos territorios por donde circula y acumula el capital ni al modo en

que se materializan en dichos espacios las relaciones sociales de producción y se resuelven la disputas entre capitalistas interesados en acumular.

Adicionalmente, dado que la construcción de infraestructura para el transporte en Ecuador está articulada a la ejecución de procesos de integración regional en Suramérica; tampoco se puede perder de vista que el capitalismo también produce crisis expresadas por un exceso de capital y de mano de obra, y que el propio capital, para resolver dichas crisis, produce ajustes espacio-temporales (spatio-temporal fixes), que no son otra cosa que el traslado de mano de obra y principalmente del capital excedentes hacia otros lugares donde iniciar nuevos procesos de acumulación (Harvey 2007b).

En consecuencia, la construcción de carreteras del Ecuador se analiza también como parte de la Iniciativa de Integración Regional Suramericana (en adelante IIRSA) entendida esta como la ejecución de un ajuste espacio-temporal en la región y que estaría apuntalando a un nuevo momento regional de intensificación y expansión de procesos de extracción de recursos naturales.

En este orden de ideas, el planteamiento de urbanización planetaria de Brenner entra en diálogo con el marco teórico planteado por Harvey en el que la construcción de carreteras genera “un entorno construido para la producción y el consumo [...] [y] dan lugar típicamente al núcleo material de una región, desempeñando, por lo tanto, un papel fundamental en la producción de regionalidad” (Harvey 2007b, 93), a través de lo cual se debe analizar el modo en que se producen los momentos de extensión y de concentración de la urbanización (Brenner 2013).

En consecuencia, la infraestructura para el transporte, entre ellas la construcción de carreteras, no sólo permite la conexión entre los clásicos objetos de estudio de los estudios urbanos, las ciudades, sino que también modifican la territorialidad y por lo tanto las relaciones sociales que suceden en los lugares hasta ahora definidos como no urbanos: el campo, el interior del territorio (hinterlands), las periferias, lo rural y en las relaciones entre estos territorios y la ciudad. Las carreteras juegan un rol activo en la producción de la urbanización.

A esta relación entre la urbanización y la producción de desarrollos geográficos desiguales se suma el rol activo de las personas y comunidades atravesadas, en este caso, por las carreteras

pero no en términos de los impactos que producen su construcción sino precisamente en las representaciones que se hacen de ellas y la legitimación de su construcción. Representaciones que están articuladas a un deseo de modernidad capitalista que cotidianamente hace que las carreteras, pese a su limitada capacidad para cumplir las promesas que generan su construcción, todavía sigan encantando (Lefebvre 1974; Echeverría 2010; Harvey y Knox 2012).

En definitiva, se asumen tres distintos enfoques desde los que se realiza el análisis de la construcción de carreteras: uno, de carácter histórico, que permite ubicar temporalmente las determinaciones temporales y territoriales que explican el momento actual de expansión de las carreteras en Ecuador y que se aborda en el capítulo dos; otro en relación con las promesas que genera su construcción, su reactualización y límites, como parte de un deseo de modernidad, presentado en el capítulo tres, y; un tercero en relación con la inserción de la carretera en determinados ciclos de circulación del capital, que se analiza en el capítulo cuatro. Estos tres enfoques se vinculan a la idea de territorio como espacio producido y no sólo como contenedor de relaciones sociales, un territorio donde los Estados asumen un rol preponderante en sus intenciones de integrar al territorio y construir infraestructuras para tal propósito y donde las personas y comunidades legitiman su construcción.

3. Marco metodológico para recorrer la carretera

Para poder completar la hoja de ruta, hasta ahora teórica, para poder analizar a las carreteras, se presenta a continuación la aproximación metodológica propuesta. Se planeó realizar un análisis del territorio a partir de la construcción, ampliación y mejoramiento de una infraestructura para el transporte, más específicamente de una carretera, sin dejar de lado a los distintos sitios por donde ésta atraviesa ni a los diversos actores que intervienen en dicho territorio. Para tal propósito, se propone un marco metodológico de estudio a partir de los métodos de análisis multi-situado de Marcus (1995) y la idea de análisis multi-escalar sintetizada por Brenner (1998; 2001) para analizar las relaciones entre distintos sitios por donde atraviesa la carretera y desde la perspectiva de distintas escalas en la que la carretera se incrusta y posiciona.¹

¹ Este apartado mejoró sustancialmente por las pertinentes observaciones realizadas por Marc Marti, lector de esta tesis.

3.1 Un análisis multi-situado y multi-escalar

Marcus (1995; 2001) critica a la producción de etnografías sobre un objeto de estudio centradas en un sólo sitio a donde realizar el análisis de campo y en las que se confía a otros métodos, como el análisis de fuentes secundarias, la configuración del contexto en que se producen las relaciones de dicho objeto. En oposición, considera oportuno analizar la circulación de diversos aspectos de un objeto multi-situado que posibilite, a su vez, reconstruir aspectos del sistema-mundo a través de las asociaciones y relaciones entre esos sitios, lo cual genera además la predisposición a tomar “trayectorias inesperadas en la localización de la información” (Marcus 1995, 96), más aún cuando muchos objetos de estudio no sólo tienen conexiones con su ámbito territorial más inmediato sino con la propia expansión del capitalismo global.

Brenner por su parte (1998; 2001), a partir de los aportes de Castells, Lefebvre y Marston, entre otros autores, ha profundizado en el estudio de las distintas escalas en las que se produce el espacio social, pero no como arenas naturales o pre-constituidas sino como productos históricos socialmente construidos que tienen en el centro una discusión sobre cuál es la más apropiada unidad espacio-temporal de análisis. Para este autor el Estado juega un rol fundamental actual en la producción y articulación de múltiples escalas y en la estructuración del capitalismo (Brenner 1998; 2001; Farías 2011).

Desde esa perspectiva, la aproximación metodológica que se ha determinado toma en cuenta dos aspectos del espacio donde se construye una carretera: la multiplicidad de sitios por donde ésta atraviesa y la multiplicidad de escalas a las que una carretera se incorpora. Así, el método de análisis multi-situado permite estudiar a la carretera y su rol activo en la producción social del espacio desde distintas miradas en los diversos territorios por donde atraviesa y que fueron elegidos para realizar el trabajo de campo; mientras que el análisis multi-escalar permite analizar a la misma carretera desde distintas unidades territoriales de análisis, escalares, elegidas igualmente para esta investigación.

Ahora bien, a partir de esta precisión, a continuación, se explicita en primer lugar la justificación de determinadas decisiones metodológicas asumidas en la presente investigación; en segundo lugar una reflexión sobre el modo particular en que se realiza tanto el estudio multi-situado como multi-escalar, y; en tercer lugar los límites y condicionantes que se enfrentaron en la aplicación de esa hoja de ruta metodológica.

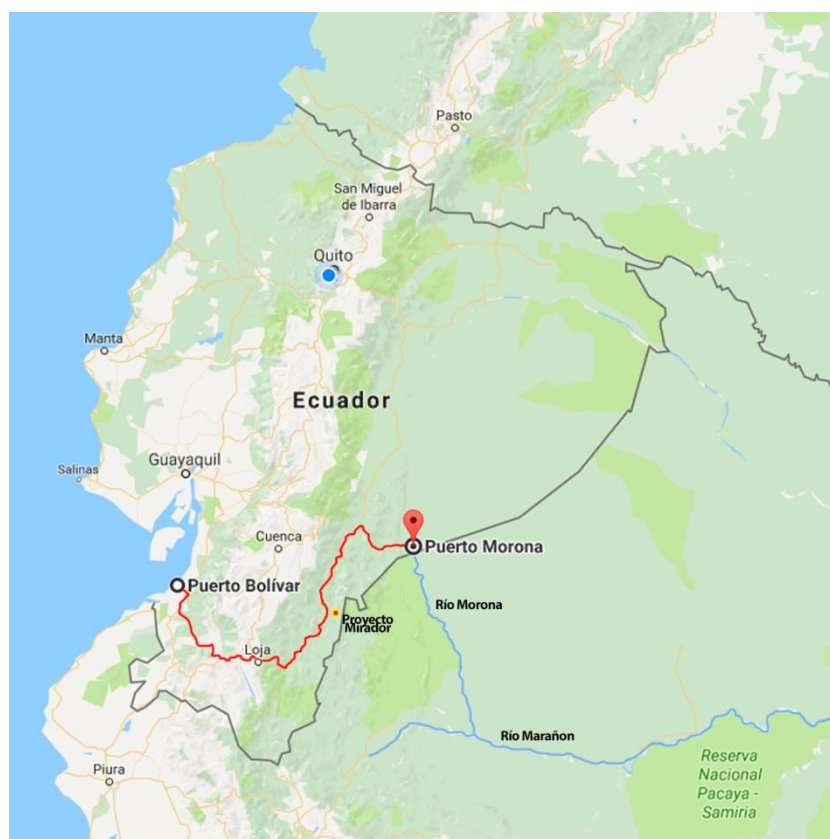
3.2 Definición del caso de estudio

En primer lugar, y como ya se ha referido, la presente investigación pone en el centro del análisis al momento actual de construcción de carreteras estatales del Ecuador, es decir aquellas diseñadas y construidas a cargo del gobierno nacional central. En esa medida la elección del caso de estudio, a partir de ese único criterio, suponía varias posibilidades en tanto existen casi 10.000 kilómetros de carreteras arteriales y colectoras que hacen parte de la red vial estatal que conectan a todas las capitales provinciales, como se describirá más adelante.

En consecuencia, se decidió incorporar otros tres criterios adicionales para la definición del caso de estudio. En primer lugar, dada la historia del Ecuador como un país primario exportador, se decidió elegir una carretera que, de la información preliminar, esté directamente vinculada al ciclo de circulación de capital de un proyecto extractivo. En segundo lugar, que la carretera elegida sea también parte del proceso regional de construcción de infraestructuras físicas en Suramérica que se materializa en la Iniciativa de Integración Regional Suramericana (en adelante IIRSA) a cargo de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), criterio que delimitaba y acotaba las posibilidades de elección del caso de estudio a los ejes viales nacionales que forman parte de los Ejes de Integración y Desarrollo (en adelante EID) Andino y Amazónico que se ejecutan en Ecuador. Y, en tercer lugar, se decidió estudiar una carretera que ya esté construida de manera previa a iniciar el trabajo de campo previsto, excluyendo así diseños de nuevas carreteras o carreteras todavía en construcción.

En consecuencia, tomando en cuenta que el proceso de reprimarización de la economía ecuatoriana y la extensión y profundización del extractivismo se observan tanto en la ampliación de la frontera petrolera como en el inminente inicio de la explotación industrial de minerales metálicos a gran escala, se optó por elegir una carretera que esté vinculada a la minería. De la información preliminar a la que se tuvo acceso, en Ecuador, es el proyecto Mirador que podría convertirse en la primera mega-mina a cielo abierto en el territorio y está ubicado en el norte de la provincia amazónica de Zamora Chinchipe a menos de veinte kilómetros de la carretera estatal Troncal Amazónica (E45).

Ilustración 1.1. Ubicación general del caso de estudio en el Ecuador



Fuente: Google Maps.

Además, un tramo de esta carretera entre el sitio conocido como la Y de Patuca y la ciudad de Zamora hacen parte de un conjunto de carreteras estatales que conectan el interior del suroriente amazónico, en una lógica este-oeste, con la costa del Pacífico sur del Ecuador a través del eje vial Puerto Morona-Puerto Bolívar, que atraviesa por las capitales de las provincias de Morona Santiago, Zamora Chinchipe, Loja y El Oro. El último tramo concluido de esta carretera fue inaugurado en 2012. Finalmente esta carretera es parte del EID Amazónico que pretende consolidar una red de vías fluviales en la cuenca del Río Amazonas, entre ellas, una que fluya desde el Puerto Morona por el río Morona, el Marañón y el Amazonas hasta la costa atlántica del Brasil (Ilustración 1.1).

Así esta ruta conecta en el sur del territorio nacional a las tres regiones del Ecuador – amazonia, sierra y costa– desde el interior de la amazonia ecuatoriana hacia el exterior, un puerto marítimo, y se articula al deseo capitalista de conectar a las dos costas de Suramérica a través de la cuenca del río Amazonas articulada a ejes viales en Colombia, Ecuador y Perú, proyectos planificados en la IIRSA. En el capítulo 2 se describe a la IIRSA en detalle como parte del momento actual de construcción de carreteras en Ecuador.

3.3 Una etnografía multi-situada

Ahora bien, este enfoque metodológico multi-situado y multi-escalar requiere de varias precisiones en función de hacerlo operativo. A continuación presentamos las precisiones metodológicas del diseño multi-situado. La primera, Peña (2011) sugiere que de manera previa a realizar un análisis crítico sobre la producción social del espacio se agote los momentos de descripción y de interpretación del objeto de estudio. De ahí que un método relevante de la metodología fue la observación del recorrido total de la carretera. Este método implicó momentos de observación en movimiento a lo largo de la ruta y otros más estáticos. La descripción de la ruta se presenta en el capítulo 3 de esta investigación.

En segundo lugar, David Harvey (2007b) refiere la necesidad metodológica de que los trabajos de estudio de casos deben interiorizar las prácticas teóricas. Desde esa perspectiva la metodología de la investigación de campo debe incorporar no sólo el análisis del desarrollo geográfico desigual sino también la visión dialéctica y epistemológica de Brenner (2013) en el sentido de comprender al campo –la carretera– como un proceso socio-espacial que integra tanto momentos de concentración como de extensión de la urbanización.

Por su parte, Marcus (1995; 2001) refiere que la investigación multi-local está diseñada “alrededor de cadenas, sendas, tramas, conjunciones o yuxtaposiciones de locaciones en las cuáles el etnógrafo establece una forma de presencia, literal o física, con una lógica explícita de asociación o conexión entre sitios que de hecho definen el argumento de la etnografía” (Marcus 2001, 118). En esa medida la elección de sitios donde realizar el trabajo de campo no es una decisión aleatoria o no planificada, sino acorde al caso de estudio elegido sobre la base de la hoja de ruta teórica que se ha descrito previamente para hacer el análisis.

En la presente investigación se establecieron como criterios para elegir las localidades las siguientes dicotomías que se derivan del marco teórico planteado: 1) poder nacional/poder local; 2) urbano/rural; 3) extractivismo/otro modo de producción, y; 4) producción/consumo. A partir de estas dicotomías que subyacen a la presente investigación fueron elegidas las localidades. En relación con la dicotomía de poder nacional/poder local, las localidades definidas fueron la capital del Ecuador, Quito, desde donde se diseña y ejecuta la política nacional de construcción de carreteras en contraposición con los poderes locales, provinciales y municipales, de las cuatro provincias por donde atraviesa la carretera: Morona Santiago,

Zamora Chinchipe, Loja y El Oro. En relación con las dicotomías urbano/rural se eligieron a las capitales de las cuatro provincias – las ciudades de Macas,² Zamora, Loja y Machala– como lugares urbanos para hacer la investigación en contraposición con la parroquia rural de Tundayme.

Adicionalmente, esta parroquia rural también verifica el carácter extractivo de una localidad, en ella se ejecuta el proyecto minero Mirador, en contraposición con el modo de producción agropecuario de la provincia de Morona Santiago.³ Finalmente, para verificar la dicotomía producción/consumo, en contraposición con la parroquia rural de Tundayme, lugar de extracción de minerales, se realizó trabajo de campo en los dos puertos que hacen de extremos de la carretera, lugares desde los que circularían los minerales extraídos hasta mercados internacionales de consumo. Se puede observar que estas localidades elegidas no sólo que verifican estas dicotomías sino que dan cuenta, por sí mismas, de momentos de concentración de la urbanización y otros de extensión según el planteamiento de Brenner (2013; 2014).

Oportuno es agregar que, durante el desarrollo del trabajo de campo, se sumaron otros varios caminos estatales que debí recorrerlos y que permiten, además comparar y validar el análisis que se presenta en la investigación: la carretera Loja-Cariamanga;⁴ la Quito-Baños-Puyo-Macas; la Quito-Alóag-Santo Domingo-Quevedo-Machala; la Quito-Cuenca-Santa Isabel-Pasaje-Machala; la Méndez-Macas;⁵ todas ellas también redes viales estatales del Ecuador.

En tercer lugar, y dado que el caso de estudio pone en el centro a la carretera construida entre Puerto Morona y Puerto Bolívar, el diseño de la investigación también exigió determinar la modalidad del estudio multi-situado y los distintos “métodos y formas de participación para cada ubicación” (Marcus 2001, 119) elegida a fin de que se pueda dar cuenta en el trabajo de campo de las posibles cadenas, asociaciones, conjunciones y yuxtaposiciones entre todas esas

² Inicialmente se había excluido a la ciudad de Macas, sin embargo el trabajo de campo planteó la necesidad de contar con la perspectiva del poder nacional desconcentrado en esa ciudad así como de los poderes locales y gremiales a los que se tuvo acceso.

³ Es oportuno precisar que fue durante el desarrollo del trabajo de campo que obtuve información de que parte de la producción ganadera de esa provincia circula por el tramo más oriental de la carretera objeto de estudio, el tramo Puerto Morona-Y de Patuca, hacia los mercados de consumo regionales. Así, se decidió levantar información a través de la Asociación de Ganaderos Charolais asentada en la ciudad de Macas y que tiene representación provincial para indagar sobre ese modo de producción en contraste con el modo de producción extractivo.

⁴ Esta carretera constituye una trayectoria inesperada que recorrí en un feriado de tres días que coincidió durante el trabajo de campo y que lo dediqué a consolidar la información recogida hasta ese momento ante la dificultad de seguir con el cronograma de entrevistas previsto.

⁵ Todas estas carreteras las recorría para poder llegar hasta el caso de estudio.

localidades más allá de la constatación de que a todas las localidades, con excepción de las ciudades de Macas y Quito, la carretera físicamente las atraviesa. Al respecto, sobre la base de las distintas modalidades que Marcus (1995; 2001) plantea para una investigación multi-situada a partir de la decisión de qué es lo que se sigue, en la presente investigación se opta por seguir a las personas que se mueven a través y que hacen uso de la carretera, ésta última entendida como bien privilegiado que sirve de sustento para el transporte de personas, otros bienes y capital. Este seguimiento a las personas a lo largo de sus aproximadamente 700 kilómetros implicó un método de observación que se realizó en tres viajes distintos: dos viajes recorridos en distintos transportes públicos para realizar una observación participante de la carretera que incluyó al menos 27 conversaciones con usuarios de la carretera y varias entrevistas en las localidades elegidas, y; otro viaje realizado en auto privado a lo largo de toda la ruta como momento de observación no participante.

Adicionalmente, se determinaron varios actores como resultado también de las dicotomías previstas para elegir las localidades. Entrevistas estructuradas a funcionarios públicos del gobierno nacional; de los gobiernos provinciales y municipales, y; representantes de distintos gremios de la producción se sumaron a los usuarios de las carreteras con los que se conversó, y; a las entrevistas en profundidad realizadas tanto a los miembros de la Junta Parroquial de Tundayme y algunos de sus habitantes como a la Asociación de Ganaderos Charolais. En el anexo 1 se puede mirar un detalle del listado de actores y los métodos aplicados para levantar información.

La última precisión respecto del diseño del espacio multi-situado en el que se realizó la presente investigación tiene relación con el aporte teórico de Harvey y Knox (2012) en dos dimensiones: 1) que la modalidad elegida de seguir a las personas que se mueven a través de la carretera incluyó también tener presente e indagar sobre la “metáfora” del poder de encantamiento de las carreteras, y 2) que durante el trabajo de campo también me convertí en un usuario más de la carretera en los tres momentos de viaje que se desarrolló durante el trabajo de campo como posibilidad de analizar desde mi propia perspectiva sobre dicho poder de encantamiento y sus mecanismos, sobre todo en la comparación con la circulación por otras carreteras por las que recorrí. Con este diseño metodológico multi-situado queda articulada la teoría en la práctica metodológica expuesta. Sólo queda precisar el diseño multi-escalar de esta investigación.

3.4 Una aproximación multi-escalar

El debate más actual sobre la producción de escalas a través de las que se estructura el capitalismo toma en cuenta la interdependencia entre la producción, la reproducción social y el consumo, lo que exige incluir en el análisis las relaciones de poder derivadas del género, específicamente el patriarcado, como posibilidad de determinar adecuadamente estas escalas. En ese sentido, Sallie Marston determina que la casa/núcleo familiar (household) constituye una escala geográfica micro que debe tenerse en cuenta y que reconfigura el análisis de otras escalas (Brenner 2001) y por lo tanto el análisis sobre la producción social del espacio.

Ahora bien, su incorporación como escala en un estudio como el que se presenta requeriría un trabajo etnográfico de más largo aliento que permita elegir y poder seguir a un número determinado de “households” que usan la carretera como posibilidad de incorporar en el análisis la relación entre carreteras, reproducción social, género y consumo. Sin duda, esto constituye un límite y una ausencia considerable en esta investigación dado el tiempo y los recursos con los que se contó para realizarla. Su incorporación matizaría y problematizaría aún más el análisis sobre el poder de encantamiento de las carreteras y los límites que enfrentan para poder cumplir sus promesas.

Tomando en cuenta este límite/ausencia, se precisa que la producción de escalas está determinada por dos significados esenciales. En primer lugar, al constituir áreas geográficas relativamente delimitadas, usualmente concebidas como locales dentro de las cuales usualmente se han determinado: las rurales y las urbanas (locales); las regionales al interior de un Estado-nación; las nacionales, y; las regionales o globales conformadas por dos o más Estados-nación. Este primer significado connota a “una unidad geográfica relativamente diferenciada y cerrada en sí misma” (Brenner 2001, 599), así la escala aparece como un límite o frontera que las separa a unas de otras, sin relaciones. Por otra parte, las escalas se analizan también a partir de su incrustación y posición que asumen en relación con otras escalas que pueden ser más pequeñas o más grandes “dentro de un andamio geográfico de varias capas, jerárquicamente configurado” (Brenner 2001, 600), lo que da cuenta de un proceso de escalamiento entre varias unidades espaciales diferenciadas, jerarquizadas y re-jerarquizadas en las cuáles unas rigen por sobre otras (Brenner 2001).

Este segundo significado da cuenta y tiene relación con el marco teórico planteado en esta tesis en dos dimensiones: la primera, en relación con el ciclo de circulación del capital en el

que una carretera se inscribe, en tanto hay ciclos de circulación que atraviesan a múltiples escalas y otros que no. Un caso de ello es el extractivismo que opera entre escalas locales, nacionales y globales. Y, en segundo lugar, por las relaciones de dependencia entre centro y periferia, así mismo, en diferentes escalas y que se derivan de la idea de jerarquización y rejerarquización que plantea Brenner (2001).

En esa medida, la presente investigación asume este segundo significado de escala y determina al Estado-nación como unidad geográfica de análisis que asume, preliminarmente, el rol articulador de otras dos escalas (Farías 2011): una más grande y exterior, la regional suramericana de la IIRSA en tanto la política de construcción de carreteras estatales apuntala el proceso de integración física suramericana a cargo de la UNASUR, y; otra más pequeña e interna, la local, multi-situada como se ha referido ya, que da cuenta de las disputas locales por cumplir el deseo de conexión vial y modernidad dentro del Estado-nación frente al modo en que el Estado resuelve la incorporación del territorio nacional.

Así, estas tres escalas se interiorizaron en el trabajo de campo a fin de levantar información de la carretera desde la mirada de cada una de ellas y en sus relaciones sobre todo con el ciclo de circulación del capital, la urbanización y el poder de encantamiento de las carreteras. Adicionalmente, en el capítulo 2 en el que se reconstruyen históricamente los senderos del Ecuador también se toma a estas tres distintas escalas como criterio configurador del recuento histórico planteado.

Ahora bien, este análisis multi-situado y multi-escalar así definido, también incluye un levantamiento de información geográfica que se analiza y contrasta con la información geográfica oficial disponible del Estado ecuatoriano y de la IIRSA que permitió la producción de mapas propios que aportan al análisis de la producción social del espacio desde la mirada del autor en diálogo y contraste con las diversas posiciones de los actores que han intervenido en esta investigación. El trabajo de procesamiento de la información geográfica fue acompañado y revisado por el *Colectivo de Geografía Crítica de Ecuador*.

Finalmente esta hoja de ruta metodológica se complementa con información secundaria que incluye el análisis documental de políticas públicas, normas, mapas en diferentes escalas (local, nacional, regional, internacional), peticiones de información, estadísticas nacionales e internacionales que permiten realizar ciertas abstracciones y generalidades sostenidas en la

información cualitativa procesada en el trabajo de campo. De este modo se consolida una hoja de ruta teórica y metodológica para iniciar el recorrido analítico por los senderos del Ecuador, específicamente el de la carretera construida entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar.

3.5 Límites y condicionantes en la presente investigación

La presente investigación está delimitada tanto por el tiempo disponible como por los recursos con los que se contó para realizar, sobre todo, el trabajo de campo en las cuatro provincias del sur del Ecuador. El trabajo de campo se extendió desde enero a junio de 2016, con tres viajes al sur del Ecuador, el primero en marzo, el segundo en abril y el tercero en mayo del mismo año, el resto del tiempo se realizó el trabajo de campo en la ciudad de Quito tanto para la recopilación de información secundaria y de entrevistas con funcionarios del gobierno nacional central.

La organización Acción Ecológica financió una parte del trabajo de campo realizado y la otra parte fue cubierta con fondos propios. Un mayor presupuesto pudo haber significado una mayor inmersión en las localidades elegidas para realizar el análisis de la carretera y así mismo poder profundizar en los hallazgos de la presente investigación. Durante el mes de julio se procesó y sistematizó toda la información obtenida y se elaboraron los mapas que se presentan. Este texto se escribió en los meses de agosto, septiembre y octubre de ese mismo año y fue reformulado en febrero y marzo de 2017 a partir de las pertinentes observaciones realizadas por los lectores asignados.

Capítulo 2

Los Senderos del Ecuador

Previo a analizar el modo en que se ha legitimado la construcción de la carretera entre Puerto Morona y Puerto Bolívar en el sur del Ecuador, pertinente es analizar, a continuación, el modo histórico en que se ha desarrollado y expandido la construcción de carreteras en el Ecuador. Desde los inicios de la república, en 1830, la expansión de los caminos del Ecuador ha estado vinculada a los procesos de inserción del territorio del naciente Estado-nación al capitalismo global, es decir, los distintos booms de productos primarios para la exportación – cacao, banano y petróleo– determinados por la dominación política de fracciones de la burguesía dependientes del extractivismo por sobre la fracción de la burguesía industrial y en desmedro de la producción agrícola nacional y de otros productos procesados base de un mercado de consumo nacional interno.

Así, las carreteras estatales han priorizado histórica y geográficamente las conexiones entre las ciudades y entre los enclaves extractivos y los puertos, mientras que las conexiones de la producción agrícola y manufacturera nacional han dependido de caciques y hacendados en un primero momento y de gobiernos locales, principalmente los provinciales, en un segundo momento, tal como se analiza a continuación.

1. Diversas miradas a los senderos que atraviesan el Ecuador

La política pública para la construcción y mejoramiento de la infraestructura para el transporte que implementa el gobierno actual desde el 15 de enero de 2007 constituye un nuevo hito en la historia de consolidación y expansión de caminos y carreteras en el Ecuador. Sin embargo, dado que su construcción no sólo representa una obra técnica ejecutada por el Estado –obra pública– ni tampoco sucede en el territorio de manera equitativa de modo que pueda satisfacer todas las necesidades y deseos de mejor conexión, es pertinente contextualizar el momento actual de construcción de carreteras en el Ecuador desde una perspectiva histórica sobre la que se sostiene y proyecta.

Los procesos históricos de construcción de carreteras no son lineales ni evolutivos, Landázuri considera que es posible rastrear momentos simultáneos tanto de mejoramiento como de estancamiento, e incluso de retroceso de los senderos del Ecuador en términos de su

capacidad para movilizar personas y mercancías de manera permanente.¹ Considera por ejemplo que los caminos de los incas fueron más funcionales que los primeros caminos del tiempo de la colonia debido a los distintos regímenes de distribución de la población en el territorio en relación con la capacidad para poder mantenerlos operativos. Así, la historia de los caminos en Ecuador no se reduce a una descripción histórica de transiciones entre los primeros caminos para personas y animales que se transforman en caminos carrozables y actualmente en carreteras pavimentadas; sino por el contrario al resultado de tensiones, disputas y arreglos históricos en el territorio que han determinado cómo y en qué momento se conectan determinados lugares y no otros, así como su permanencia en el tiempo.

Al respecto Schmid (2014), al reflexionar sobre los procesos de urbanización contemporáneos, sugiere un análisis centrado no sólo en sus patrones (patterns) de construcción, entendidos como el estudio actual de las diferentes escalas en que los procesos de urbanización se construyen, sino también a través de sus trayectorias o senderos (pathways), es decir a través de análisis históricos que permitan reconstruir “las líneas decisivas de desarrollo y esbozar una línea del tiempo que delimiten las constelaciones dominantes de poder y sus más importantes campos de conflicto” (Schmid 2014, 214) a fin de identificar las constantes y las discontinuidades en los procesos de construcción de carreteras.

De ese modo, el concepto de *senderos* adquiere una doble dimensión: una material que hace referencia a la construcción física, su ampliación y mejoramiento de caminos y carreteras que permiten la conexión entre territorios; y otra, de carácter metafórico, en el sentido de que a cada camino o carretera construida le corresponden unos senderos históricos que determinaron en qué momento, cómo y por qué se conectaron determinados lugares y no otros.

En consecuencia, las carreteras no pueden ser enmarcadas en una mera cronología de su construcción durante los 186 años de existencia de la república, por lo que, con el fin de evitar abordarlas desde una historia lineal, este capítulo de los *Senderos del Ecuador* estudia a la construcción de carreteras articulándolos con los momentos de expansión económica y su articulación al comercio global y con los procesos de dominación política para la consolidación del Estado. Si se quiere, una historia cuyo centro es la construcción y

¹ Carlos Landázuri, entrevista realizada por Francisco Hurtado Caicedo, 15 de enero de 2016.

expansión de la red vial, pero que da cuenta de un proceso político de integración del territorio –histórico y geográfico– desigual en relación con las expansiones y crisis de la producción cacaotera, bananera y petrolera en Ecuador.

Estos senderos, los materiales y los históricos, además se incrustan y posicionan en las tres distintas escalas a partir de las relaciones del Estado-nación con lo global y con lo local (Fariás 2011; Brenner 1998; 2011). En el caso de Ecuador la red vial estatal atraviesa, conecta y desconecta centros poblados de diversas dimensiones y ubicados en distintas regiones geográficas reconfigurando el espacio y las relaciones sociales locales; involucra a todo el territorio del Estado-nación por lo que determina procesos diferenciados, tanto temporales como espaciales, de integración nacional, y; adicionalmente, representan un rol activo en procesos de interconexión física a nivel internacional articulado a la incorporación del territorio al capitalismo global. Esto exige que el análisis histórico de estos senderos también tome en cuenta a las diferentes escalas que complejizan los procesos de determinación sobre cuáles carreteras construir y cuáles no: la nacional, la regional vinculada a los procesos de integración suramericanos y la local en relación con la carretera objeto de estudio.

Con estos antecedentes, el presente capítulo asume la siguiente periodización temporal con el objetivo de ordenar el análisis de los senderos del Ecuador:

- a) 1830-1930: que corresponde al auge y crisis de la producción cacaotera, a un primer intento de integración física panamericano a través de ferrocarriles, y a un territorio nacional incapaz de consolidarse con extensas zonas desconectadas del centro;
- b) 1930-1969: que corresponde al auge de la producción bananera en medio de dos crisis económicas graves, a la consolidación regional de la Carretera Panamericana y el uso de vehículos a motor, así como a la conexión de la totalidad de las provincias de la sierra y la costa ecuatorianas;
- c) 1970-2006: que corresponde al primer auge del boom petrolero, al inicio del proceso de integración física en Suramérica a través de la IIRSA y a la incorporación de la amazonia ecuatoriana, sobre todo de la vertiente oriental de los andes y del enclave petrolero nororiental, al territorio, y;

- d) Desde 2007 a la actualidad: que corresponde a un nuevo auge y declive de los precios del petróleo y al inicio del gobierno actual al mando de Rafael Correa, a la consolidación del proceso de integración física en la escala regional suramericana a cargo de UNASUR y a un intento de conectarse regionalmente con el Brasil a través de la cuenca amazónica lo que supone la incorporación de varios territorios orientales locales al capitalismo global.

Así, a continuación se presenta la historia de los senderos del Ecuador a partir de estos períodos y desde la perspectiva de las tres escalas determinadas en la presente investigación.

2. Los senderos de la integración del Ecuador

El Ecuador se constituye como Estado-nación en 1830 después de su separación de la Gran Colombia y como resultado de las guerras criollas independentistas contra la colonia. Sin embargo, los 186 años de república dan cuenta de un lento, desigual e inconcluso proceso de integración del territorio articulado a un intento de unidad nacional que no se produjo inmediatamente con la expedición de la primera Constitución y cuyos límites, hasta 1998, no estuvieron completamente delimitados. A continuación se re-cuenta una brevísima historia del Ecuador poniendo en el centro a la construcción de las carreteras, sin que este análisis pretenda ser exhaustivo, sino contextual en términos del objetivo de la presente investigación.²

En términos de escala, este primer análisis centra su atención en la escala nacional a partir de tres períodos determinados por los momentos de auge y crisis de la exportación de los tres principales productos primarios en la historia de la república, los cuáles en su momento requirieron de la construcción y mantenimiento de distintas infraestructuras para el transporte y circulación de esos capitales por el territorio: 1) el cacao: un período de 100 años que abarca desde el año 1830 en que formalmente se funda el Ecuador como Estado-nación hasta 1930 en que dicha producción entró en crisis; 2) el banano: que tiene su auge y decline entre la década de los 30 y de la de los 60 del siglo XX, y; 3) el petróleo: a partir de 1970 hasta la actualidad. Producto que, pese a sus constantes crisis, arranca su exportación en 1972 y ha sostenido hasta ahora a la economía nacional.

² Un análisis en profundidad sobre la historia del Ecuador puede encontrarse en Enrique Ayala Mora, ed. 1996. *Nueva Historia del Ecuador*. Quito: Corporación Editora Nacional y sobre los caminos y carreteras en Hidalgo e Hidalgo Constructora. 2009. *Los caminos en el Ecuador: historia y desarrollo de la vialidad*. Quito: Anaconda Comunicación.

Al análisis de estos períodos se incorporan también los senderos vistos desde una escala regional suramericana y desde los senderos a escala más local, en este caso el sur del Ecuador, con énfasis en las provincias de Morona Santiago, Zamora Chinchipe, Loja y El Oro, espacios por donde atraviesa la carretera objeto de este estudio y donde se realizó la mayor parte del trabajo de campo.

2.1 Los senderos del cacao

Con la invasión española de estas tierras, se produjo una ruptura entre la concepción y el modo de construir senderos por los pueblos indígenas de América con el modo español a consecuencia de la dominación colonial impuesta. La dispersa distribución en el territorio de la población de los pueblos indígenas durante el Imperio Inca permitió abrir caminos de comunicación entre todos ellos y mantenerlos. Los caminos existentes antes de la colonia incluían una red de puentes cuya mantención estaba a cargo de los poblados asentados en sus cercanías. El Camino del Inca da cuenta de procesos eficientes de comunicación entre extensas zonas del territorio suramericano. De ese modo, a esa época la red de caminos permitía la integración de los poblados en relación con la jerarquía social que configuraba el espacio suramericano en ese entonces (Gómez 1992).

La llegada de los españoles provocó que varios caminos se pierdan a causa de la fundación de ciudades, reducción de poblaciones, procesos de esclavitud y de servidumbre (Gómez 1996), y, derivado de aquello, la falta de mantenimiento que varios caminos enfrentaron. El proceso de sobre-explotación de la fuerza de trabajo y de extracción de recursos naturales sumando a un proceso de dominación política jerarquizado por la raza –los blancos españoles por sobre los indígenas y esclavos negros– reconfiguraron el espacio social existente, incluido el modo de construir infraestructuras para el transporte. Un claro ejemplo de retroceso y estancamiento en los senderos que ahora forman el Ecuador.

Ahora bien, de la información histórica existente, se sabe que hasta inicios del siglo XX el transporte en casi la totalidad de los senderos en el Ecuador se lo realizaba a pie y a lomo de mulas y caballos por caminos sinuosos, difíciles y peligrosos (Southgate y Roberts 2016), pocos caminos eran carrozables. Es decir, durante los primeros cien años de república la infraestructura para el transporte terrestre no tuvo modificaciones sustanciales en comparación con los períodos históricos más recientes determinados en esta investigación. La

mayoría de caminos que conectaban a la sierra con la costa y la amazonia eran transitables sólo en el verano, porque en la época de lluvias se tornaban peligrosos y muchos de ellos se cerraban, con excepción de algunos esfuerzos de hacendados por mantener estas vías a cambio de poder explotar las tierras aledañas (Hidalgo 2009).

La precaria situación de los caminos del Ecuador se explica además por un proceso de dominación política desagregado en el territorio, un conjunto de grandes haciendas en la costa y en la sierra donde los indígenas y esclavos se aglutinaban bajo el ejercicio del poder arbitrario y violento que ejercían caudillos, caciques y gamonales; es decir, poderes regionales de fracciones terratenientes que limitaba el poder que intentaba ejercer el aparato estatal de poder centralizado en Quito (Silva 1996). Así, durante cien años el Estado no pudo cumplir con el rol de unificar el territorio y crear una identidad nacional; al contrario el capital comercial, concentrado principalmente en Guayaquil, y la gran propiedad agraria, con sus caciques en la costa y gamonales en la sierra impidieron que el Estado, cuyo poder político se centralizaba en Quito, más allá de la forma política y jurídica adoptada, consiguiera un proceso de unificación nacional sino sólo recién en los últimos 60 años de existencia (Moreano 1991; Silva 1996). Por su parte, la región oriental en este tiempo estuvo incipientemente conectada, sus senderos se analizan más adelante en la sección relativa a los senderos del petróleo.

Ahora bien, desde el nacimiento de la república, época en que la producción cacaotera ya estaba en auge y hasta 1920, fecha en que entró en crisis de su producción, el Ecuador experimentó lentos pero profundos cambios sociales, debido en parte al largo proceso de incorporación de la agricultura de la costa al mercado global de materias primas y, por otra parte, al desarrollo de un mercado nacional interno en la región sierra centro y norte del país, debido a la producción agrícola y de textiles provenientes de las grandes haciendas (Deler 1994). Así el reciente territorio del Ecuador empezó paulatinamente a incorporar sus territorios al capitalismo global, poniendo en tensión otros modos de producción pre-capitalistas existentes.

En el siglo XIX, el crecimiento de Guayaquil como puerto marítimo, ciudad con la mayor población y centro del capital comercial, dependió de y se sostuvo en varios procesos de expansión territorial en sus cercanías: en primer lugar por el crecimiento de las tres primeras grandes zonas productoras de cacao del país –Machala, Babahoyo y Chone– y posteriormente

un proceso de expansión hacia la zona de Manabí también para producción cacaotera, y; en segundo lugar por el desarrollo de centros urbanos intermedios alrededor de los puertos fluviales de la cuenca del Río Guayas, entre ellos Babahoyo, Daule y Yaguachi, desde donde se transportaban productos agrícolas por el río, principalmente cacao y otros productos para exportación, pero también mano de obra migrante proveniente de la sierra y una serie de productos agrícolas y textiles para el consumo interno (Deler 1994).

Así, para el año 1880, la red fluvial existente conectaba al Puerto de Guayaquil con Babahoyo, Daule y Yaguachi, y para 1910 se había extendido más allá de Daule, a las zonas cacaoteras de Vinces, Los Ríos, Naranjal, Machala –en este último caso vía marítima a través del golfo de Guayaquil– y hacia la zona de la caña de azúcar en Milagro. Un total de cuarenta y seis vapores fluviales navegaban entonces la cuenca del Guayas y sus afluentes constituyendo la red de transporte más desarrollada del país hasta ese momento (Deler 1994). De ese modo, la actual provincia de El Oro se había integrado al territorio tempranamente por su participación en el auge cacaotero, por la extracción de oro en Zaruma y Portovelo y por su condición de puerto marítimo.

Por otra parte, la actividad económica de la sierra se concentró principalmente en las haciendas las cuáles configuraron una incipiente burguesía conservadora de terratenientes locales sobre todo en las ciudades de Ibarra, Otavalo, Quito, Latacunga, Ambato, Riobamba, Cañar, Cuenca y Loja principalmente,³ aunque esta última ciudad enfrentó un aislamiento casi permanente del resto del país (Deler 1994; Miño Grijalva 1996). Estas ciudades estuvieron conectadas por un camino regional superpuesto en unos tramos al Camino del Inca, y con una mayor integración entre Quito y Riobamba en comparación con el resto de ciudades (Gómez 1996).

Como resultado de la consolidación de estas dos regiones agrícolas, la de la costa cuya burguesía se incorporó al flujo de materias primas global, y la de la sierra cuyos terratenientes configuraron un mercado de consumo interno (Miño Grijalva 1996), varias regiones del territorio continuaban aún desconectadas de los poderes centrales de Quito y Guayaquil, aunque con heterogéneas características. Así, Loja crecía debido a sus relaciones comerciales

³ Desde la Real Audiencia de Quito, a cada ciudad fundada para españoles y criollos le correspondía una de concentración de indios, en el caso de Loja, ciudad señorial le correspondía Zaruma en el litoral, y al norte de Ibarra estuvieron Pasto, señorial, y Popayán, de indios, aunque actualmente ya no son parte del actual Ecuador. (Gómez 1996).

con el norte del Perú sin embargo, por muchos años, los senderos hacia la sierra centro y hacia la costa aún eran de verano. Las provincias del norte en la sierra tenían una dinámica comercial poco activa por el flujo comercial entre Quito y Colombia, mientras que la provincia de Esmeraldas no se incorporó al territorio sino hasta el boom bananero (Deler 1994). Por su parte, la amazonia ecuatoriana, la incipiente provincia como la denomina Esvertit Cobes (2008), mantenía relaciones poco intensas con el resto del Ecuador, basado principalmente en procesos de colonización encargados a misiones eclesiales y por procesos espontáneos a cargo de hacendados y campesinos de la sierra.

Ahora bien, fueron los gobiernos de García Moreno y de Eloy Alfaro los que realizaron importantes ampliaciones en la incipiente red de caminos. Ambos presidentes dan cuenta también de la disputa política entre liberales –burguesía agrícola y comercial de la costa– y conservadores –burguesía terrateniente de la sierra– por el dominio del Estado en los cien primeros años de república, y la inexistencia de un proceso de industrialización en el país (Villalobos 1996).

En la época que García Moreno estuvo en el poder se expidió un plan vial y la necesidad de construir una carretera y el ferrocarril entre Quito y Guayaquil, centros del poder capital comercial y de la gran propiedad agraria. Esta carretera empezó a construirse en 1862 por Riobamba, la actual vía Riobamba - Pallatanga - Guayaquil. También se retomaron dos proyectos postergados, el camino de Quito a Esmeraldas en 1863 y la vía entre Cuenca, Molleturo y Naranjal en 1869, aunque hasta 1877 dichas obras no habían terminado. Otros caminos que se empezaron a construir en aquella época fueron: un camino carrozable entre Quito y Guaranda en junio de 1839; el camino de Latacunga a Manabí por Quevedo; el camino de Ambato a Píllaro y el camino desde Cuenca, por Sigsig, a Gualaquiza, todos en el año 1848; y en 1855 se empedró el camino entre Píllaro y Latacunga (Hidalgo 2009). De todos modos, la inversión en carreteras fue deficiente limitando las capacidades de integrar a todo el territorio nacional, y en esa medida se priorizaron las conexiones en el eje Quito-Guayaquil.

Paralelamente, en 1873 empezó la construcción del ferrocarril. Su primer tramo entre Yaguachi y Milagro fue inaugurado en 1874, y en 1877 llegó hasta Chimbo en la cordillera de los Andes. Pero sólo una vez victoriosa la revolución liberal, en 1897, Eloy Alfaro retomó su construcción y después de vencer el obstáculo de la Nariz del Diablo, sostenida en la

sobreexplotación de mano de obra indígena y afro descendiente jamaquina el tren arribó finalmente a la Estación de Chimbacalle en Quito, en 1908, 35 años después del inicio de su construcción (Hidalgo 2009). Para 1930 “un eje ferroviario único y continuo unía Ibarra y Guayaquil, conectando una zona que reunía alrededor de dos tercios de la población nacional y enlazaba a cuatro de las cinco ciudades más grandes del país” (Deler 1994, 328-329). De ese modo, la diagonal entre Quito y Guayaquil se consolidaba como el “centro nuclear” del Ecuador a partir del cual otras regiones crecerán lenta y desigualmente en el territorio (Carrión 1992; Deler 1992).

Ahora bien, ni la construcción del ferrocarril ni el conjunto de senderos promovidos en estos cien años estuvieron articuladas directamente a la producción cacaotera debido a que la red fluvial de la costa integraba los lugares de producción con los puertos de exportación sin inconvenientes, sino a un deseo de integrar los centros de poder del Ecuador –Quito y Guayaquil– y los intentos por mejorar la conexión del mercado nacional interno entre la costa y la sierra, en definitiva un intento por unificar al Estado-nación en formación (Deler 1994) a partir de los ingresos provenientes de la exportación del cacao y superar esa desagregación de poderes locales y regionales.

En esa medida, para inicios del siglo XX la mayor cantidad de la población se concentraba en un triángulo productivo entre Quito, Guayaquil y Riobamba (Deler 1994). Tanto el auge cacaotero y la expansión del incipiente mercado nacional de la sierra centro marcaron el inicio de la construcción de caminos entre regiones sin que se pueda hablar de una red de caminos nacional. Es más, las provincias del sur del Ecuador, salvo la incorporación de la zona cacaotera y minera en la actual provincia de Machala y las poco intensas relaciones con Cuenca, continuaron desconectadas, más aún la región amazónica del país.

2.2 Primeros intentos de un sendero de integración regional

Desde una mirada regional, este período marcado por el auge y crisis cacaotera coincide con que, a finales del siglo XIX, hubo un primer intento de integrar físicamente al continente americano. La lógica para dicha interconexión respondió en ese momento a un interés de Estados Unidos, compartido por casi todos los países suramericanos, de conectar su territorio por vía terrestre con el resto de la región. Estados Unidos deseó y propuso construir un ferrocarril panamericano, impulso que coincidió en el Ecuador con el triunfo de la revolución liberal.

Justo en la época de auge en la construcción de ferrocarriles en los Estados Unidos, la idea de conectar las tres Américas con una línea ferroviaria fue asumida en el discurso político de la Primera Conferencia Internacional Americana, reunida en Washington entre octubre de 1889 y abril de 1890. Varios estudios se hicieron sobre la factibilidad de conectar todos los países, aunque varios obstáculos políticos, financieros y físicos impidieron que dicho proyecto finalmente se concretara. El ferrocarril panamericano estuvo en las discusiones regionales hasta 1930 sin que ningún kilómetro de integración haya sido construido (Brown 1979).

De todos modos, los deseos de conectar los territorios a través de ferrocarriles sí tuvo acogida en los gobiernos nacionales de varios países de la región; y cientos de kilómetros de ferrocarriles fueron construidos dentro de los territorios, algunos de ellos entre regiones de países vecinos. Como se mencionó, en el caso de Ecuador el ferrocarril en 1908 unió a Quito con Guayaquil, y para 1930 llegó hasta la ciudad de Ibarra con proyecciones de llegar hasta San Lorenzo, en la provincia de Esmeraldas, sin que se haya integrado a vías ferroviarias de países vecinos.

En esa misma época un grupo estadounidense de inversionistas denominado Farquhar invirtió importantes montos de capital, entre 1906 y 1913, para “consolidar un sistema ferroviario en el sur de Brasil y extenderlo a Argentina, Uruguay, Paraguay, Bolivia y Chile” (Brown 1979, 14). Sin embargo este intento privado de integración enfrentó resistencias sociales y políticas en Argentina por el proceso de adquisición, control y monopolio de empresas y líneas de ferrocarril y el acaparamiento de millones de hectáreas contiguas a esas vías para procesos de colonización que volviera lucrativo al negocio de los trenes. En consecuencia, este grupo no pudo sostener sus operaciones en Suramérica debido a la crisis económica previo al inicio de la primera guerra mundial y la imposibilidad de sostener un negocio de esa magnitud, provocando el fracaso de este intento privado de interconectar físicamente a los países del cono sur (Brown 1979). Hasta ese momento las rutas marítimas seguían siendo la única forma de integración entre países de la región, en el caso del Ecuador exclusivamente desde el Puerto de Guayaquil.

Especial mención merece un intento frustrado de conexión del territorio sur del Ecuador a través de un proyecto de ferrocarril. Esvertit Cobes (2015) relata que en esta época se intentó conectar el territorio que actualmente conforman las tres provincias del sur del Ecuador –El

Oro, Loja y Zamora Chinchipe– a través del *Ferrocarril Transamazónico*, desde el Puerto Bolívar hasta el río Marañón en Perú. Un claro antecedente del eje vial que se estudia en la presente investigación. Entre 1911 y 1913 el francés Julián Fabre determinó que la vía más adecuada para construirlo atravesaba las localidades de Zaruma, Loja y Zamora, sin embargo, no pasó de ser un deseo capitalista, debido a una serie de obstáculos físicos, económicos y, sobre todo políticos como resultado de “una campaña de desprestigio contra Fabre orquestada por los notables azuayos que impidieron avanzar la propuesta” (Esvertit Cobes 2015, 162).

2.3 Los senderos del banano

Ahora bien, entre 1920 y 1960 el Ecuador enfrentó un período doloroso y violento de transición económica, social y política. A partir de la crisis en la producción del cacao y de la gran depresión global de 1929 se produjo un “retroceso de los cultivos y de las poblaciones rurales en la costa [...] Las haciendas cacaoteras se abandonaron [...] Al parecer una parte de los desplazados rurales iría a engrosar las filas de desempleados de las ciudades” (Valarezo, Báez y Ospina 2004, 76). Se produjo, así, un primer momento de intensa concentración urbana en el Ecuador.

Esta grave crisis económica agravó las condiciones sociales no sólo en el campo sino que profundizó el crecimiento de una clase social empobrecida, marginada y sin salario en las ciudades, provocando protestas sociales en distintos sectores, y que rápidamente se constituyeron en bases electorales para sostener, en ocasiones, el discurso populista anti oligárquico de la época y en otras ocasiones para el discurso reaccionario de conservadores para retomar el poder, reconfigurando las disputas de la burguesía en el país sumergidas en una crisis de hegemonía (Cueva 1996).

En términos económicos, hasta mediados de la década de los treinta las exportaciones bajaron afectando al conjunto de la economía nacional y sólo a partir de 1939 se produjo una recuperación de precios debido al inicio de segunda guerra mundial, sobre todo de los productos estratégicos para la guerra –caucho, cascarilla, arroz y balsa– cuyas exportaciones crecieron significativamente, tendencia que se sostuvo aproximadamente hasta 1945 (Miño Grijalva 1996). Pese a este impulso económico, las contradicciones sociales se agravaron por el aumento generalizado de los precios y la crisis de hegemonía que tuvieron como consecuencia que en veintitrés años, de 1925 a 1948, estuvieran en el poder veintitrés gobiernos, entre democráticamente elegidos, fraudes electorales y golpes de estado (Cueva

1996).

En este contexto crítico, factores externos e internos contribuyeron a que Ecuador se consolide como primer productor mundial de banano y con ello una etapa de bonanza económica, a este ese momento, sin precedente. Una estabilidad política de doce años y un nuevo momento de expansión de los senderos del Ecuador. Dentro de los factores externos, el fin de la segunda guerra mundial provocó un aumento de la demanda y por lo tanto del costo de la fruta; por otra parte en América Central las plagas y varios eventos climáticos desmantelaron la producción en México, Nicaragua, Cuba, República Dominicana, Haití y Belice. Como factores internos, el crecimiento de las exportaciones durante la segunda guerra mundial diversificó la producción agrícola de la costa, y sumado a las constantes devaluaciones y los bajos salarios, para 1946 el Ecuador pasó de ser un territorio marginal de siembra de banano a ubicarse como primer productor mundial, tendencia que se mantuvo hasta finales de la década de los 60 (Miño Grijalva 1996).

Este significativo incremento en la producción bananera exigió también una mejora en los medios y las infraestructuras de transporte, un modo de circulación más rápido y eficiente que la antigua red fluvial del Guayas para evitar que la fruta se pudriera debido a los pocos días en que se puede trasladar la producción desde la cosecha en la hacienda hasta su exportación en los puertos marítimos (Southgate y Roberts 2016). Una evidente necesidad de acortar el espacio a través del tiempo para la circulación del capital.

Ahora bien, debido al aumento de las exportaciones a partir de la década de los 40, al auge bananero en la década de los 50 y la consolidación del uso de vehículos a motor en la región desde inicios de siglo, los senderos del Ecuador se expandieron y transformaron significativamente. Mientras que en el año 1929, la red de caminos acumulaba aproximadamente 5.300 kilómetros, de los cuales sólo 1.780 kilómetros constituían caminos de primer orden y el resto eran de segundo y de tercer orden (Borrero Vega 2009), veinte años después, a 1948, había crecido ya a 7.340 kilómetros aproximadamente (tabla 2.1).

En ese tiempo, la red vial principal ya incluía el eje vial principal del Ecuador: la vía, proveniente de Pasto en Colombia, entre Tulcán-Ibarra-Quito-Latacunga-Riobamba y sus ramales hacia Santo Domingo, Babahoyo y Guayaquil (Valarezo, Báez y Ospina 2004; Larrea 2005) y que, con el tiempo pasaría a ser, en la práctica, el tramo de la Carretera Panamericana

en Ecuador en dirección a Machala y Huaquillas para conectarse con el norte del Perú.

Tabla 2.1. Red vial por región a 1948 (en kilómetros)

REGIÓN	1948*			
	Principales	Secundarias	En construcción	Total
Costa	588,80	1.056,70	824,00	1.645,50
Sierra	1.712,10	2.510,30	1.667,00	4.222,40
Oriente	-	-	-	-
Galápagos	-	-	-	-
Total	2.663,6	4.673,2	2.315,0	7.336,8

*Los datos de 1948 no son completos

Fuente: Banco Central (Almeida Guzmán y Almeida Arroba 1988)

En el año 1948 el Estado ecuatoriano promovió un programa de inversión pública y privada para expandir la producción bananera, con base en la inversión nacional para la producción y en la inversión extranjera para la comercialización (tabla 2.1). Así, entre 1951 y 1968, las plantaciones de banano pasaron de 45.000 a 214.592 hectáreas (Larrea 2005) y las carreteras acumulaban más de 20.000 kilómetros aproximadamente, con casi la mitad de ellos transitables de manera permanente (Almeida Guzmán y Almeida Arroba 1988). Fue el Estado que asumió directamente la construcción de la infraestructura vial y portuaria para la esta producción. Según datos del Banco Central, entre 1948 y 1964 la red de carreteras se amplió de 7.336,8 a 20.903,4 kilómetros (tabla 2.2).

Tabla 2.2. Red vial por región a 1964 (en kilómetros)

REGIÓN	1964					
	Asfaltada	Afirmada	Transitable	De verano	Construcción	Total
Costa	1.112,00	1.036,00	313,00	5.992,50	524,40	8.977,90
Sierra	570,30	4.059,10	2.682,40	2.068,90	981,00	10.361,70
Oriente	-	277,60	9,00	27,20	1.250,00	1.563,80
Galápagos	-	-	-	-	-	-
Total	1.682,3	5.372,7	3.004,4	8.088,6	2.755,4	20.903,4

Fuente: Banco Central (Almeida Guzmán y Almeida Arroba 1988).

Sin embargo, a 1964 sólo el 87% de esa red vial estaba operativo (18.148 kilómetros); un 39% (8.088,6 kilómetros) todavía eran caminos de verano, un 26% de caminos habían sido afirmados (5.372,7 kilómetros) y sólo un 8% pavimentados con asfalto (1.682,3 kilómetros). En la escala local, sólo un 7% de los caminos habían sido construidos en la amazonia, evidenciando aún la concentración de la construcción de Carreteras entre la sierra y la costa

ecuatorianas, particularmente entre Quito, Guayaquil y Cuenca (tabla 2.2).

Según la misma fuente, en El Oro, Loja, Zamora Chinchipe y Morona Santiago, provincias por donde atraviesa la carretera objeto de estudio, la red de caminos a 1964 acumulaba sólo 3.685 kilómetros de los cuáles un 27% aún estaban en construcción (1.006,4 kilómetros). Además, las provincias de Zamora Chinchipe y Morona Santiago permanecían aún desconectadas del resto del territorio nacional acumulando sólo el 19% de las vías en las cuatro provincias y tan sólo un 3% del total de vías a nivel nacional. Mientras tanto Loja y El Oro acumulaban el restante 81% de las vías de las cuatro provincias aunque sólo un 14% del total nacional. En cuanto al tipo de vías existentes en la región sur del Ecuador, sólo un 3% de las carreteras habían sido asfaltadas (115 kilómetros) mientras que un 36% (1.322 kilómetros) aún eran caminos de verano, dando cuenta de procesos de desconexión aún evidentes entre esta región y el resto del Ecuador (tabla 2.3).

Tabla 2.3. Red vial en provincias del sur a 1964 (en kilómetros)

REGIÓN	1964					
	Asfaltada	Afirmada	Transitable	De verano	Construcción	Total
El Oro	76,00	319,70	60,00	530,50	222,90	1.209,10
Loja	39,00	620,60	110,00	792,30	201,00	1.762,90
Morona S.	-	35,50	5,00	-	369,00	409,50
Zamora Ch.	-	90,00	-	-	213,50	303,50
Total	115,0	1.065,8	175,0	1.322,8	1.006,4	3.685,0

Fuente: Banco Central (Almeida Guzmán y Almeida Arroba 1988).

En esa medida, esta lógica de expansión de carreteras en esta época continuo vinculada a la producción agrícola de exportación de la costa, con énfasis en la producción bananera, y las conexiones necesarias para consolidar dicha producción: 1) En 1946 empezaron a construirse la carretera asfaltada que conectara el Puerto de Guayaquil con Quevedo, en reemplazo de la ruta fluvial existente; 2) En ese mismo año se inició la ruta entre Quito y Santo Domingo para acortar el tiempo de viaje en ferrocarril y desde Santo Domingo se construyó una conexión hasta el puerto marítimo de Esmeraldas, recién incorporado por la producción bananera; 3) En 1947 se empezó la conexión entre Quevedo y Manta; 4) También se mejoraron las carreteras y una vía estrecha de ferrocarril hacia el Puerto Bolívar, en la provincia del El Oro (Southgate y Roberts 2016).

La inversión estadounidense en esa época fue cuantiosa y permitió consolidar la circulación del banano para la exportación a mercados de consumo de los países del norte (Southgate y Roberts 2016). La infraestructura portuaria en esa época también se desarrolló, los puertos marítimos de Guayaquil, Puerto Bolívar y Esmeraldas crecieron considerablemente (Larrea 2005). El Puerto Bolívar desde entonces concentrará sus exportaciones casi exclusivamente en banano y el de Esmeraldas pasará a ser puerto de exportación de petróleo en las siguientes décadas.

Resta decir que la carretera que conecta a la ciudad de Loja con Cuenca se terminó de construir gracias al incremento de las exportaciones durante la segunda guerra mundial. Empezó a ser construida entre 1936 y 1937, y fue inaugurada diez años después, recién el 8 de marzo de 1947 previo al boom bananero (Bailón Abad 2004). Este tramo de carretera, según la intención estatal expresada en 1943, debió ser parte de la Panamericana, sin embargo ésta en la práctica funcionaba por Riobamba o Santo Domingo en dirección a Quevedo y Machala para después atravesar la frontera en dirección a Perú.

Así, para esta época los senderos de expansión de carreteras seguían determinados por el proceso de incorporación del litoral al mercado de productos agrícolas para la exportación y por las principales conexiones con Perú por la costa y con Colombia por la sierra. La explotación bananera provocó la integración de todas las provincias de la costa y su incorporación a los flujos de circulación del banano, y si bien la conexión entre la costa y la sierra se amplió no terminó de incorporar adecuadamente a todas las provincias de esa región.

2.4 Los senderos de la Carretera Panamericana

Desde la escala regional suramericana, el siglo XIX terminó con el desarrollo e innovación vertiginosos de los motores de combustión interna varios de ellos alimentados ya por derivados de petróleo (Gaviria Ríos, Mora Guzmán y Agudelo 2002), y el inicio de la fabricación de vehículos de transporte terrestre a motor. Por su parte, el siglo XX arrancó con el predominio sostenido de los autos como el medio de transporte reemplazando al ferrocarril y otros vehículos de tracción animal, fomentando así la construcción de caminos adecuados para su movilización. En ese contexto, en 1923, durante la V Conferencia Internacional de Estados Americanos se retomó el deseo de impulsar la integración de los países del continente a través de la Carretera Panamericana y en 1925 se desarrolló la primera reunión del Congreso Panamericano de Carreteras en Buenos Aires que motivó a la consolidación de este

proyecto (Orozco Cuello, Sanandrés Campis y Molinares Guerrero 2012), cuyo desarrollo dependía de la decisión política y de los recursos de cada país. Un proyecto que implicaba la articulación de 25.000 kilómetros de carreteras.

En Ecuador, con el objeto de continuar con los estudios y localización de esta vía, recién en 1943, 4 años antes de que se concluya el sendero entre Cuenca-Loja, el Presidente de la República determinó que la Carretera Panamericana debía pasar, proveniente desde Ipiales en Colombia, por las ciudades de Tulcán, Ibarra, Quito, Latacunga, Ambato, Riobamba, Cañar, Azogues, Cuenca, Loja y Macará –el antiguo Camino de El Inca– en dirección al Perú, es decir por toda la cordillera de los Andes, y encargó su ejecución al Ministerio de Obras Públicas. En el mismo año se determinó que al atravesar por Loja debería continuar en dirección a Catacocha para llegar a Macará y cruzar al Perú. En Ecuador fue denominada como Panamericana Simón Bolívar (Bailón Abad 2004).

Sin embargo y como ya se mencionó, si bien esta ruta sí conectó desde la frontera colombiana a las ciudades de Tulcán, Ibarra, Quito, Latacunga, Ambato y Riobamba; debido a la decisión de Perú de consolidar la Panamericana en su región costanera y a los históricos senderos entre Quito y Guayaquil vinculados a la producción cacaotera y bananera; la Panamericana, en un primer momento y en la práctica, descendía desde Riobamba hacia la costa por la vía de Pallatanga, y posteriormente desde Quito por la vía Alóag-Santo Domingo hacia Quevedo, Babahoyo, Guayaquil y luego Machala para conectar con la frontera de Huaquillas-Aguas Verdes entre Ecuador y Perú. Como se ha dicho, esta ruta constituye actualmente el eje vial principal del Ecuador, tanto así que la conexión entre Loja y Catacocha para pasar a Macará y luego al Perú fue consolidada recién en siglo XXI y la ruta desde Loja por Cariamanga hasta Macará aún sigue siendo un camino de segundo orden pese a ser parte de la red vial estatal.⁴

En la actualidad, la Carretera Panamericana atraviesa de norte a sur a toda América continental con algunos tramos de carretera que conectan la costa oeste con la costa este, necesarios para articular esta vía arterial. La vía inicia en Alaska y recorre paralela a la costa del Pacífico hasta llegar a Chile, donde termina en el archipiélago de Chiloé. En Suramérica adicionalmente contempla tres trayectos que conectan la costa del Pacífico con la del

⁴ Durante el trabajo de campo, recorrí desde Loja a Cariamanga en bus, que después de atravesar el aeropuerto de Loja, en Catamayo, se convierte en un camino afirmado y lastrado que provoca que el trayecto de 80 kilómetros lo recorra un bus en cuatro horas aproximadamente.

Atlántico: uno que parte desde Bogotá y conecta con Venezuela, Guyana, Guayana Francesa, Surinam y Brasil; otro que parte desde Lima conectando a Bolivia, Paraguay, Uruguay y Argentina; y el último que conecta a la región austral de Puerto Montt en Chile con la Patagonia argentina y chilena, en el sur del continente.

Resta decir que existe una zona hasta ahora no construida, la frontera entre Colombia y Panamá, mejor conocida como el Tapón del Darién, un obstáculo físico y geopolítico que ha impedido concluir con este proyecto. En esa medida la Carretera Panamericana constituye el primer proceso consolidado de interconexión física de infraestructuras para el transporte terrestre de carácter regional que involucró al Ecuador, que se articula a una lógica norte-sur desde la hegemonía de Estados Unidos en la región consolidada después de la segunda guerra mundial y cuya materialización en cada país dependió de las disputas y arreglos entre las burguesías locales y las relaciones limítrofes con otros Estados-nación.

2.5 Los senderos del petróleo

En los mismos años en que se dio la gran depresión que afectó a la economía ecuatoriana, nuestro territorio paulatinamente empezó a incorporarse a los procesos globales de extracción de recursos naturales no renovables, petróleo y gas específicamente, con la exploración y explotación en la Península de Santa Elena desde la década de los veinte⁵ y posteriormente con la exploración en el suroriente y más tarde en el nororiente amazónicos a partir de la década de los sesenta. Articulada a esas actividades de exploración en la amazonia la implementación de reformas agrarias y la intensificación de los procesos de colonización espontánea y promovida por el Estado consolidaron la incorporación económica de la región amazónica al territorio, y en conjunto produjeron un nuevo momento de expansión de los senderos del Ecuador.

En el inicio de la década de los 60 la producción bananera declinó sustancialmente tanto por la reactivación de la producción de las plantaciones de empresas transnacionales, principalmente estadounidenses, en América Central como por las plagas que afectaron a la producción ecuatoriana (Larrea 2005). Si bien el tiempo de auge de la producción bananera fue corto, provocó la profundización del capitalismo en varios aspectos: en cuanto a la

⁵ La producción de petróleo y gas en la Península fue siempre marginal y no gravitó en las exportaciones del Ecuador, tampoco generó un impacto significativo en términos de construcción de carreteras si se lo compara con el boom bananero y petrolero.

población, se profundizaron las relaciones salariales, creció significativamente la clase media y las clases sub-empleadas y desempleadas en las ciudades, y se agudizó la precarización laboral en el campo; en cuanto a las regiones, todas las provincias de la costa se incorporaron a la producción agrícola de exportación y la sierra se consolidó como productor agrícola y de bienes manufacturados, principalmente, para el mercado nacional interno (Cueva 1996; Miño Grijalva 1996; Villalobos 1996).

Las ilusiones democrático-burguesas acabaron por derrumbarse junto con la deleznable base que las había generado, cuando el “boom” del banano entró en su definitivo ocaso. Aunque el ritmo de incremento en las exportaciones empezó a disminuir desde antes y sus precios a declinar, el colapso brutal solo se produjo en 1961, al bajar el volumen de las exportaciones de banano en un 5.8% y el del café en un 20% [...] Los precios internos, por su parte, empezaron a elevarse vertiginosamente (Cueva 1991, 153).

Paralelamente, el triunfo de la revolución cubana evidenció la influencia estadounidense en las élites conservadoras ecuatorianas. La iglesia católica articulada a medios de comunicación encabezó una cruzada para denunciar una supuesta infiltración comunista. En 1962 Ecuador rompió relaciones con Cuba y para 1963 se produjo un golpe de estado anticomunista de carácter contra insurreccional y de “tónica reformista conforme a los planes de la Alianza para el Progreso” (Cueva 1991, 156). En esos años, mientras el Estado reprimió, torturó y asesinó a la izquierda, implementó una reforma agraria, supuestamente, para abolir relaciones precarias (relaciones pre-capitalistas) de producción cuyo verdadero objetivo fue promover una clase de medianos propietarios rurales, protegiendo los intereses de los grandes terratenientes y cuyos efectos finales fueron multiplicar el minifundio y acelerar la migración hacia las ciudades (Cueva 1991).

La década de los 60 supuso un reacomodo de las clases dominantes presionado por la confirmación de reservas y la inminente explotación de petróleo en el nororiente de la amazonia. Si bien en la década de los 30 hubo actividad exploratoria en Pastaza, no se confirmaron reservas comerciales de producción en esa zona. En cambio, en 1964 el Estado concesionó un millón y medio de hectáreas al consorcio Texaco-Gulf en el nororiente amazónico y, en la última presidencia de Velasco Ibarra, se configuraron una serie de incentivos y entregaron nuevas concesiones para la explotación petrolera (Cueva 1991).

Ahora bien, el inminente inicio de la producción petrolera fue advertido por la burguesía nacional que, pese a las disputas entre sus fracciones, fraguaron el autogolpe de estado de Velasco Ibarra en 1970 y que para febrero de 1972 permitieron al ejército asumir el poder al mando del General Guillermo Rodríguez Lara. Aunque estas burguesías tuvieron que soportar durante dos años una dictadura de corte reformista y nacionalista, que incluyó la revisión de la política petrolera cortando varios privilegios otorgados en gobiernos anteriores y la implementación de una nueva reforma agraria (Cueva 1991), el 26 de junio de 1972 el petróleo del nororiente amazónico llegó, a través del sistema de oleoductos transecuatoriano (SOTE), hasta Esmeraldas para su primera exportación, modificando nuevamente la estructura económica, social y geográfica del país, un nuevo salto a la modernidad.

El boom petrolero ecuatoriano significó un nuevo momento de expansión de los senderos del Ecuador el cual, a diferencia de los momentos provocados por la producción cacaotera y bananera, implicó además la incorporación de la región amazónica en la dinámica económica del país y un crecimiento aún más acelerado de la población en las ciudades. Varios senderos que incipientemente conectaban a la sierra con la amazonia se mejoraron a partir de la producción del enclave petrolero del nororiente y de los recursos que ingresaron al presupuesto estatal. Ahora bien, previo a relatar la evolución de los senderos del petróleo se recorre brevemente los históricos senderos que posibilitaron la conexión entre la sierra y la amazonia desde inicios de la república.

El espacio amazónico del Ecuador estuvo débilmente conectado hasta la mitad del siglo XX debido a la ocasional incursión de misioneros y aventureros en dicho territorio (Deler 1994; Maiguashca 1994). Wasserstrom y Bustamante (2015) precisan que desde el siglo XIX existieron redes comerciales remotas conectando a las poblaciones nativas del alto valle del Marañón con Quito y el sur de Colombia construidas a partir de las misiones organizadas por los jesuitas entre 1660 y 1750 y mantenidas así por varios años, transformando las relaciones sociales de los pueblos Zápara, Cofán, Siona, Quichuas, Shuar y Achuar. En esa medida, desde mediados del siglo XIX existían ya caminos en las estribaciones orientales de los andes que eran transitables solamente a pie y durante el verano, salvo tramos cortos que podían recorrerse en mulas y caballos.

Estos caminos entre la sierra y la amazonia fueron usados desde el inicio de la república y, ocasionalmente, se emprendieron acciones para mejorarlos y volverlos transitables todo el

año. Desde 1830 se registran relatos de varios caminos usados para llegar a la, entonces, provincia oriental: un camino que conectaba a Tulcán y a Ibarra con Pimampiro hasta descender a los ríos Cofanes y Aguarico en el nororiente; el camino que partía desde Quito hacia Archidona, Napo y Santa Rosa, desde el cuál se podía navegar el Río Napo; el camino entre Ambato y Canelos que pasaba por Pelileo y Baños; el camino entre Riobamba y Macas; el camino desde Sigsig hacia Gualaquiza; y finalmente el camino de Loja hacia Zumba para navegar el Río Chinchipe. La primera fiebre del caucho a finales del siglo XIX atrajo un flujo mayor de población aunque no significativo a la zona modificando las relaciones con poblaciones indígenas, en especial por la captura de poblaciones para trabajo esclavo (Esvertit Cobes 2008).

Ahora bien, entre 1860 y las primeras décadas del siglo XX estos caminos permanecieron estancados a diferencia de lo que sucedía en la sierra y la costa. Los pocos avances fueron adelantados principalmente por actores privados de carácter local quienes exigían mejores condiciones para procesos incipientes y espontáneos de colonización articulados a procesos productivos de ganadería, recolección de caucho, de cascarilla y plantaciones de quina, entre otros, sin que ninguno de ellos –con excepción de las exportaciones de caucho y cascarilla durante la segunda guerra mundial– hayan despuntado como en otros países de la cuenca amazónica. Adicionalmente el triunfo de la revolución liberal a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX impidió que los pocos recursos asignados a estos caminos se ejecutaran ante la necesidad estatal de enfrentar a grupos rebeldes (Esvertit Cobes 2008).

De ese modo, durante todo el siglo XIX las conexiones entre la sierra y la amazonia seguían subordinados a los obstáculos físicos y la falta de recursos y dependían de la actividad de los comerciantes y colonos, de las misiones eclesiales y de las épocas de mayor o menor conflicto con pueblos indígenas, sumado al poco interés y falta de voluntad política del Estado de conectar esa parte del territorio en comparación con las conexiones entre la costa y la sierra, dado su poca articulación a los flujos comerciales del capitalismo global. De todos modos, estos incipientes procesos de colonización determinaron el diseño de varios caminos que posteriormente se convertirían en los senderos para la explotación petrolera y los procesos de colonización del siglo XX (Esvertit Cobes 2008), las carreteras que conocemos actualmente.

Fue recién en 1935, cuando ingresaron a la amazonia las compañías Leonard Exploration Company y Dutch Shell Oil para actividades de exploración en la provincia de Pastaza, que

finalmente se construyó la primera carretera transitable de manera permanente que ingresaba a la amazonia desde Ambato –la primera carretera de penetración amazónica– conectando las actuales ciudades de Baños y Puyo (Valarezo, Báez, y Ospina 2004), una mejora del antiguo camino a Canelos. Sin embargo en 1947 estas empresas dejaron de operar al no poder confirmar reservas comerciales para explotación (Wasserstrom y Bustamante 2015).

Así, tanto la consolidación de los procesos de colonización y reforma agraria iniciado en la década de los 60 y profundizado en la década de los 70 vinculado a la necesidad de presencia estatal en la amazonia, sobre todo en el sur, como el inicio de la explotación petrolera en el nororiente provocaron la expansión más significativa de carreteras hacia esta región. Es decir, debieron pasar un poco más de 130 años para que el Estado finalmente consolide la incorporación de la región amazónica al territorio nacional a través de caminos transitables. Decisión política vinculada a la incorporación del enclave extractivo petrolero con el capital global, al control de los recursos naturales de esa región y a la necesidad de hacer soberanía nacional vía procesos de colonización espontáneos y organizados con el fin de evitar más pérdidas de territorio con el Perú. Oportuno es mencionar que el tratado de Río de Janeiro de 1942 que fijaba los límites entre esos dos países no había podido ser ejecutado y la frontera aún se mantenía en conflicto.

En relación con el ferrocarril, si bien las dictaduras militares de la década de los setenta contaron con ingentes recursos vía ingresos petroleros y créditos internacionales, optaron por no continuar con la consolidación del sistema ferroviario y lo dejaron abandonado, desvinculándolo desde entonces de la red vial nacional la cual fue ampliada y modernizada significativamente (Dávalos 2009). Sobre esta época, el economista Pablo Dávalos comenta:

En poco tiempo, el Estado acumuló recursos y deuda de forma impresionante. De alrededor de 300 millones de dólares en deuda externa en 1974, ésta se incrementa a más de 4 mil millones de dólares una década después. El petróleo y el endeudamiento contribuyeron a la modernización de la economía y de la sociedad, así como a los cambios en sus patrones de consumo y acumulación. (...) Se conforman mercados internos importantes en las principales ciudades del país (Dávalos 2009, 250).

Desde la crisis de la producción bananera, el Estado había asumido la construcción de varios tramos que incorporaron a la región amazónica al territorio ecuatoriano, y con los ingresos

provenientes del petróleo todos ellos se terminaron y otros nuevos se diseñaron y construyeron. En las décadas de los 60, 70 y 80 varios caminos se incorporaron a la red vial estatal: 1) En 1960 se terminó la vía entre Loja y Zamora; 2) en 1963 se abrió la carretera entre Puyo y Tena, aunque todavía era un recorrido lodoso; 3) en 1965, se concretó la construcción de un sistema de carreteras desde Cuenca hacia Morona Santiago –en dirección a Méndez y Gualaquiza– que apuntaló la incorporación del territorio ancestral de los Shuar y Achuar y, en 1970, se terminó el tramo desde Cuenca a General Leonidas Proaño (actual vía Plan de Milagro-Cuenca); 4) Recién entre 1982 y 1987 se construyó por primera vez el tramo de carretera transitable entre Zamora y El Puyo y se abrió el camino desde Méndez hasta San José de Morona y; 5) en 1988 se inauguró la conexión entre El Coca y Tena, todas estas obras a cargo del Estado (Wasserstrom y Southgate 2013; Wasserstrom y Bustamante 2015).

Por otra parte, con el descubrimiento de petróleo en el nororiente amazónico en 1967 por parte de Texaco, el gobierno nacional obligó a las empresas petroleras para que inicien la construcción de la carretera que conectó a Baeza con Lago Agrio y El Coca –paralela al oleoducto– la cual culminó en 1972 previo al inicio de la circulación del petróleo hacia Esmeraldas. (Wasserstrom y Southgate 2013; Wasserstrom y Bustamante 2015).

Pero esta expansión de carreteras no conectó al conjunto de la sociedad sino que profundizó la conexión entre las ciudades y los mercados. Su ampliación se enfocó estrictamente en la red vial estatal, es decir, priorizó la conexión entre capitales de provincia y entre enclaves extractivos y productivos con los puertos para su exportación, necesarios para mantener y desarrollar la economía nacional. Así, en el boom petrolero, “[l]a red vial pasó de comunicar haciendas a intercomunicar mercados [articulando exclusivamente al] productor capitalista y [al] consumidor hedonista en una sociedad con mayorías indígenas” (Dávalos 2009, 251) dejando los caminos vecinales y los que conectan a la producción agrícola a manos de los gobiernos locales y sus limitaciones presupuestarias.

El retorno a la democracia en 1979 significó también los últimos años de ese primer auge de la producción petrolera. La reducción de los precios de productos de exportación y la presión por la deuda externa creciente provocaron que a partir de 1982 el Ecuador implemente una estrategia de ajuste estructural de carácter neoliberal que, entre otras características, supuso una reducción de la inversión social y un intento de privatización del Estado. Los primeros años de la década del 2000 fueron críticos, la flexibilización de normas de control a los

bancos en 1994, la crisis de los precios del petróleo en 1998 y 1999 sumados a los efectos del fenómeno climático de El Niño también en 1998 y la crisis financiera internacional sumieron al país en una profunda crisis política, social y económica, con un costo de 4000 millones de dólares que representó el 25% del PIB y provocó alzas significativas en las tasas de pobreza e indigencia, empleo y subempleo así como una “estampida” migratoria hacia Estados Unidos y principalmente Europa (Larrea 2005).

Si las crisis de la década de los 30 y 60 del siglo XX habían empobrecido a un gran sector de la población, la crisis de finales de los 90 e inicios del 2000 tuvieron efectos devastadores en un importante sector de las clases medias y populares del país. Como uno de sus resultados la inversión en infraestructura para el transporte se redujo considerablemente y no se establecieron nuevas conexiones importantes a la red vial estatal con excepción de las incipientes conexiones entre Zamora y el Puyo, entre El Coca y Tena y entre San José de Morona y Méndez, ya comentadas anteriormente.

En la época neoliberal el Estado privatizó, entre otras competencias, las de la construcción y mantenimiento vial a través de la figura de la concesión. La banca multilateral –el BID y la CAF– se convirtieron en los hacedores de políticas públicas de desarrollo y se entregaron créditos a cambio de la posibilidad de privatizar el espacio público construido hasta ese entonces (Dávalos 2009). Esa banca multilateral sugirió a los países de la región la implementación de la IIRSA como una salida a la crisis y posibilidad de desarrollo, proceso de integración que se analiza más adelante.

Toda la red vial del país, durante el período neoliberal, acusó los defectos de la restricción del gasto público en inversión y, literalmente se desmoronó: las carreteras de integración nacional, al esperar la correspondiente autorización y marcos jurídicos que permitieran su privatización por la vía de la descentralización, se deterioraron de tal manera que la sociedad entera presionaba por solucionar el problema de las carreteras incluso al precio de su privatización (Dávalos 2009, 254).

La época neoliberal, es decir el período comprendido entre 1979 y finales del 2006, constituyó por lo tanto un momento significativo de destrucción y estancamiento del espacio mejorado entre 1970 y 1979, y que tuvo como contexto la crisis social, política y económica más grave enfrentada en las últimas décadas. Además dicha época se convirtió en el pasado y

enemigo político sobre el que el gobierno actual ganó las elecciones, *la larga noche neoliberal*, reconfiguró el marco político, jurídico e institucional y reconstruyó los senderos del Ecuador.

2.6 Los senderos y su rol en la configuración social del espacio

Haciendo una síntesis de esta revisión histórico-contextual de las carreteras en Ecuador se puede advertir que la llegada de los españoles a las tierras suramericanas significó también la imposición de un nuevo reordenamiento social del espacio vinculado a la expansión paulatina del capitalismo global que se materializó en la conformación de ciudades, la reducción de indios y el establecimiento de un sistema productivo basado en la explotación de mano de obra indígena en las minas, obrajes y la actividad agrícola (Gómez 1992; Carrión 1992). Como resultado, se produjo una oposición no sólo semántica sino práctica entre la ciudad y el campo, con predominio y jerarquía de lo urbano sobre lo rural.

La constitución del Ecuador como Estado-nación heredó ese proceso de conformación urbana (Carrión 1992) y por lo tanto un modo de integración física a través de caminos entre las ciudades y de las zonas de producción agrícola de exportación y petrolera con los puertos marítimos como responsabilidad estatal; mientras que la interconexión del campo estuvo a cargo de, en un primer momento, caciques, gamonales y caudillos locales durante el siglo XIX y buena parte del siglo XX⁶ y posteriormente, a cargo de los gobiernos locales provinciales y municipales como resultado de la modernización del Estado a raíz de los auges bananero y petrolero en las últimas seis décadas.

Ahora bien, esta caracterización sobre el modo en que las carreteras se articularon en la configuración del espacio social tiene las siguientes particularidades que dan cuenta de un proceso de desarrollo histórico y geográfico desigual (Harvey, 2007c). En primer lugar, durante 130 años de existencia de la república al Estado le resultó complejo integrar todo el territorio heredado de la Real Audiencia de Quito y después de la separación de la Gran Colombia.

⁶ Fueron la población indígena y afro descendiente los obligados a construir los primeros caminos del Ecuador como parte de su trabajo esclavo o concertado según los modos imperantes de producción de esa época.

Fue la división internacional del trabajo del momento capitalista del siglo XIX que determinó priorizar, por sobre otras conexiones,⁷ la conexión entre Quito y Guayaquil, poder político y comercial bicéfalo del Ecuador (Carrión 1992) y cuya diagonal conexión constituirá el centro neurálgico del crecimiento urbano del Ecuador. El crecimiento de Guayaquil siempre vinculado a la incorporación de la agricultura del litoral a la exportación y el crecimiento de Quito vinculado a la configuración del mercado interno de productos agrícolas, bienes manufacturados y un moderado proceso de industrialización (Deler 1992). El resto del territorio se articuló en relación al auge y crisis de los productos agrícolas del litoral, a la configuración del mercado interno y tardíamente por la incorporación de la amazonia como enclave extractivo y nueva zona de producción agropecuaria del país como resultado de la colonización (Carrión 1992, Deler 1992).

En segundo lugar, el conflicto diplomático y bélico de baja intensidad con el Perú adquiere un rol importante para la consolidación de la incorporación de la amazonia sur del Ecuador, sobre todo porque la cesión de territorio en 1942 desembocó en una necesidad de hacer soberanía nacional y así evitar nuevas pérdidas territoriales y de recursos naturales hasta que no se delimite la frontera. Varias carreteras y centros poblados en la amazonia tienen por origen una política de construcción de fronteras vivas en el suroriente del Ecuador, por ejemplo los tramos entre Méndez y el Puerto Morona y entre Zamora y Gualaquiza, que conectaron a varios destacamentos militares en las orillas de los ríos Santiago y Zamora (Colectivo de Investigación y Acción Psicosocial 2017).

Así, el análisis de la expansión de caminos y carreteras en el Ecuador, sus senderos, no pueden desvincularse del ciclo de circulación del capital y de las fracciones de burguesías dominantes que lo respaldaron, evidenciando así los desiguales procesos de incorporación de distintas zonas del territorio en relación con la paulatina incorporación de materias primas a procesos globales de exportación –cacao, banano, petróleo– y jerarquizando la expansión interna del capitalismo sobre formas pre-capitalistas de producción –los productos agrícolas para consumo interno y base de nuestra alimentación.

⁷ Las conexiones hacia Colombia y hacia Perú fueron incorporadas por la carretera Panamericana mientras que la conexión hacia la cuenca del Amazonas ha sido nula hasta ahora.

3. El momento actual de la construcción de carreteras

Con esta breve historia sobre la construcción de senderos en el Ecuador, a continuación se presenta el momento actual de la expansión de carreteras. La emergencia del movimiento PAIS y la llegada al poder del Presidente Rafael Correa coincide con la época de mayor implementación de la IIRSA que implica un proceso sostenido de integración de canales de transporte en toda la región. A continuación se contextualiza, en primero lugar, el momento actual de implementación de la IIRSA para, después analizar, los senderos de la Revolución Ciudadana.⁸

3.1 Los senderos de la IIRSA

La implementación de la IIRSA da cuenta de una continuidad entre la política neoliberal regional y la política de los gobiernos progresistas de la región. También constituye el primer proceso político regional de integración de mayor envergadura propuesto por los países suramericanos y que, en la actualidad, está siendo impulsado por el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR. Esta iniciativa fue asumida por los jefes de Estado de doce países latinoamericanos⁹ en la cumbre realizada el 31 de agosto y el 1 de septiembre de 2000 –época neoliberal– en Brasilia y “busca contribuir a la integración de la infraestructura en la región en apoyo a una más amplia estrategia [de] regionalismo abierto y fortalecer una completa inserción de América del Sur en los mercados mundiales” (van Dijck y den Haak 2007, 1).

Su enfoque principal es consolidar la interconexión física de la región a través de carreteras e hidrovías, mejoramiento de puertos y aeropuertos, facilidades en los cruces de fronteras y la interconexión energética y de telecomunicaciones (van Dijck y den Haak 2007). Este compromiso se expresó en un Plan de Acción de 10 años, 2000-2010, acordado en diciembre de 2000 por los ministros de transporte, energía y telecomunicaciones de esos países (IIRSA 2016), es decir, como una síntesis regional de la implementación de políticas de ajuste estructural neoliberal en materia de infraestructura y las consecuentes crisis que los distintos países experimentaron.

⁸ Esta tesis se terminó de escribir dos semanas antes de la segunda vuelta electoral (2 de abril de 2017) que determinará si continúa en el gobierno central el movimiento oficialista PAIS o será reemplazado por el movimiento CREO-SUMA cuyo candidato es vocero del capital financiero nacional y transnacional. Eso plantea, entre varias otras, una incertidumbre en relación con la política de construcción de carreteras que se expone a continuación.

⁹ Acordaron la IIRSA Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

Si bien el impulso actual del COSIPLAN a la IIRSA está relacionado con la creación de UNASUR a partir de la postura política de integración adelantada por los gobiernos auto-denominados progresistas de la región y el posterior respaldo del conjunto de las naciones de América del Sur; la IIRSA fue promovida inicialmente y sigue siendo financiada por la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Río de la Plata (FONPLATA), quienes, recién en abril de 2005, elaboraron una Agenda de Implementación para el período 2005-2010 que coincide con la implementación de políticas de ajuste estructural de carácter neoliberal en la región que provocó varias crisis políticas, económicas y sociales en los distintos países dificultando su ejecución (van Dijck y den Haak 2007; IIRSA 2016).

Al respecto, la CEPAL en 2005 informaba que la infraestructura para el transporte en América Latina enfrentaba dos obstáculos estructurales. En primer lugar las restricciones físicas a causa de las características geográficas de la región en que, pese al vasto territorio que ocupa, tiene bajas densidades poblacionales y presenta *lugares vacíos*¹⁰ entre los núcleos de concentración de personas y centros de producción. Y, en segundo lugar, una imposibilidad político-económica debido a las crisis económicas que se sucedieron entre las décadas de 1980 y 2000. Esto habría provocado que, mientras ciertos países occidentales de Europa superaban en promedio los 1000 metros de carretera por cada kilómetro cuadrado, en América Latina se habían construido tan sólo 147 metros por cada kilómetro, y el 15,4% del total de carreteras estaban pavimentadas frente a un 59% en esos mismos países de Europa. Por lo que este organismo sugería la necesidad de consolidar regionalmente la IIRSA (Sánchez y Wilmsmeier 2005).

La IIRSA en 2010 realizó un informe de evaluación sobre la Agenda de Implementación 2005-2010, fecha en que la UNASUR asumió como compromiso político de trabajo continuar con su ejecución a cargo del COSIPLAN y modificó la estructura de la iniciativa a un proceso regional de más largo plazo. Para el año 2014 la IIRSA había previsto la ejecución de diez Ejes de Integración y Desarrollo (en adelante EID), concebidos como franjas multinacionales de territorio que integran, a través de redes multimodales de transporte, instrumentos jurídicos convergentes y procesos de participación público-privada, asentamientos humanos, espacios

¹⁰ En el sentido de poca concentración de personas y de infraestructura.

naturales, zonas productivas y flujos comerciales (van Dijck y den Haak 2007; Dávalos 2014).

Estos EID integran la totalidad del territorio suramericano. El Ecuador está involucrado en la ejecución de dos de ellos. El EID Andino junto con Venezuela, Colombia, Perú y Bolivia y el EID Amazonas junto con Colombia, Perú y Brasil. El EID Andino pretende mejorar las conexiones entre las principales ciudades de estos cinco países a través de la ampliación y mejoramiento de la Carretera Panamericana y de la construcción de una carretera paralela que conecte a estos países por la amazonia. Implica la ejecución de un total de 64 proyectos y una inversión de 9.962,1 millones de dólares. En el Ecuador se traduce en la consolidación de la Troncal Amazónica que conecta desde la frontera de San Miguel al norte con Colombia a las ciudades de Lago Agrio, El Coca, Tena, Puyo, Macas y Zamora con la frontera de La Balsa al sur de Zamora Chinchipe con el Perú.¹¹

El EID Amazonas, por su parte, tiene por objetivo conectar, a través de un sistema multimodal de transporte en la cuenca del Río Amazonas, a los puertos de Manaus, Belem Do Pará y Macapá en Brasil con varios puertos marítimos de Colombia, Ecuador y Perú en el Océano Pacífico. Prevé un total de 82 proyectos y 25.070,2 millones de dólares de inversión. El COSIPLAN anualmente realiza el seguimiento y revisión de la cartera de proyectos de la IIRSA y realiza ajustes anuales en los montos de inversión previstos para cada proyecto (IIRSA 2013; IIRSA 2014, IIRSA 2015).

Se espera que el EID Amazonas beneficie a los mercados internacionales del eje China-Brasil y los mercados nacionales de Ecuador, Perú y Colombia (Dávalos 2014; Garzón 2014). Adicionalmente la construcción de estas rutas está vinculada con el deseo de abrir varios corredores interoceánicos de circulación del capital global que compitan con los corredores del Canal de Panamá en América Central y el del Estrecho de Magallanes al sur del continente. Del total de proyectos previstos el 25% están en ejecución y un 17% habrían ya finalizado (IIRSA 2014).

Ahora bien, la CAF, diez años antes de que se plantee la IIRSA, ya sugería que el proceso de integración regional requería de un *Sistema Suramericano de Navegación Fluvial* que, desde

¹¹ Sólo el tramo entre la ciudad de Zamora y la frontera La Balsa no ha sido construido.

su perspectiva, implicaba la integración de las cuencas de los Ríos Orinoco, Amazonas y de la Plata como su eje principal desde una lógica norte-sur, a las que se suman varios ejes complementarios, entre los que aparecen las hidrovías de la cuenca del Amazonas,¹² esto es varios ríos que se originan en la vertiente oriental de los Andes y que lo alimentan (Georgescu y Georgescu 1998).

Tabla 2.4. Canales interoceánicos multimodales en la Cuenca del Amazonas

Hidrovia	Proyectos	Perfil	Ejecución	Concluidos	Países	Descripción	Inversión*
Acceso a hidrovía del Río Putumayo	6	2	3	1	COL/ECU	Conecta puertos marítimos de Tumaco (Col) y San Lorenzo (Ecu) con puertos fluviales de Asís (Col) y El Carmen (Col/Ecu) hasta hidrovía.	497,9
Acceso a hidrovía del Río Napo	6	2	3	1	ECU	Conecta puertos marítimos de Esmeraldas y Manta con aeropuertos de El Tena y El Coca y con puerto fluvial de Nueva Providencia para hasta hidrovía.	104,5
Acceso a hidrovía de los Ríos Morona y Marañón	5	1	1	3	ECU	Conecta puertos marítimos de Guayaquil y Bolívar con puerto fluvial de Morona hasta hidrovía.	414,7
Acceso a hidrovía de los Ríos Huallaga y Marañón	10	3	3	4	PER	Conecta puertos marítimos de Paita y Bayóvar con aeropuertos de Piura y Yurimaguas y con puertos fluviales de Saramiriza y Yurimaguas hasta hidrovía.	1.240,6
Acceso a hidrovía del Río Ucayali	14	3	9	2	PER/BRA	Conecta puerto marítimo de El Callao así como Cruzeiro do Sul (BRA) con puerto fluvial y aeropuerto de Pucallpa hasta hidrovía.	3.633,4

Fuente: Cartera de Proyectos IIRSA (2015).

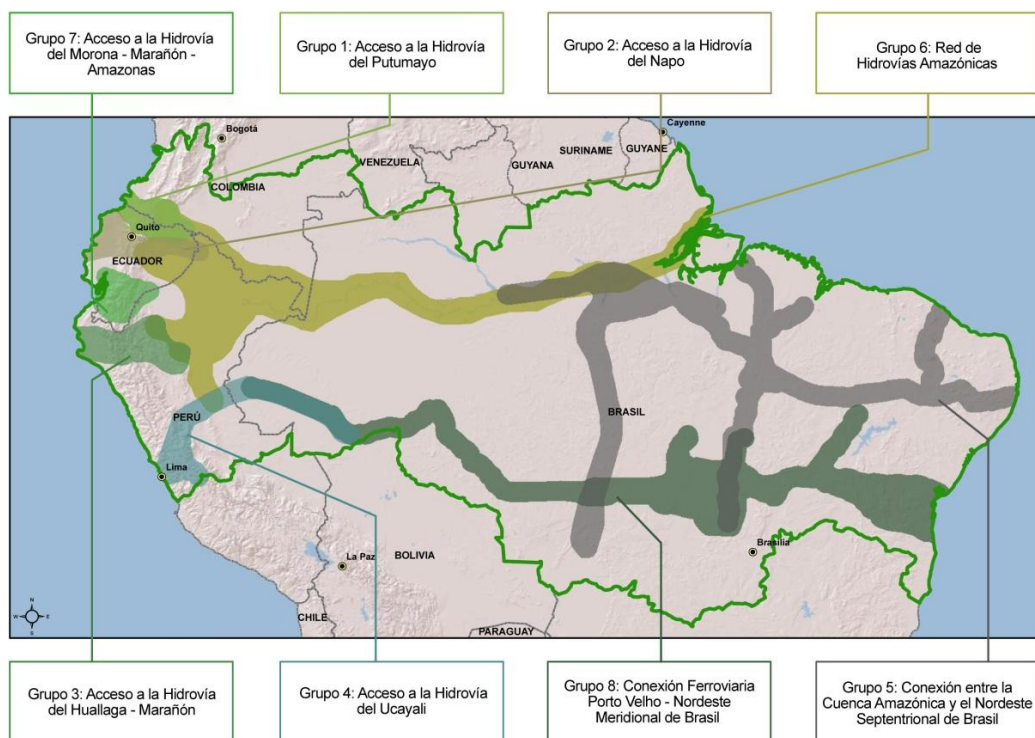
Se sugería entonces la conexión de varios puertos marítimos colombianos, ecuatorianos y peruanos con los puertos fluviales de Iquitos y Manaos y los puertos marítimos de la costa

¹² Los ríos navegables de la cuenca del Río Amazonas considerados por el estudio de la CAF son: en Brasil los Ríos Solimoes e Içá, en Colombia el Río Putumayo (compartido con Ecuador y Perú), en Ecuador los Ríos San Miguel, Napo, Pastaza y Morona (los tres últimos compartidos con Perú) y en Perú suman también los Ríos Marañón, Huallaga y Ucayali.

atlántica brasileña. Ya en esa fecha se mencionan, al menos, dos rutas que involucran a Ecuador, la ruta Manaus-San Lorenzo, que partiendo desde la ciudad de Manaus suba aguas arriba por el Putumayo y el San Miguel, para luego conectarse por carretera con Quito y luego por ferrocarril hasta San Lorenzo en la provincia de Esmeraldas, y; otra ruta desde Iquitos que atraviese el Maraón, suba aguas arriba por el Río Morona hasta el Puerto Morona en Ecuador y luego por carretera hasta el puerto de Guayaquil (Georgescu y Georgescu 1998). Esta propuesta de la CAF constituye uno de los antecedentes directos del EID Amazonas de la IIRSA (tabla 2.4).

Según la Cartera de Proyectos de la IIRSA a diciembre de 2015 el EID Amazonas contempla una intervención en el 45% del territorio suramericano, contempla 67 proyectos, de los cuáles 59,7% son nacionales, el 37,4% binacionales y el 3% multinacionales. Este EID propone 5 grupos de proyectos para acceder por vía terrestre y aérea desde la costa del Pacífico hasta varios ríos que son afluentes del Amazonas: Putumayo, Napo, Morona, Maraón, Huallaga y Ucayali (tabla 2.4). Todos ellos pretenden acortar el espacio a través del tiempo entre las costas del Pacífico y del Atlántico a través de la cuenca del Amazonas (ilustración 2.1), intentado incorporar esta región a la circulación del capital global (IIRSA 2015).

Ilustración 2.1. EID Amazonas por grupo de proyectos

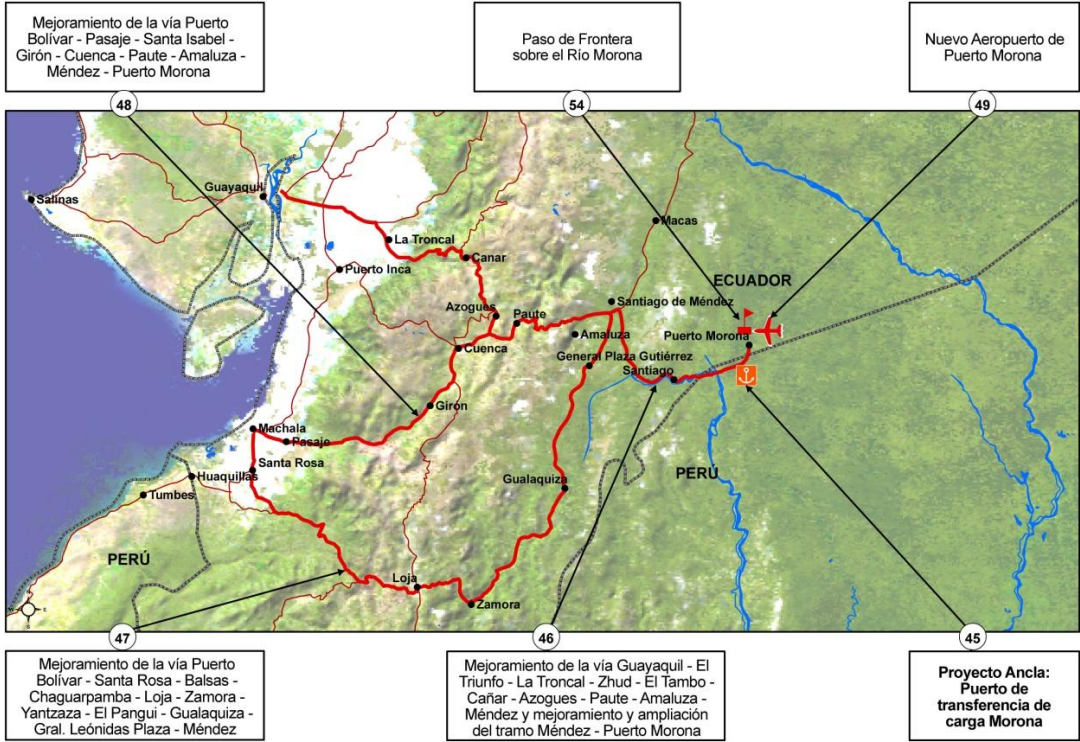


Fuente: Cartera de Proyectos IIRSA (2015)

Esta construcción de infraestructura para el transporte se complementa con varios proyectos de mejora de la navegabilidad de todos los ríos que son afluentes del Amazonas, a cargo de los cuatro países involucrados en su ejecución: Colombia, Ecuador, Perú y Brasil (IIRSA 2015). Al respecto, la CAF ya había sugerido la necesidad de implementar estudios de medición de caudales sistemáticos para poder establecer proyectos de navegabilidad para cada uno de estos ríos (Georgescu y Georgescu 1998).

Resta decir que esta investigación se centra en el estudio en uno de los proyectos del Grupo 7 de proyectos del EID Amazonas que tiene por objeto consolidar el acceso desde la cuenca del Pacífico a la hidrovía de los Ríos Morona, Marañón y Amazonas (Ilustración 2.2). Es decir, la ejecución de una arteria vial en el sur del Ecuador a través de tres rutas terrestres para conectar los puertos marítimos de Guayaquil y Bolívar en la costa del Pacífico ecuatoriano con el Puerto Morona en la amazonia.

Ilustración 2.2. Acceso a la hidrovía de los Ríos Morona y Marañón



Fuente: Cartea de Proyectos IIRSA (2014)

Una de las rutas parte del Puerto de Guayaquil y otra desde el Puerto Bolívar, ambas hacia la ciudad Cuenca hasta conectar con la ciudad de Santiago de Méndez (en adelante Méndez) y

desde ahí en dirección al Puerto Morona (proyectos 46 y 48 de la ilustración 2.2); y la tercera ruta, más austral, elegida para el estudio de caso en esta investigación, parte en el Puerto Bolívar atravesando las ciudades de Machala, Loja, Zamora, Gualaquiza y Méndez, para conectar desde la Y de Patuca también con el Puerto Morona (proyecto 47 de la ilustración 2.2). Cabe mencionar que hasta diciembre de 2014 la cartera de proyectos de IIRSA previó construir un aeropuerto de carga junto al puerto fluvial del Puerto Morona (proyecto 49 de la ilustración 2.2), sin embargo ese proyecto ya no consta en la cartera de proyectos a diciembre 2015.

Al formar parte del EID Amazonas y Andino, en el Ecuador se están desarrollando varios grupos de proyectos relacionados con estos EID. Todo el mejoramiento y rehabilitación de la red de carreteras y autopistas, las nuevas carreteras que se están construyendo, la infraestructura energética, los pasos de frontera, la rehabilitación de las líneas férreas, los puertos, aeropuertos, las armonizaciones jurídicas, entre otras, que se han realizado desde el año 2003 hasta el 2013 están relacionadas con los EID y los grupos de proyectos de la iniciativa IIRSA-COSIPLAN (Dávalos 2014, 246-247).

Así, la IIRSA constituye un marco de política pública regional en el que se inscribe la construcción de carreteras en las dos últimas décadas en el Ecuador, aunque en dos momentos políticos, sociales y económicos bien diferenciados: el de la época neoliberal ya relatada; y el de la existencia de proyectos políticos autodenominados progresistas en la región, es decir, la última década en que los distintos Estados, en mayor o menor medida, han avanzado en la consolidación de la IIRSA. En el caso del Ecuador, durante el gobierno autodenominado de la *Revolución Ciudadana*.

Es oportuno mencionar, además, que la ejecución de la IIRSA constituye un ajuste espacio-temporal en Suramérica capaz de absorber exceso de capital y mano de obra de otros lugares para articularse a nuevos procesos de expansión y profundización del extractivismo en la región (Lobos y Frey 2015).

3.2 Los senderos de la Revolución Ciudadana

Entre 1980 y 2006, se produjo en Ecuador un ciclo de movilización y protestas sociales contra una serie de gobiernos neoliberales en respuesta a los intentos de privatización de servicios públicos; la flexibilización y liberación del control estatal a través de reformas legales; la

dependencia de las exportaciones del petróleo y de sus precios; el aumento del costo de la vida y las devaluaciones sucesivas; la subordinación de la política nacional a los intereses de otros Estados, principalmente de los Estados Unidos, y de empresas transnacionales; y la fuga de capitales. A estos hechos se sumaron los impactos del conflicto armado con Perú en 1995, la crisis en el sudeste asiático de 1997, la caída de los precios del petróleo y los efectos del fenómeno climático de El Niño en 1998. Estos factores internos y externos derivaron en tres hechos sociales complejos: la profundización de la pobreza y extrema pobreza, un aumento significativo de la brecha social y económica entre ricos y pobres y una nueva ola de emigración en razón de esta complicada situación económica y social (Larrea y Sánchez 2002; Acosta, López y Villamar 2004; Camacho 2009).

La pobreza por consumo pasó de 55,9% en 1995 a 62,6% en 1998 mientras que la indigencia pasó del 20% al 26,9% de la población, y para 1999 el PIB cayó un -28% medido en dólares. El inicio del siglo XXI marcó también la quiebra de más de la mitad de los bancos privados, el salvataje bancario y el congelamiento de los depósitos. Se estima que la crisis representó aproximadamente 4000 millones de dólares que equivalieron al 25% del PIB. La pobreza llegó a casi un 70% y la indigencia bordeó el 40% a mediados del año 2000. Como se dijo anteriormente, esta crisis impactó sobre todo a la clase media y popular del país provocando un incremento significativo de salidas de personas migrantes tanto a Estados Unidos como hacia Europa (Salgado 2000; Acosta, López y Villamar 2004; Camacho 2009).

Provocó, además, una inestabilidad política, que durante el gobierno de Lucio Gutiérrez, se tradujo en una desconfianza total del sistema político y de sus representantes que derivó en su salida y una convulsionada reunión del Congreso Nacional para definir la sucesión presidencial, en medio de una movilización generalizada que exigía “que se vayan todos”. Un momento de organización social articulado a nivel nacional que se convertiría en la base para la emergencia del movimiento Alianza PAIS¹³ cuyo discurso construyó como adversario político a los gobiernos neoliberales –la larga noche neoliberal– y propuso la refundación del país a través de una asamblea nacional constituyente, la recuperación de competencias estatales y un nuevo paradigma de desarrollo, el denominado *Buen Vivir* (Murillo y Hurtado Caicedo 2016).

¹³ Alianza Patria Altiva i Soberana.

El 15 de enero de 2007 Rafael Correa Delgado asumió la presidencia como representante del movimiento PAIS, sin presentar candidatos para el Congreso e inició un mandato durante diez años y que culminará el 24 de mayo de 2017. Un proyecto político que contó con un respaldo social hegemónico, en especial, alrededor de la elaboración de una nueva Constitución, que entró en vigencia el 20 de octubre de 2008, hace 8 años ya. Si bien en este estudio no se profundiza sobre el proceso político actual, es oportuno destacar que un cambio significativo respecto de los gobiernos neoliberales fue la consolidación de la recuperación de competencias del Estado vía planificación estatal y un momento de estabilidad política y social en comparación con la época anterior, sostenido en la recuperación de los precios del petróleo y la ampliación de la recaudación tributaria, como base para el incremento de la inversión pública.

El aumento de los precios del petróleo significó un segundo boom petrolero después de los ingresos obtenidos en la década de los 70. Según el Banco Central en el año 2006 los precios del barril de petróleo tipo Napo y tipo Oriente pasaron de 56,34 dólares y 60,23 dólares respectivamente a 96,44 y 98,50 dólares respectivamente en el año 2012. En consecuencia, Entre 2007 y 2009 los ingresos petroleros crecieron a una tasa promedio anual de 14% y entre 2010 y 2013 a una tasa promedio anual de 2%, y en esos dos períodos los ingresos totales del gobierno central crecieron a una tasa promedio anual de 17% y 11% respectivamente (Baquero y Mieles 2015). Por su parte la recaudación tributaria total del Estado creció, entre 2000 y 2006, de USD 23.375 millones a un monto de USD 88.954 millones entre 2007 y 2015, representando el 13,5% del PIB a 2014 (Andes 2016) como resultado de una mejor eficiencia de la recaudación y controles a la evasión.

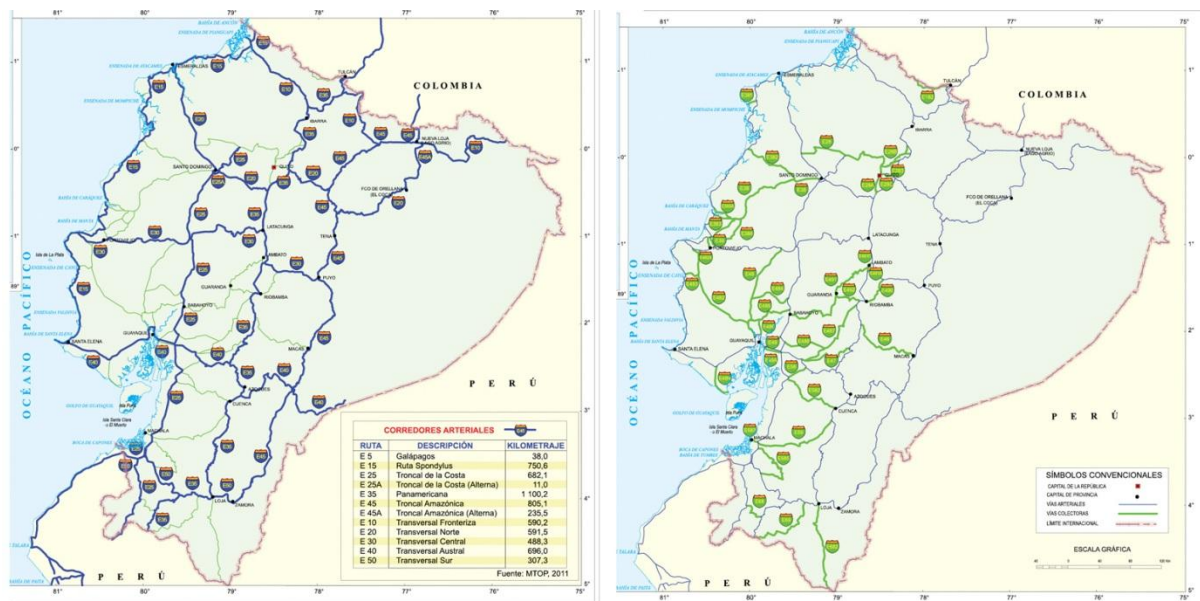
Este aumento significativo de precios del petróleo y la mejora en la participación de la renta petrolera, sumado a la recaudación de impuestos, significaron un nuevo crecimiento del producto interno bruto. Así, entre enero de 2007 y diciembre de 2015 los ingresos corrientes del presupuesto general del Estado alcanzaron un total de 144.000 millones de dólares entre ingresos petroleros e impuestos recaudados, representando aproximadamente un 20,5% del producto interno bruto. Eso permitió, durante estos diez años, un significativo aumento en la inversión pública y consecuentemente en la inversión para la mejora de la red vial estatal.

En este contexto, durante esos mismos ocho años, entre enero de 2007 y enero de 2015 el gobierno actual invirtió un total de 10.400 millones de dólares en infraestructura para el

transporte y las comunicaciones (Banco Central 2016), y sólo en infraestructura para el transporte entre el 15 de enero de 2007 y el 31 de diciembre de 2015 la inversión alcanzó un monto de 8.943'421.856 dólares (MTOPE 2016).

Estas obras de infraestructura incluyen la consolidación de la Troncal Amazónica que une a todas las capitales de las provincias amazónicas, la Troncal del Pacífico como corredor turístico en la costa ecuatoriana, la red de accesos viales al recién inaugurado aeropuerto internacional de Quito, y varios ejes de transporte con una lógica este-oeste que conectan a la amazonia con el litoral. Esta infraestructura no sólo conecta las capitales de provincias sino también lugares estratégicos para la economía como son los enclaves extractivos con puertos marítimos y fluviales, con el fin de mejorar el transporte de las materias primas extraídas para su exportación,¹⁴ en definitiva un momento significativo de expansión de carreteras que permite aniquilar el espacio a través del tiempo para la circulación de capital.

Ilustración 2.3. Red Vial Estatal del Ecuador (vías arteriales y colectoras)



Fuente: Atlas Geográfico del Ecuador (2013).

Según el Instituto Geográfico Militar (2013) la red vial nacional a 2011 acumula un total de 43.197 kilómetros, de los cuáles 9.383,7 kilómetros corresponden a la red vial estatal que, a su vez, está conformada por 6.295,8 kilómetros de vías arteriales y 3.097,9 kilómetros de vías colectoras. Su construcción y mantenimiento está a cargo del gobierno central (ilustración

¹⁴ Ingeniero Fabián Amores (Subsecretario de Infraestructura para el Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador), entrevista realizada por Francisco Hurtado Caicedo, 29 de Abril de 2015.

2.3). El resto de kilómetros –33.813,3– corresponden a las redes viales provinciales y cantonales a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (en adelante GAD). El Instituto Geográfico Militar (2013) también informa que, a esa misma fecha, 5.615 kilómetros habían sido pavimentados, lo que representa sólo un 13% del total de las vías del Ecuador, dos puntos por debajo del promedio regional calculado por la CEPAL a 2005.

Según el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (en adelante MTOP), las vías arteriales son los caminos que conectan en el continente a las capitales de todas las provincias, a los principales puertos marítimos con puertos fluviales de la amazonia y los pasos de frontera, mientras que las vías colectoras tienen como función recolectar el tráfico de una zona rural o región para conducirlo a las vías arteriales. Por su parte, los caminos dentro de centros poblados como los pasos laterales o puentes que permiten dar continuidad a la red vial estatal también son considerados como parte de ésta.¹⁵ Algunos de estas vías arteriales, como se mencionó, implican además la ejecución y cumplimiento de proyectos previstos por la IIRSA y por lo tanto están articulados a corredores de transporte para la circulación del capital global.

Durante el trabajo de campo me trasladé por varias vías arteriales y colectoras de la red vial estatal. Su construcción, ampliación y mejoramiento continúa develando desigualdades a lo largo del territorio. Así el tramo de la Panamericana entre la frontera de Colombia –puente de Rumichaca– y Riobamba se encuentra concesionado a la empresa Panavial S.A. y sólo entre Quito y Ambato existe una autopista de cuatro carriles por lado; mientras que vías colectoras de la misma red estatal como la Santa Isabel-Pasaje que conectan a la ciudad de Cuenca con la ciudad de Machala o la vía Guarumales-Méndez –ambos parte del grupo de proyectos para acceder a la Hidrovía del Marañón– aún son caminos lastrados y que constantemente afrontan derrumbes y cierres temporales por las condiciones climáticas. Es decir, el eje vial entre Quito y Guayaquil ha crecido considerablemente desde 1830 y así se sigue manteniendo, mientras que otros ejes viales, si bien han sido intervenidos, no necesariamente se han consolidado.

Por su parte, la red vial provincial, si bien cuenta con algunos caminos pavimentados, en su gran mayoría está conformada por caminos lastrados y afirmados e incluso aún existen caminos de verano donde sólo se puede transitar a pie y a lomos de mula y caballo, como a

¹⁵ Acuerdo ministerial No. 1 emitido por el Ministerio de Transporte y Obras y Públicas, publicado en el Registro Oficial No. 254 de 29 de enero de 2001.

inicios de la república. Oportuno es decir que no existen estudios que den cuenta, con datos más precisos, del estado de los caminos provinciales, por lo que este tema se profundiza más adelante en relación con la carretera objeto de estudio articulada a la información de las cuatro provincias –Morona Santiago, Zamora Chinchipe, Loja y El Oro– por donde atraviesa y en base a la información proporcionada por los Planes de Ordenamiento Territorial Provincial generados por los GAD.

4. La herencia histórico-geográfica de los senderos en el Ecuador

Se concluye que el momento de expansión actual en la construcción de carreteras estatales en Ecuador está determinado por los procesos históricos y geográficos de expansión de los caminos en lo que ahora conforma el territorio del Ecuador. Así, se puede advertir que los caminos que se abrieron desde inicios de la república en ocasiones se sobrepusieron a los caminos de los Incas y en otras fueron abiertos por procesos espontáneos de colonización. Y todos ellos diseñaron y determinaron, con algunas variaciones, los caminos actuales del Ecuador.

Por otra parte, este capítulo da cuenta de varias precisiones previo a analizar la ruta entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar. En primer lugar, los caminos del Ecuador se expanden de manera desigual en el territorio debido a los distintos momentos de auge y crisis económicas vinculados a la exportación de bienes primarios y las disputas entre fracciones burguesas vinculadas al extractivismo. En segundo lugar, la red vial estatal queda vinculada exclusivamente a la conexión entre ciudades y entre enclaves extractivos y puertos, mientras que las redes que conectan a la producción campesina e indígena base de un mercado de consumo interno han pasado de las manos de caciques, caudillos y gamonales a competencia de las autoridades de los gobiernos locales. En tercer lugar, el actual momento de expansión de carreteras está vinculado a un proceso de integración regional en Suramérica, un ajuste espacio-temporal, en la misma medida en que la construcción nacional de carreteras estuvo marcada por la construcción de la Panamericana a lo largo del continente.

Así, los caminos estatales en el Ecuador develan una lógica de movilidad desde el interior al exterior en dos dimensiones: primero, en relación con la extracción de materias primas, antes cacao y banano, ahora petróleo, desde los lugares de extracción hacia los puertos para la exportación, y; en segundo lugar, como caminos que posibilitan lenta pero sostenidamente la concentración de la urbanización, desde el interior, lo rural y no urbano (hinterlands) hacia el

exterior, las ciudades y centros urbanos conectados por los caminos estatales. Es sobre estos senderos históricos y geográficos del Ecuador que se inscribe, en el siguiente capítulo, el análisis del canal intermodal que pretende conectar a la cuenca del Amazonas desde el Puerto Morona hasta el Puerto Bolívar en la costa del Pacífico, después de atravesar las ciudades de Méndez, General Leonidas Proaño, Gualaquiza, Yantzaza, Zamora, Loja, Santa Rosa y Machala.

Capítulo 3

De Puerto Morona a Puerto Bolívar

En el presente capítulo se analiza el canal de transporte terrestre construido entre el Puerto Morona en la provincia de Morona Santiago con el Puerto Bolívar en la provincia de El Oro y que atraviesa el sur del territorio ecuatoriano de este a oeste. En virtud de la herencia histórica y geográfica de los senderos del Ecuador se presenta este análisis en un recorrido que se hace desde el interior, el Puerto Morona, punto más oriental de la carretera, no urbano, recientemente conectado y más alejado respecto de Quito; hacia el exterior, Puerto Bolívar, punto más occidental de la carretera, parte de la conurbación de Machala, El Guabo, Pasaje y Santa Rosa, conectado desde inicios de la república por la producción de cacao y la de oro proveniente de las minas de Zaruma y Portovelo.

Al recorrer la carretera desde el interior al exterior, se analiza el modo en que las personas y comunidades atravesadas por ésta re-actualizan cotidianamente las promesas que su construcción ha generado sumándose al discurso político y el conocimiento técnico en el que se sostiene, lo que da cuenta del poder de encantamiento que ejercen las infraestructuras pese a que muchas de ellas, en la práctica, no se han cumplido.

Sobre la base de la información cualitativa, cuantitativa y geográfica levantada durante el trabajo de campo, en un primer momento se describe a la carretera construida para, después y sobre la base de los aportes de Harvey y Knox (2012; 2015) y de Echeverría (2010), indagar en los mecanismos por los que las carreteras cotidianamente encantan a las localidades por donde pasan y evidenciar los límites que tiene ese poder de encantamiento. Los territorios atravesados por la carretera son heterogéneos lo que permite una comprensión más integral de la relación entre la carretera, las personas y la modernidad.

1. Setecientos kilómetros de pavimento y promesas

Antes de presentar el análisis crítico sobre el canal intermodal que conecta al Puerto Morona con el Puerto Bolívar¹ en el sur del Ecuador, resulta necesario agotar los momentos de descripción e interpretación del espacio por donde atraviesa (Peña 2011) a fin de ubicar un punto de partida común desde el cuál se efectúa el análisis teórico y práctico planteado. La

¹ Por estrategia narrativa y metodológica se presentará la información en un recorrido que va desde Puerto Morona hasta Puerto Bolívar.

presente descripción se sostiene en la información publicada por UNASUR y por el Estado ecuatoriano en contraste con la observación realizada de la carretera en los meses de marzo, abril y mayo de 2016. Adicionalmente, se efectúa una interpretación a partir del contraste entre las diferentes escalas y sus perspectivas, la regional suramericana, la nacional y las locales.

Tabla 3.1. Proyectos del cantal intermodal de acceso a la hidrovía del Morona

Proyecto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mejoramiento de la vía Puerto Bolívar-Santa Rosa-Balsas-Chaguarpamba-Loja-Zamora-Yantzaza-El Pangui-Gualaquiza-Gral. Leonidas Proaño-Méndez	X	X	X	En ejecución	Finalizado	Finalizado
Mejoramiento de vía Puerto Bolívar-Pasaje-Santa Isabel-Cuenca-Paute-Amaluza-Méndez-Puerto Morona	X	X	X	En ejecución	En ejecución	Finalizado
Mejoramiento de la vía Guayaquil-El Triunfo-La Troncal-Zhud-El Tambo-Cañar-Azogues-Paute y mejoramiento del tramo Méndez-Puerto Morona	X	X	X	En ejecución	Finalizado	Finalizado
Extensión eléctrica de 22 kv desde Proyecto Hidroeléctrico Santiago	X	X	X	Perfil	No consta	No consta
Proyecto Hidroeléctrico Morona 1MV	X	X	X	Perfil	No consta	No consta
Proyecto Hidroeléctrico Río Luis	X	X	X	Perfil	No consta	No consta
Puerto Morona para transferencia de carga	X	X	X	Pre-diseño	Pre-diseño	Pre-diseño
Paso de frontera sobre Río Morona	X	X	X		Perfil	Perfil
Nuevo Aeropuerto en Puerto Morona	X	X	X	Perfil	Perfil	No consta
Proyecto K4 Frontera Sur para acceso a servicios de telecomunicaciones	X	X	X	Perfil	No consta	No consta
INVERSIÓN (millones de dólares)	458,4	458,4	498,7	498,8	477,9	414,7

Fuente: Cartera de Proyectos IIRSA (2010; 2011; 2012; 2013; 2014; 2015)

La cartera de Proyectos de la IIRSA (2015) prevé dentro del EID Amazonas ocho distintos grupos de proyectos, entre ellos el Grupo No. 7 con el fin de permitir el acceso a la hidrovía de los ríos Morona, Marañón y Amazonas, todos a ejecutarse en Ecuador y que está vinculado a otro grupo de proyectos para mejorar las condiciones de navegabilidad de varios ríos afluentes del Amazonas (tabla 3.1). La finalidad del grupo de proyectos siete, desde la perspectiva de la IIRSA, es:

Mejorar la logística de integración nacional entre las provincias ecuatorianas de Guayas, Cañar, Azuay y Morona Santiago, así como el Oro, Loja y Zamora-Chinchipe [sic] para consolidar la oportunidad de integración internacional de la mitad sur del Ecuador y del

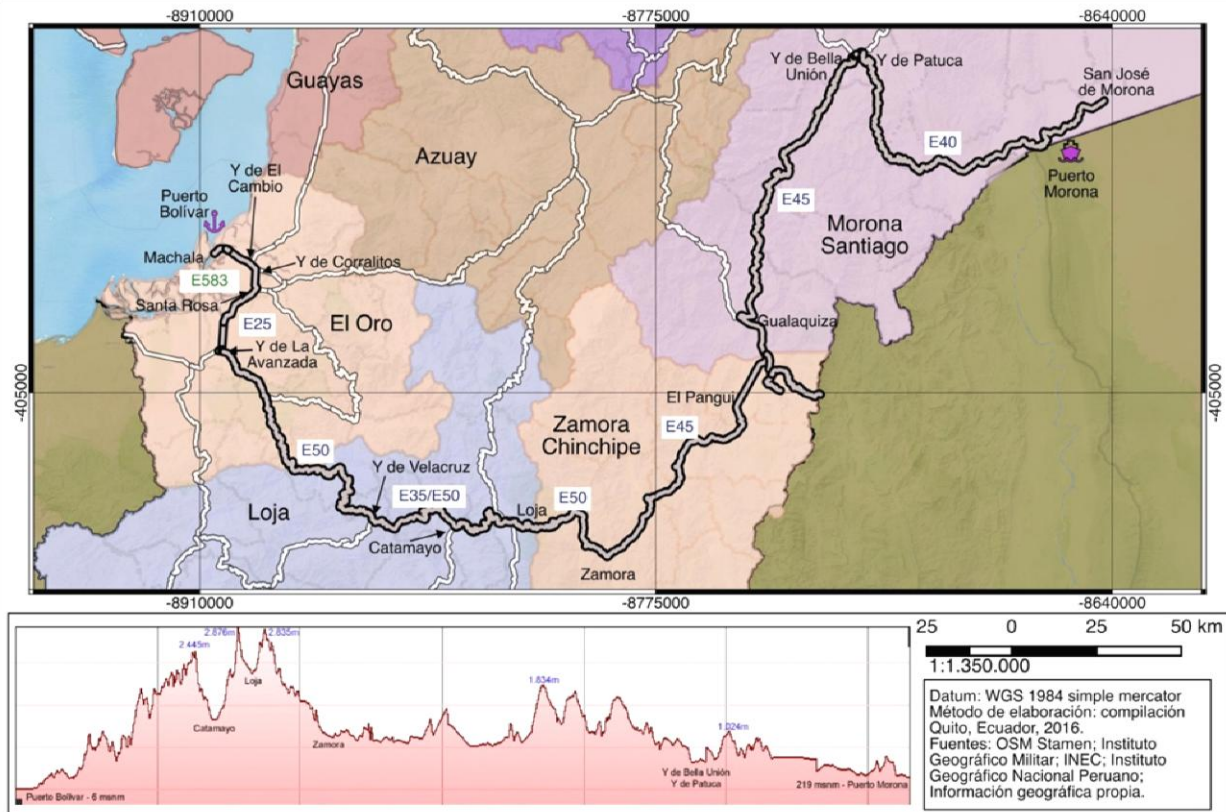
nordeste del Perú con el estado de Amazonas de Brasil, a través de una vía fluvial hacia Manaos (IIRSA 2010, 85).

Inicialmente el estado ecuatoriano planteó ejecutar diez proyectos para consolidar este canal intermodal, sin embargo al pasar de los años, varios de ellos han dejado de constar dentro de la cartera de proyectos de la IIRSA. A diciembre de 2015, sólo se prevén cinco proyectos con una inversión total estimada de 414,7 millones de dólares (tabla 3.1). Estos cinco proyectos que conforman este canal intermodal intentan consolidar una ruta para transporte terrestre, sea desde el Puerto de Guayaquil o del Puerto Bolívar hacia el Puerto Morona como posibilidad de ingresar a la cuenca del Amazonas, o viceversa, el traslado de mercancías desde Brasil hacia el Ecuador por vía fluvial hasta el Puerto Morona y luego por vía terrestre para finalmente exportarlas por vía marítima desde la zona centro sur del Ecuador. La posibilidad de transporte aéreo entre puertos fue descartada en 2014 al igual que los proyectos hidroeléctricos y de comunicaciones previstos inicialmente.

La vía más austral, que conecta el Puerto Morona con las ciudades de Méndez, General Leonidas Proaño (mejor conocida como Limón), Gualaquiza, Yantzaza, Zamora, Loja, Santa Rosa y Machala hasta el Puerto Bolívar se reportó como concluida durante el año 2013, y su inversión fue de 167,7 millones de dólares (IIRSA 2014), sin embargo los proyectos del Puerto Morona (en pre-ejecución) y del paso de frontera en esa zona entre Ecuador y Perú (aún en perfil de proyecto) no tienen fecha estimada de inicio de obra, menos aún de conclusión (IIRSA 2015).

Desde la mirada de integración nacional, este tramo de carretera en el sur del Ecuador hace parte de la Red Vial Estatal, está conformada por tramos de cinco vías arteriales y de una vía colectora (tabla 3.2) cuyo mantenimiento está a cargo del MTOP del Ecuador, a través de las Zonas Regionales de Planificación No. 6 y 7. Ha sido ejecutada en el marco del Plan Estratégico de Movilidad y se articula a la estrategia territorial que permite, en teoría, el cambio de la matriz productiva. La ruta atraviesa por las provincias de Morona Santiago, Zamora Chinchipe, Loja y el Oro uniendo a las tres regiones geográficas del Ecuador continental –amazonia, sierra y costa– a través de los Andes occidentales y orientales (mapa 3.1).

Mapa 3.1. La ruta austral entre Puerto Morona y Puerto Bolívar



Fuente: Trabajo investigativo de campo.

Tabla 3.2. Vías arteriales que conforman el canal intermodal

RUTA	NOMBRE	TRAMO	PROVINCIA
E40	Transversal Austral	Puerto Morona	Morona Santiago
		Y de Pataca	
E45	Troncal Amazónica	Y de Pataca	Zamora Chinchipe
		Zamora	Morona Santiago
E50	Transversal Sur	Zamora	Loja
		Loja	Zamora Chinchipe
E35/E50	Troncal de la sierra Transversal Sur	Loja	Loja
		Y de Velacruz	
E50	Transversal Sur	Y de Velacruz	El Oro
		Y La Avanzada	Loja
E25	Troncal de la costa	Y La Avanzada	El Oro
		Y de El Cambio	
E583	Vía colectora Puerto Bolívar - Y de El Cambio	Y de El Cambio	El Oro
		Puerto Bolívar	

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

El recorrido de aproximadamente setecientos kilómetros inicia en la parroquia San José de Morona, punto más oriental de este canal intermodal ubicado en el cantón Tiwintza de la provincia Morona Santiago. Desde ahí, once kilómetros hacia el suroeste, a 291 metros sobre el nivel del mar (en adelante msnm) está Puerto Morona por ahora un puerto fluvial de carácter local. Desde Puerto Morona en dirección noroeste se recorre por la carretera arterial Transversal Austral (E40) y después de cruzar una serie de lomas y montañas, con un punto alto de carretera a 1.024 msnm, se llega a la Y de Patuca donde intersecta con el tramo de la carretera arterial Troncal Amazónica (E45) (mapa 3.1). Este tramo de carretera fue pavimentado por primera vez en 1985 y conecta principalmente a los destacamentos militares que estuvieron activos durante el conflicto bélico con el Perú y atraviesa territorio de la nacionalidad indígena Shuar. Casi la totalidad del tramo recorre paralelo al Río Santiago que, junto con el Río Morona, desembocan en el Río Marañón en el Perú.

De la Y de Patuca se avanza hasta la Y de Bella Unión –a tres kilómetros de la ciudad de Méndez– ubicada aproximadamente a 500 msnm. Desde ahí, sin pasar por Méndez, se recorre, en dirección sur hacia la ciudad de Zamora, capital de Zamora Chinchipe, atravesando los centros urbanos de Limón, San Juan Bosco, Chuchumbletza, Gualaquiza, El Pangui y Yantzaza. Entre la Y de Bella Unión y Zamora el punto más alto de carretera es de 1.834 msnm (mapa 3.1). Este tramo de carretera también está vinculado a procesos de colonización para construir fronteras vivas en el contexto del conflicto armado, y fue pavimentado por primera vez en la década del 2000. Recorre paralelamente a la Cordillera del Cóndor y la cuenca del Río Zamora.

La Troncal Amazónica (E45) termina su recorrido en la ciudad Zamora a 947 msnm, y desde ahí inicia el primer cruce de la Cordillera de los Andes, su vertiente oriental, por la carretera arterial Transversal Sur (E50). Después de cruzar el Parque Nacional Podocarpus y el segundo punto más alto de la carretera –2.835 msnm– se arriba a la ciudad de Loja. Desde Loja y hasta la Y de Velacruz se circula por un tramo compartido entre las carreteras E50 y la arterial Troncal de la sierra (E35). Este tramo de la carretera E50/E35, después de atravesar el punto más alto de toda la ruta –2.876 msnm, sólo 26 metros más que la altura promedio de Quito– desciende hasta la ciudad de Catamayo, un valle interandino en la provincia de Loja a 1.237 msnm y desde ahí asciende hasta la Y de Velacruz (mapa 3.1). El tramo entre Zamora y la Y de Velacruz, si bien es relativamente corto es el más complicado por la altura, el tráfico, la topografía y el clima de los Andes Orientales, la mayor parte del recorrido bordea al Parque

Nacional Podocarpus y conecta a la sierra con la amazonia del Ecuador.

Desde Catamayo inicia un segundo cruce de cordillera de los Andes, esta vez la occidental, en dirección a la provincia de El Oro. Este macizo de cordillera es relativamente bajo en comparación con otros cruces entre la costa y la sierra en el centro y norte del Ecuador.² En la Y de Velacruz termina el tramo compartido de la E35/E50. Desde ese punto continúa la Transversal Sur (E50) atravesando el tercer punto más alto de carretera –2.445 msnm– entre las cumbres de los cantones Olmedo y Chaguarpamba, aún en la provincia de Loja, para descender luego por el centro poblado de Balsas, en la provincia de El Oro, hasta la Y de la Avanzada, ubicado en la zona baja y llana de la costa, a 20 msnm (mapa 3.1). Este cruce de cordillera atraviesa por campos de producción agrícola, maíz y pollos principalmente, y pequeños centros poblados –entre ellos Chaguarpamba, Balsas y la Avanzada– constituyendo la conexión entre la región sierra y la costa austral ecuatoriana.

En la Y de La Avanzada la E50 intersecta con la carretera arterial Troncal de la costa (E25). Por la E25, en dirección norte, la ruta desciende lentamente pasando por la ciudad de Santa Rosa hasta la Y de Corralitos y, desde ese lugar, en dirección oeste hasta la Y de El Cambio³ donde intersecta con la estatal colectora (E583), atraviesa la ciudad de Machala y llega hasta el Puerto Bolívar, ubicado a 6 msnm, completando los aproximadamente 700 kilómetros de ruta (mapa 3.1).⁴ Este es el eje de mayor tráfico de toda la carretera pues atraviesa la conurbación de Machala, El Guabo, Pasaje y Santa Rosa, zona de mayor concentración de población de toda la ruta y forma parte del recorrido de la Panamericana proveniente del Perú en dirección de la provincia del Guayas y del Puerto de Guayaquil.

Esta ruta, en comparación con otras que conectan a las tres regiones en una lógica de este a oeste, es la más baja en Ecuador lo que, a decir de funcionarios del Estado y de gobiernos locales, permite una eficiencia en las conexiones, mejor rendimiento de los vehículos y menos deslaves que en otras zonas del país, sin embargo presenta algunos tramos bastante empinados y de riesgos de deslaves sobre todo en los cruces de los Andes como se verá más adelante.

Además, dos tramos de esta ruta –Y de El Cambio-Y de la Avanzada y Y de Patuca-San José

² La vía estatal colectora Babahoyo-Ambato (E491) posee el cruce más alto de carretera a 4.220 msnm.

³ En este lugar la E25 continúa en dirección norte hacia la ciudad de Guayaquil.

⁴ En el anexo 2 se puede ver una descripción completa de la ruta realizada a partir de la observación no participante del trabajo de campo.

de Morona– forman parte de dos de los cinco ejes viales previstos dentro del acuerdo de paz y plan binacional de integración entre Ecuador y Perú firmado en 1998. La intervención para mejorar y ampliar esta ruta inició en el año 2007 y concluyó en octubre de 2012 en que el último tramo intervenido fue inaugurado. Sobre esta descripción e interpretación a continuación analizamos el modo en que la construcción y mejoramiento de carreteras siguen encantando a las comunidades, urbanas y rurales, reconfigurando el espacio por donde atraviesan pese a una serie de promesas incumplidas.

2. Nos encantan los senderos de la revolución ciudadana

El momento de construcción actual de carreteras experimentado en la última década no sólo constituye un significativo monto de inversión pública en obras públicas para el mejoramiento y ampliación en la red vial estatal sino que, además, representa un proceso de innovación tecnológica con el que el gobierno ha modificado el espacio y las relaciones sociales dentro del territorio ecuatoriano, en su intento de acortar el espacio a través del tiempo.

Adicionalmente, el discurso político de la construcción de carreteras produce un *poder de encantamiento* en la sociedad al articular una serie de promesas que el Estado, por mandato, debe cumplir: el desarrollo económico a través de la mejora de las condiciones de vida, el aumento en la velocidad en los desplazamientos a través de mejoras técnicas en el tipo de caminos que conectan el Ecuador y la integración y unidad del territorio (Harvey y Knox 2012). Un nuevo salto a la modernidad, afirma el gobierno, a través de un discurso que refiere al cambio experimentado entre la época neoliberal y la última década en el poder.

En el caso del sur del Ecuador, específicamente en las provincias de Morona Santiago, Zamora Chinchipe, Loja y El Oro, el acuerdo de paz firmado en 1998 que delimita la frontera y “da término, en forma global y definitiva, a las discrepancias entre [Ecuador y Perú] de manera que [...] ambas Naciones se proyecten hacia un compromiso futuro de cooperación y mutuo beneficio” (Acta de Brasilia 1998) actualiza esas tres promesas bajo el paraguas de la paz en esas cuatro provincias que habían sido relegadas precisamente a consecuencia del conflicto bélico.

Junto con esta declaración política de paz, se firmó el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad⁵ y el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza que incluyen la ejecución de cinco ejes viales prioritarios de integración en la región: 1) el eje Guayaquil-Machala-Huaquillas-Aguas Verdes-Piura; 2) el eje Arenillas-Pindal-Zapotillo-Lalamor-Alamor-Lancones-Sullana; 3) el eje Loja-Catacocha-Macará-La Tina-Sullana; 4) el eje Loja-Vilcabamba-Zumba-Chinchipec-Namballe-Jaén-Bagua- Santa María de Nieva-Saramiriza, y; 5) el eje Méndez-Yaupi-Borja-Saramiriza con la precisión que, al momento de la firma de los acuerdos, este último requería de evaluación para decidir sobre su ruta definitiva y posteriores estudios de factibilidad.

Dos de estos ejes viales, el 1 y el 5, forman parte de la ruta entre los puertos Morona y Bolívar. El eje vial 1 en el tramo entre la Y del Cambio y la Y de La Avanzada en la provincia de El Oro que corresponde al tramo de la carretera estatal Troncal de la costa (E25), y el eje vial 5 que finalmente fue definido en Ecuador en el tramo entre la Y de Patuca y San José de Morona que coincide con el tramo de la carretera estatal Transversal Austral (E40). De esa manera, la carretera objeto de estudio articula los deseos de integración tanto dentro del territorio nacional a través de la red vial estatal como fuera de él en dos dimensiones: la bilateral entre Ecuador y Perú en función del acuerdo de paz de 1998 y sus ejes viales y la regional en función de la IIRSA que se impulsa desde 2001 para conectar el continente de costa a costa a través de la cuenca amazónica.

El eje vial 1 además hace parte de la principal ruta estatal del Ecuador –Rumichaca-Quito-Santo Domingo-Quevedo-Machala-Huaquillas-Aguas Verdes– que constituye, en la práctica, el tramo de la Panamericana y principal vía de conexión con Perú y Colombia. Mientras que el eje vial 5, lo que antes fue una carretera logística para las operaciones militares y vía de penetración y colonización a territorios indígenas para la construcción de fronteras vivas, ahora significa, dicen los acuerdos, paz e integración y la posibilidad de transitar comercialmente hacia la cuenca del Amazonas.

Ahora bien, Harvey y Knox (2012), en base al trabajo etnográfico que han llevado a cabo sobre la construcción de dos carreteras en Perú, consideran que el discurso y la práctica políticas así como las abstracciones de la ingeniería no son suficientes para explicar las

⁵ Publicado en el registro oficial No. 137 de 29 de febrero de 1999.

promesas que las carreteras provocan, sino que dichas promesas se re-actualizan cotidianamente en la sociedad independientemente de la capacidad que tienen las carreteras para cumplirlas o no o incluso pese a la posibilidad de provocar consecuencias negativas a partir de su construcción. En este y los siguientes subtítulos se da cuenta del modo en que esas promesas se actualizan en lo local, aunque con ciertos límites, pese a varios incumplimientos que esta ruta terminada de construir ya ha generado.

A partir de la percepción local de los habitantes cercanos al Puerto Morona y su posible construcción; sobre la base del ciclo de circulación de la producción ganadera en la provincia de Morona, repasando los obstáculos geográficos y climáticos que afronta la ruta; desde los impactos de la actividad minera en la parroquia rural de Tundayme y los reparos de un sector de la nacionalidad Shuar a su construcción; hasta la mirada urbana de Zamora, Loja y Machala, se presenta a continuación el trabajo de observación multi-situado con perspectiva multi-escalar que se hizo de esta carretera en contraste con los discursos y documentos de normativa, planificación y política pública que evidencia cómo los senderos de la revolución ciudadana han construido y legitimado un deseo de modernidad que continúa profundizando la oposición, no sólo semántica sino civilizatoria entre la ciudad y lo rural, lo moderno frente a lo arcaico, lo individual frente a lo colectivo (Echeverría 2010).

El trabajo de campo incluyó un recorrido por la carretera, durante quince días, desde el Puerto Bolívar hasta el Puerto Morona en buses interprovinciales conversando con los pasajeros con los que debí compartir asiento o mientras esperábamos subirnos al bus; con algunos choferes o controladores de bus, y; con comensales en los restaurantes en que parábamos a comer, al menos veintisiete pequeñas conversaciones a lo largo de la ruta. Este primer recorrido también incluyó tres estancias en las ciudades de Machala, Loja y Zamora donde conversé con autoridades locales y estatales, con empresarios y asociaciones productivas en el marco de un proceso de observación de la ruta. Un segundo recorrido para el levantamiento de información en la parroquia rural de Tundayme y la ciudad de Macas en relación con las contradicciones entre el modo de producción extractivo y el modo de producción agropecuario. Y un tercer momento efectuado en auto privado para recorrer el total de la ruta en cinco días como ejercicio de observación no participante.

A continuación se presenta el análisis efectuado partiendo desde el Puerto Morona para ir avanzando paulatinamente en dirección al Puerto Bolívar. Una narrativa que pretende dar

cuenta del poder de encantamiento que ejercen las infraestructuras del transporte de manera diferente en el interior, lo rural y no moderno, respecto del exterior, lo urbano, moderno y conectado al capitalismo global. Adicionalmente, se presenta siempre en primer lugar información de carácter cualitativo centrada en las voces de las personas entrevistadas durante el trabajo de campo en contraste con información de carácter cuantitativo y oficial que permite esbozar algunas abstracciones a partir de las subjetividades. Adicionalmente se presentan los mapas elaborados durante esta investigación con la finalidad de visualizar el espacio que se está produciendo socialmente.

2.1 El río Morona no es navegable

Después de recorrer el eje vial 5 (la Transversal Austral E40) que conecta a la ciudad de Méndez con San José de Morona, desembarqué veinte minutos antes del fin de la carretera, en la orilla occidental del Río Morona donde el camino asfaltado se interrumpe y un puente colgante de hierro y acero permite que los pasajeros del bus, a pie con sus bultos y maletas, crucen al otro lado del río. Ese puente permite también el paso de vehículos livianos mientras que los buses y camiones deben esperar su turno a la gabarra para poder continuar con el camino. Estoy a más de quince horas de Quito en medio de la selva amazónica. Aguas abajo de ese lugar, a dos kilómetros en dirección a Perú, se planea construir el Puerto Morona, y desde ahí restan sólo once kilómetros de carretera asfaltada hasta la parroquia San José de Morona, en el cantón Tiwintza (fotografía 3.1).



Fotografía 3.1. Puerto Morona. El inicio de la ruta al mar.

Fuente: Trabajo investigativo de campo.

Una mujer, que había abordado una hora antes en Santiago, cabecera cantonal de Tiwintza, me comentó que la construcción del Puerto Morona debería mejorar su situación económica dado que durante sesenta años han enfrentado el abandono estatal debido al conflicto limítrofe

con Perú.⁶ El dueño de un restaurante-paradero a orillas del río anhela “que se construya pronto el puerto y se pueda navegar hasta el Brasil, viv[e] hace treinta años en este lugar y desde entonces esper[a] el día en que haya más comercio por la zona”⁷ aumentando el movimiento de su negocio y mejorando así su calidad de vida.

El conductor del bus que me llevó desde Méndez hasta ese lugar, mientras fumábamos un tabaco en espera del turno para cruzar en la gabarra, opinaba que la futura inauguración del Puerto Morona debía provocar un aumento en el tráfico por esa carretera. Desde que se inauguró el asfalto, menciona, “poca gente circula por ahí, yo soy dueño del bus y me sale a pérdida. Y ahora vienen unos carros particulares, ofrecen el servicio de taxi y cobran lo mismo que el pasaje de bus, no se puede vivir así”.⁸



Fotografía 3.2. Eje vial cinco y Puerto Morona.

Fuente: Trabajo investigativo de campo.

La carretera está terminada, tiene dos carriles, uno de ida y otro de vuelta con señalización horizontal y vertical y vallas de protección en las innumerables curvas que atraviesan las últimas montañas antes de descender a la llanura amazónica a 219 msnm. Según la

⁶ Conversación de carretera con una mujer mestiza en el bus Méndez-Puerto Morona, 27 de marzo de 2016.

⁷ Conversación de carretera con el dueño de restaurante-paradero a orillas del Río Morona, 27 de marzo de 2016.

⁸ Conversación de carretera con el chofer del bus Méndez-Puerto Morona, 27 de marzo de 2016.

clasificación del MTOP es una carretera convencional básica en la que el tráfico es casi inexistente salvo por los poquísimos buses inter-cantoniales, vehículos militares, pequeños camiones de carga y autos privados de la zona. Fue inaugurada el 15 de octubre de 2012 por el Presidente de la República y la Ministra de Transporte y Obras Públicas, horas después de que el primer mandatario explicara en la parroquia de San José de Morona sobre la construcción del canal intermodal para conectar el Puerto Bolívar con la cuenca amazónica a través de los ríos Morona y Marañón (fotografía 3.2).

No saben la alegría que siento, la emoción que siento [...] El gobierno de la revolución ciudadana ha sido el gobierno de la amazonia [...] tratada con tanta injusticia durante tantas décadas, durante tantos siglos, de aquí salió la riqueza nacional que nos ha mantenido durante 40 años [...] debió ser la región más próspera, la primera en superar la pobreza, la que tuviera los mejores carreteros [...]

Y pese a nuestros esfuerzos aún hoy es la región con mayor incidencia de pobreza [...] Pero no se preocupen vamos a saldar cuentas con la historia, como ustedes ven estamos convirtiendo a la región amazónica en región con carreteras [...] ¡Que viva Patuca! ¡Que viva Méndez! ¡Que viva Morona! [...]

¡Hoy tenemos una carretera [casi gritando] el doble de ancho! ¡Asfaltada! Perfectamente señalizada para que la gente no se mate después de una curva. Para poder manejar con seguridad de noche [...] ¡Nunca más! ¡Jamás volver al pasado! [Sigue gritando] Merecemos los mejores servicios [...] Esta carretera la hemos estudiado, hemos hecho los estudios, la hemos financiado y hemos construido total y absolutamente ¡en el gobierno de la revolución ciudadana!⁹

Hay 37° centígrados de temperatura al medio día, me despido del conductor del bus que debe avanzar hasta San José de Morona. Antes de irse me cuenta que la carretera fue construida, por primera vez, en 1985 por la empresa brasilera Andrade Gutiérrez, en el gobierno de León Febres Cordero. “Pusieron asfalto hasta Patuca y después de eso sólo una capa de brea hasta llegar a Santiago. Ni el asfalto peor la brea duraron más de dos años por la mala calidad del material”.¹⁰ El dueño del restaurante-paradero, mientras yo almuerzo un pescado del río,

⁹ Discurso del Presidente del Ecuador en la inauguración de la carretera Y de Patuca-San José de Morona, Patuca, 15 de octubre de 2012. Disponible en <http://mx.ivoox.com/es/discurso-del-presidente-republica-rafael-correa-audios-mp3_rf_1501892_1.html> Ingreso: 2 de agosto de 2016.

¹⁰ Conversación de carretera con el chofer del bus Méndez-Puerto Morona, 27 de marzo de 2016.

confirma que el gobierno actual re-asfaltó la carretera, sólo que esta vez llegó hasta San José de Morona y con mejor material. Agrega que los “Shuar no están de acuerdo con la construcción ni de la carretera ni del puerto, ellos viven distinto, no les interesa [...] nosotros los mestizos dependemos de eso”.¹¹

Poco más de tres décadas de historia tiene este sendero (1985-2016), ahora transitable de manera permanente, como resultado del proceso de colonización de la amazonia vinculado a la necesidad de contar con población en las fronteras en la época del conflicto bélico y diplomático con Perú. Más de tres décadas debieron transcurrir para que se construya una vía terrestre como posibilidad de una salida a una vía fluvial. Sin embargo a 4 años de su inauguración, al menos diez tramos de la vía se han deteriorado y algunos de ellos ya han perdido parte de la vía debido al clima y deficiencias técnicas en su construcción. Pero lo más irónico de su construcción es que la hidrovía a la que se articula, el puerto para la transferencia de carga desde el transporte terrestre al transporte fluvial o viceversa, no es factible ni económica ni políticamente, el río Morona no es navegable comercialmente por lo que el Puerto Morona no se va a construir.

El Subsecretario Regional del MTOP encargado político de la Zona de Planificación No. 7 confirmó que el eje vial 5 en el lado peruano, a 2016, no presenta ningún avance pese a que el Ecuador ya lo había concluido y agregó que por varios años el Perú ha expresado diversas dificultades para llevarlo a cabo, entre esas “que tendría que intervenir selva virgen, que es muy pantanosa y que eso elevaría los costos de ejecución”.¹²

El 30 de octubre de 2014 en el Encuentro Presidencial y VIII Gabinete Binacional de Ministros entre Ecuador y Perú, el presidente Ollanta Humala entregó los resultados del estudio de pre-factibilidad del eje vial 5 para el análisis por parte del Ecuador. Y un año más tarde, el 18 de diciembre de 2015, en el Encuentro Presidencial y IX Gabinete ambos presidentes reconocieron la dificultad técnica y financiera para facilitar la navegación comercial a través del Río Morona y por lo tanto expresaron la decisión política de no consolidarlo. En consecuencia, los Presidentes dispusieron que se conforme una comisión binacional para determinar una alternativa a dicho eje, que debería ser analizada en el

¹¹ Conversación de carretera con dueño de restaurante-paradero a orillas del Río Morona, 27 de marzo de 2016.

¹² Subsecretario Regional No. 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ingeniero Israel Villavicencio, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 22 de marzo de 2016.

siguiente encuentro presidencial en el último trimestre de 2016. “La vía Méndez a Puerto Morona ya es una inversión lastimosamente ejecutada y quedaría hasta ahí”¹³ (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana 2014; 2015).

Sin embargo, en el X Gabinete Binacional entre los presidentes de Ecuador y Perú efectuado el 7 de octubre de 2016 en la ciudad de Macas ya no se menciona la ejecución del eje vial 5 sino sólo la consolidación del eje vial 4 que inicia en la ciudad de Loja hacia el sur de la provincia de Zamora Chinchipe pasando por las localidades ecuatorianas de Vilcabamba, Bellavista, Zuma y La Balsa y las localidades del nororiente peruano de Namballé, Jaén, Bagua y Santa María de Nieva hacia el Puerto de Saramiriza. La declaración conjunta firmada por los presidentes Rafael Correa y Pedro Pablo Kuczynski ordenó a “la Comisión Binacional correspondiente [que] defina, en el 2017, una alternativa mutuamente aceptable para la construcción del Eje Vial 5, conforme a los criterios establecidos en los Acuerdos de Brasilia” (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana 2016).

Esta decisión política se sostiene en las dificultades físicas y económicas para poder ejecutar la hidrovía planeada en el Río Morona. La Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (en adelante la APPB) en un estudio sobre la demanda del Puerto Morona, en el 2013, reconoció que la navegabilidad natural del río varía según la época lluviosa o seca que modifica la capacidad de carga de las embarcaciones en casi la mitad del volumen y, de igual modo, si la carga se traslada aguas abajo –dirección Ecuador-Perú– o aguas arriba –dirección Perú-Ecuador (Encalada 2013). A esto se suma que el *Estudio de Navegabilidad Comercial Binacional del Río Morona* elaborado por el Banco Interamericano de desarrollo identificó dieciséis zonas críticas para la navegación de embarcaciones de carga por la poca profundidad del río (1,3m en promedio) que acumulan un total de casi dieciocho kilómetros que se suman a la sinuosidad del río con curvas muy estrechas que complican las maniobras en el paso de las embarcaciones (SERMAN & Asociados, CSI Ingenieros y ECSA Ingenieros 2015).

La aplicación de diversos criterios de clasificación morfológica concluyó, tal como se comprueba en la realidad, que el río Morona es un río muy sinuoso, con numerosas inflexiones a lo largo de su recorrido, de pendiente relativamente suave, pero no muy baja, con carga principal de sedimentos finos y con sectores con erosión en la margen exterior y

¹³ Subsecretario Regional No. 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ingeniero Israel Villavicencio, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 22 de marzo de 2016.

sedimentación en la margen interior de las curvas.

En efecto [...] el río Morona posee un total de 397 curvas significativas con radio de curvatura predominantemente entre 240 y 360 m. [...] La curva más crítica –con un radio de curvatura de 74m– [...] en las cercanías del hito fronterizo entre Ecuador y Perú, en la localidad denominada “Remolinos”; los demás sectores críticos –con radios de curvatura menores a 140m– se producen aguas arriba de la localidad de Sargento Puño, a excepción de un par de curvas ubicadas entre Nuevo Alegría y Sargento Puño (SERMAN & Asociados, CSI Ingenieros y ECSA Ingenieros 2015, 21).

En consecuencia, los obstáculos físicos limitan la capacidad técnica y tecnológica y aumentan los costos económicos del proyecto lo cual ha influido en la decisión política del Perú de no consolidar el canal intermodal tal como ha sido diseñado por el gobierno ecuatoriano e incorporado a la cartera de proyectos de la IIRSA. De ese modo el deseo capitalista de la IIRSA articulado al de las élites locales azuayas queda a la expectativa de lo que resuelva la comisión Binacional Fronteriza para el próximo gabinete binacional entre Ecuador y Perú en el 2017.

En consecuencia, la carretera entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar constituye, en la práctica, exclusivamente una red vial estatal que integra el territorio ecuatoriano desde el interior de la región suroriental (hinterlands) hacia la costa del Pacífico sur del Ecuador del mismo que lo hacen las carreteras del nororiente amazónico vinculadas al enclave extractivo petrolero y da cuenta de una continuidad de la lógica de conexión histórica y geográfica que los senderos estatales del Ecuador tienen desde sus orígenes como Estado-nación. Este punto se desarrolla más adelante y se profundizará en el cuarto capítulo de la presente investigación.

Así, mientras el Estado tiene la certeza de que no se ejecutará el eje vial 5 ni la hidrovía en el Río Morona entre Perú y Ecuador; para la mayoría de las personas entrevistadas las fallidas promesas de mejora de las condiciones de vida que provocó la construcción de la carretera se re-actualizaban en la promesa de la consolidación de la red fluvial del Río Morona que debió materializarse con la construcción del Puerto Morona. Sin embargo, mientras se realizaba el trabajo de campo de esta investigación, esas poblaciones no se habían aún enterado de la decisión política de ya no consolidar este canal intermodal de transporte. Es decir, se percibe un deseo de la gente de que, en el futuro con la inauguración del Puerto, se vean camiones

cargados de mercadería proveniente en embarcaciones del Perú y Brasil, o que lleguen desde Cuenca, Loja, Guayaquil y Machala cuya carga se embarque hacia el Río Morona, carga de bienes con capacidad de activar la economía local y generar oportunidades comerciales para los habitantes de la zona.

Así, el deseo de modernidad y las promesas de las carreteras se re-actualizan en la expectativa de la sociedad por que se concreten nuevas promesas de desarrollo una vez que las anteriores han fallado. Una modernidad que, de manera lenta pero progresiva, la gente espera que llegue a concretarse y se traduzca en la integración real de esos territorios periféricos a los otros territorios ya modernos, o más modernos que esos, el centro, las ciudades de Zamora o Macas que son las más cercanas al Puerto Morona, o las ciudades de Cuenca, Guayaquil o Quito que, gracias a la carretera, ahora están más cerca de este lugar.

Resta decir que, entre el discurso inaugural de la carretera emitido por el Presidente, sus referencias a la seguridad que el diseño técnico de la vía provee, los rótulos a lo largo de la vía en referencia a que el *Ecuador ya cambió* y la re-actualización cotidiana de la promesa de cambio vinculada a la construcción el Puerto Morona, dan cuenta el modo en que ha operado el poder de encantamiento de la carretera pese a la imposibilidad física y económica de que su construcción no ha modificado la situación socio-económica de las zonas que viven cerca del puente sobre el Río Morona cuya movilidad mejoró por la repavimentación de la carretera.

2.2 ¿Podemos ir más rápido?

A la una de la tarde, después de que el bus proveniente de San José de Morona cruzó el río Morona en la gabarra, me embarco en dirección hacia Méndez, mi intención es llegar ese mismo día hasta Gualaquiza, cerca del límite provincial entre Morona Santiago y Zamora Chinchipe. Es domingo, fin del feriado de semana santa, me subo a un bus lleno, el último turno de ese día, me acomodo en el pasillo asumiendo desde ya que tendré que ir de pie durante todo el recorrido. El viaje en el pasillo me permite tener una conversación colectiva entre algunos pasajeros.

Una mujer de la nacionalidad Shuar, que también viaja de pie con sus tres hijos dice agradecer la construcción de la carretera porque ahora son cinco horas de viaje entre esos dos

centros poblados, “antes se hacían ocho, diez horas”.¹⁴ Un hombre de unos 60 años sentado cerca de mí comentó que, en la década de los 70 del siglo XX, antes de la construcción de la carretera se hacían un par de días caminando para poder salir. Sin embargo, frente a esta mejora en la velocidad, una mujer mestiza se queja porque el pasaje del bus se incrementó después de la inauguración de la carretera. Ahora por cinco horas de viaje y casi doscientos kilómetros de recorrido cuesta ocho dólares con cincuenta centavos “eso me afecta económicamente y una recién está en Méndez, imagínese llegar a Macas o Gualaquiza”, afirma esta mujer.¹⁵ Los niños, a fin de evitar pagar el valor completo del pasaje de bus, para ir desde sus comunidades y centros poblados hasta las escuelas, van de pie, pagan pasaje reducido y están obligados siempre a ceder el turno a quienes sí pagan el valor completo.

La mujer Shuar agregó que viaja hacia Méndez, Sucúa o Macas sólo una o dos veces al mes y acumula todos los trámites que tiene que hacer porque le resulta “muy caro ir a la ciudad, sólo el pasaje de los niños a la escuela ya es caro, no puedo estar yendo y viniendo”.¹⁶ Por otra parte, los buses de transporte público “van parando en todos lados, como chiste”¹⁷ dice el hombre de 60 años. Para en cada casa a pie de carretera, centro shuar, comunidad kichwa, casa de finca o centro poblado mestizo “donde haya alguien en la carretera esperando”¹⁸ y agrega, contrariado, que “en auto tres horas se hace desde San José a Méndez, ¡tres! Acá uno cinco horas en el bus. Como no tenemos carro [propio] siempre” para poder movernos.¹⁹

Al respecto, el Prefecto de Zamora Chinchipe, Salvador Quishpe, confirmó ese patrón en cuanto a la promesa de velocidad que generan las carreteras. “La gente no tiene para el pasaje, no es que todos tienen su camioneta para ir a dejar al hijo en la escuela, no tienen para pagar la mensualidad para la buseta que recoja al niño para dejarle en la escuela”.²⁰ Esta situación que se ha agravado como resultado de la inauguración de las escuelas del milenio construidas en los centros poblados de El Pangui y los Encuentros y del cierre de otras pequeñas escuelas rurales. Eso ha provocado a que las familias deban enviar a sus hijas e hijos en transporte público a sitios más alejados para que puedan estudiar. Así, los estudiantes han quedado

¹⁴ Conversación colectiva de carretera con pasajeros del bus Puerto Morona-Méndez, 27 de marzo de 2016.

¹⁵ Conversación colectiva de carretera con pasajeros del bus Puerto Morona-Méndez, 27 de marzo de 2016.

¹⁶ Conversación colectiva de carretera con pasajeros del bus Puerto Morona-Méndez, 27 de marzo de 2016.

¹⁷ Conversación colectiva de carretera con pasajeros del bus Puerto Morona-Méndez, 27 de marzo de 2016.

¹⁸ Conversación colectiva de carretera con pasajeros del bus Puerto Morona-Méndez, 27 de marzo de 2016.

¹⁹ Conversación colectiva de carretera con pasajeros del bus Puerto Morona-Méndez, 27 de marzo de 2016.

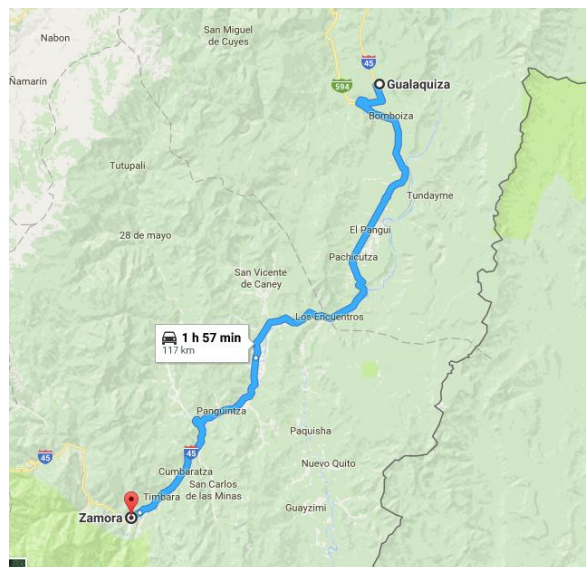
²⁰ Salvador Quishpe, Prefecto Provincial de Zamora Chinchipe, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 28 de marzo de 2016.

sujetos a los turnos diarios de las cooperativas, a los buses y las rancheras²¹ y las múltiples paradas que hacen hasta llegar al centro educativo. “Los que tienen carro propio si se benefician de las carreteras, la diferencia en el tiempo es sustancial”.²²

Como se refirió anteriormente, durante el trabajo de campo, hice dos recorridos completos por la ruta entre el Puerto Bolívar y el Puerto Morona. El primero en buses inter-provinciales e inter-cantoniales y el segundo en auto privado. La promesa de velocidad se matiza en tanto la mayoría de las personas transita estas carreteras en transporte público, buses, rancheras y camionetas, mientras que una población minoritaria lo hace en auto privado.

Por ejemplo, en el tramo entre Gualaquiza y Zamora –117 kilómetros–, un bus lo recorre en cinco horas mientras que un auto lo puede recorrer en hora y media máximo dos. Los buses realizan paradas en todos los centros poblados, cabeceras parroquiales y cantonales por donde atraviesan. En ocasiones, deben desviarse de la ruta, la E45 en este caso, para ingresar hasta un centro poblado, dejar y recoger personas, y seguir camino. Así sucede con el acceso a Zumbi, cabecera del cantón Centinela del Cóndor, que está un kilómetro y medio hacia adentro –ida y vuelta– de la Troncal Amazónica (E45) (ilustración 3.1).

Ilustración 3.1. Tramo vial entre Gualaquiza y Zamora



Fuente: Google Maps.

²¹ Es un chasis de un camión pequeño de carga adaptado con un vagón de madera para transportar personas, tiene al menos siete filas de asientos y puede llevar a unas 35 a 40 personas. Conectan principalmente lugares rurales con caminos sin asfaltar hacia lugares centrales de los cantones.

²² Salvador Quishpe, Prefecto Provincial de Zamora Chinchipe, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 28 de marzo de 2016.

Esta promesa de velocidad se matiza aún más al considerar que, pese a que la inversión estatal en carreteras ha previsto pasos alternos para evitar pasar por centros poblados, estos no les son útiles al transporte público por esta necesidad, ya anotada, de recoger pasajeros en todos los centros poblados.

Al respecto, el paso alternativo de la cabecera cantonal Yantzaza constituye uno de los mejores tramos de vía a lo largo de la ruta entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar. Es de dos carriles con franja de seguridad entre los dos, tiene espaldones anchos a cada lado de la vía y una ciclovía, sumado a la señalización horizontal y vertical instalada. Sin embargo los buses avanzan sólo un tramo por este paso alternativo porque necesariamente ingresan a la ciudad, donde hacen una parada de veinte minutos o media hora para recoger pasajeros y continuar con el camino hacia Zamora. De hecho, los nueve pasos alternos en la ruta entre Puerto Morona y Puerto Bolívar no son usados por los buses inter-provinciales e inter-cantonales en sus recorridos.

Así, la promesa de velocidad de esta ruta y de las carreteras en general, se matiza en primer lugar con el tipo de transporte que se utiliza. La mayoría de personas se movilizan en transporte público por lo tanto su capacidad de movilidad está sujeta a la disponibilidad de recorridos de las cooperativas de buses, rancheras y furgonetas, a los itinerarios pre-establecidos, los turnos diarios a horas fijas, el costo de los pasajes y las innumerables paradas que realizan. Esto condiciona el tiempo que dura un viaje por carretera pese a que el pavimento y otras mejoras técnicas hayan reducido el tiempo a través del espacio.

Otros factores que matizan la promesa de velocidad son la topografía, geografía y el clima de los lugares por donde atraviesan las carreteras y los impactos que generan en la velocidad de los recorridos. En los meses que realicé el trabajo de campo el cronograma de viaje entre la sierra y la amazonia estuvo condicionado a los cierres temporales de las vías, en especial el de la Transversal Sur (E50) en el tramo entre las ciudades de Loja y Zamora, única conexión entre esas dos provincias.

Con el fin de evitar un cierre de vía que impida continuar mi trabajo de campo, me vi obligado a suspender una entrevista y embarcarme en el terminal de buses de Zamora de regreso a Loja por el rumor de que la carretera se habilitaría a la tarde de ese día. Dese la una

y media hasta las tres de la tarde estuvimos esperando en las afueras de la ciudad de Zamora a que la Policía Nacional autorice el paso al bus en el que viajaba. Más de treinta niños y adolescentes ocupaban ruidosamente el pasillo para pagar menos pasaje, todos regresaban a sus casas a lo largo de la ruta hacia Loja después de clases. A las cuatro de la tarde finalmente llegamos a pocos kilómetros del deslave que causaba el cierre temporal de la carretera. En el bus quedábamos solo pasajeros en dirección a Loja, los niños, ya habían podido llegar a sus casas después de dos horas y media de recorrido en un tramo que habitualmente es de media hora.



Fotografía 3.3. El deslave en la Transversal Sur, tramo Zamora-Loja

Fuente: Diario El Universo, 2016

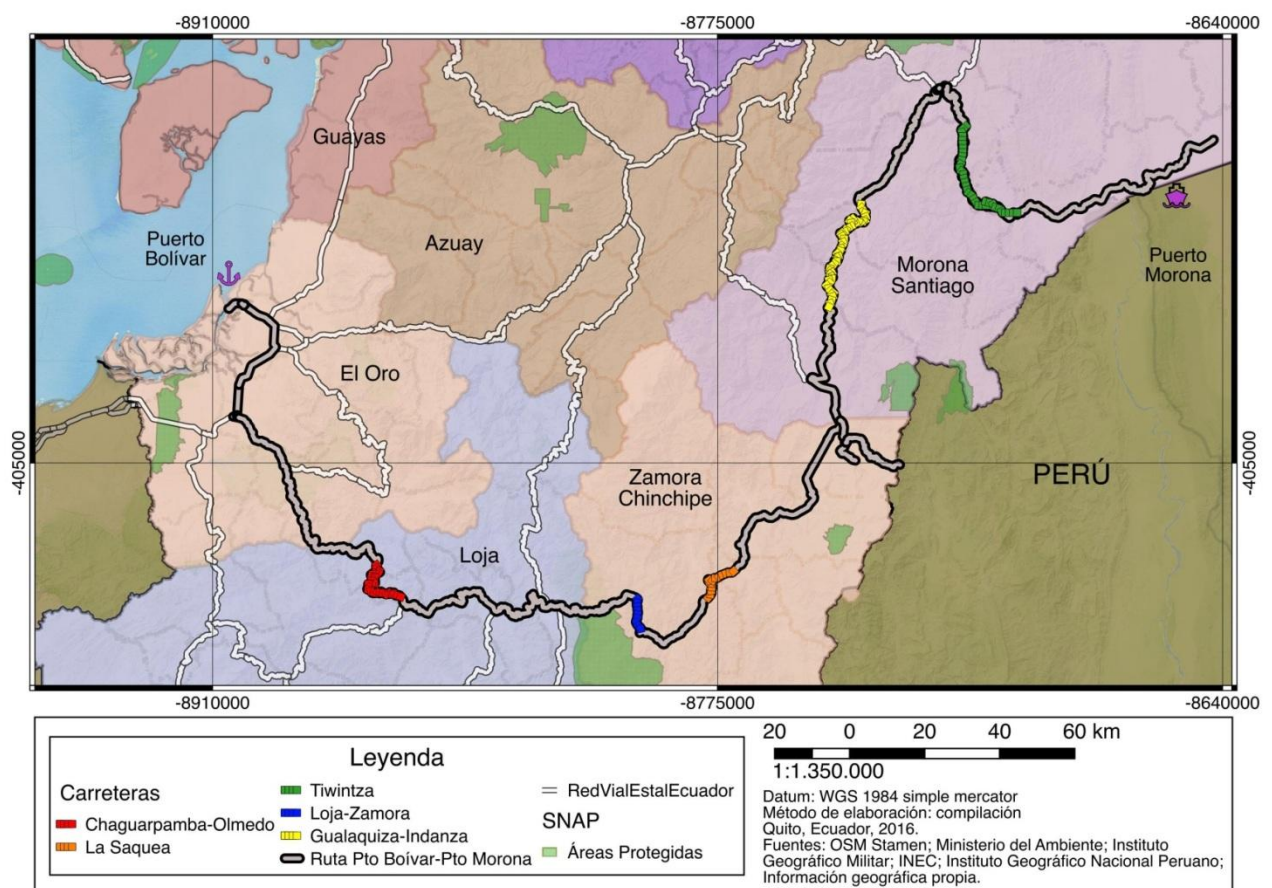
A las cuatro y veinte de la tarde, el bus recorrió lentamente sobre el pavimento lodoso un tramo de más de cien metros entre el precipicio y la montaña que, con las constantes lluvias, seguía desprendiendo piedras y tierra hacia la carretera. Ese día llegué a la ciudad de Loja cerca de las seis de la tarde, después de casi cinco horas de trayecto en una ruta en que habitualmente un bus se hace dos horas y un auto una hora y quince minutos (fotografía 3.3).

Entre marzo y julio de este año la vía Loja-Zamora funcionó con el tráfico restringido. La maquinaria pesada pudo habilitar un carril por el que se permitía el paso por horas, e incluso varios días, sobre todo a las noches, permaneció cerrada. El Subsecretario Regional No. 7 del MTOP confirmó que esta vía presenta problemas por la topografía y el clima pese a que es el tercer tramo más transitado de la ruta entre Puerto Morona y Puerto Bolívar, los otros tramos

más transitados son el eje entre la Y de El Cambio y la Y de la Avanzada en la provincia de El Oro, y el tramo entre Loja y Catamayo en la provincia de Loja.²³

Otros sectores afectados por la topografía, geografía y el clima a lo largo de la ruta son: 1) el tramo entre Gualaquiza y Limón debido a varias fallas geológicas que cruzan la carretera y provocan la pérdida constante de la vía; 2) el cruce entre Chaguarpamba y la Y de Olmedo, por las constantes lluvias y riesgos de deslave que produce cierres temporales; 3) el sector de La Saquea entre Zamora y Yantzaza por deslaves que también producen cierres temporales; y 4) el sector entre Patuca y Santiago por las quebradas que cruzan la carretera y las intensas lluvias que han provocado que, en menos de cuatro años de haber sido inaugurada, ya haya perdido algunos tramos de la vía (mapa 3.2).

Mapa 3.2. Tramos de carretera afectados por la geografía, geología, topografía y el clima



Fuente: Trabajo investigativo de campo.

²³ Subsecretario Regional No. 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ingeniero Israel Villavicencio, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 22 de marzo de 2016.

Al respecto, el Subsecretario Regional del MTOP encargado político de la Zona de Planificación No. 7 confirmó que este tramo de la vía necesariamente debe ser ampliado a dos carriles con el fin de mejorar el trazado de la ruta, eliminar los riesgos de deslaves y aumentar la velocidad en los recorridos, más aún si se considera que en el futuro camiones transiten por esta vía cargando minerales desde Zamora hacia el Puerto Bolívar.²⁴ El Prefecto de Zamora Chinchipe también confirmó la necesidad de ampliar la vía o de encontrar alternativas a la misma y así poder cumplir con la promesa de velocidad que generan las carreteras.²⁵

... la carretera Loja - Zamora es una carretera que nos está dando problemas a cada rato, se caen los derrumbes donde menos uno piensa, de manera imprevista, se cierra el paso. La única vía de desfogue este momento es la vía a Yacuambi. Por Yacuambi a Saraguro y desde ahí a Cuenca o Loja. Nosotros tenemos ahí nuestra maquinaria, estamos tratando de garantizar para que no se complique mucho [...] Pero nosotros que es lo que estamos diciendo, debemos, si de verdad el gobierno, el Estado central tiene en su plan reforzar a las tres provincias del sur como territorios de producción, entonces démosle a las provincias del sur una alternativa de vialidad, cuál es esa la alternativa, a parte de la que ya tenemos (...) démosle otra así mismo, si quiere Puerto Bolívar, Saraguro, Yacuambi, a empatar con la troncal Amazónica acá.²⁶

Por otra parte, en varias conversaciones con pasajeros de buses con los que compartí asiento en el recorrido de la carretera comentaron sobre la esperanza de adquirir un vehículo privado a motor que les posibilite cumplir la promesa de velocidad que provocan las carreteras. Uno de ellos mencionó que “todos los días viaj[a] de Catamayo a Loja en bus, pierd[e] casi una hora por las paradas. Si tuviera un auto, sería más fácil”²⁷ su traslado entre el aeropuerto en Catamayo donde trabaja y la ciudad de Loja donde habita.

Ahora bien, según cifras del INEC (2014), hasta diciembre de 2013, de un total de 1'717.886 de vehículos motorizados matriculados en el Ecuador 1'690.396 eran de uso particular²⁸, sin embargo sólo el 2,5% está destinado para el transporte público de pasajeros –42.228

²⁴ Subsecretario Regional No. 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ingeniero Israel Villavicencio, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 22 de marzo de 2016.

²⁵ Salvador Quishpe, Prefecto Provincial de Zamora Chinchipe, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 28 de marzo de 2016.

²⁶ Salvador Quishpe, Prefecto Provincial de Zamora Chinchipe, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 28 de marzo de 2016.

²⁷ Conversación de carretera con pasajero del bus Catamayo-Loja, 20 de marzo de 2016.

²⁸ El INEC incluye en los usos particulares el transporte de pasajeros y el transporte de carga, en tanto la mayoría de compañías de transporte son privadas, diferenciándolo del uso estatal de vehículos que sólo representa el 1,6% del total.

buses, rancheras y furgonetas– y el 9,4% para transporte de carga –158.862 camiones, furgonetas, tanqueros, tráileres y volquetes. El resto, el 87,9% de vehículos a motor son privados²⁹ –1´486.139 automóviles, camionetas, jeeps y motocicletas. Adicionalmente, en las provincias de Morona Santiago, Zamora Chinchipe, Loja y el Oro se han matriculado sólo el 7,5% del total de vehículos a nivel nacional –128.784. Así, al comparar estos datos con la población del Ecuador –más de 14 millones de habitantes– y con la de las cuatro provincias por donde atraviesa la carretera –más de un millón de habitantes– se advierte que la mayoría de las personas no poseen un vehículo privado y recurren al transporte público para poder moverse.

Así, la promesa de velocidad en las carreteras tiene relación con el tipo de medio de transporte que se usa para moverse, tal como lo han expresado algunos de los habitantes de San José de Morona y el Prefecto de Zamora Chinchipe. Esa promesa de velocidad se reactualiza en un deseo de comprar un vehículo particular. Parafraseando a Harvey y Knox (2012) en el deseo de adquirir un Chevrolet, el auto más vendido en Ecuador, con el cual aparecer al doblar la curva y desaparecer tan rápido como la carretera se lo permite mientras la mayoría de la población se aglomera en las terminales de buses y paradas al pie de la carretera.

De todos modos, esa velocidad en los desplazamientos está condicionada por igual, para todo tipo de transporte, por los aspectos geográficos, topográficos y del clima. Todas las carreteras transversales en el territorio, es decir, aquellas que cruzan entre regiones geográficas en dirección este-oeste, afrontan cierres temporales durante el año, especialmente en época de lluvias. El MTOP, todas las semanas, actualiza e informa por diversos medios el estado de la red vial estatal para alertar a los conductores sobre posibles cierres en las vías.

Como se constata, los matices en la promesa de velocidad revelan las capacidades limitadas que tienen las carreteras para cumplirla. Es decir, si bien la carretera, en su totalidad ha sido pavimentada, su trazado e innovación técnica permite a los vehículos alcanzar mayores velocidades y los tiempos de recorrido entre centros poblados sí se han reducido; existe una diferencia sustancial entre el recorrido que se hace en auto a motor privado y el que se hace en transporte público por los condicionamientos económicos y logísticos de estos últimos. Por

²⁹ Aquí está incluidos taxis y otros servicios de transporte de pasajeros personalizados.

otra parte, cualquier recorrido siempre está condicionado a cierres de vías que ni el discurso político ni el conocimiento técnico, hasta ahora, pueden evitar que sucedan.

De todos modos, las personas re-actualizan cotidianamente la promesa de velocidad en la esperanza de que, en un futuro, se produzcan menos cierres de vías por nuevas mejoras técnicas o por la construcción de nuevas carreteras e, incluso, en el deseo de adquirir un vehículo privado a motor que les permita viajar sin necesidad de hacer tantas paradas.

2.3 Tierra y lodo para los campesinos

Una vez que se ha analizado el modo en que funciona el poder de encantamiento y la re-actualización de las promesas de desarrollo económico y de velocidad que generan las carreteras, a continuación, examinamos la promesa de integración de distintas zonas de los territorios. A partir del análisis del ciclo de circulación del capital ganadero en Morona Santiago se advierte el modo en que las carreteras priorizan la conexión de ciertos lugares en desmedro de otras como resultado de la preferencia que el Estado da a la circulación de determinados tipos de capital extractivo.

En otra de las salidas de campo me trasladé desde Quito hacia la ciudad de Macas en bus por varios senderos estatales para realizar trabajo de campo en esa zona. El bus avanzó primero por el tramo de la Troncal de la sierra (E35) hasta la ciudad de Ambato, vía de alta capacidad con tres y cuatro carriles por lado separados por un parterre y amplios espaldones, única autopista estatal en el Ecuador; para luego descender desde los Andes por la primera carretera de penetración a la amazonia para exploración petrolera abierta por la Shell en la década de los 30 del siglo XX, la Transversal Central (E30) en el tramo entre Ambato y Puyo. Finalmente desde el puyo circulamos hacia el suroriente por la Troncal Amazónica (E45) hasta Macas, capital de Morona Santiago, a donde llegamos después de ocho horas y media de viaje. Tanto la E30 como la E45 son carreteras convencionales básicas, un carril por lado con espaldones pequeños de seguridad y señalización horizontal y vertical. Una clara diferencia en el desarrollo técnico de las vías según estén más cerca o más alejadas de la diagonal del desarrollo urbano existente entre Quito y Guayaquil.

Ya en Macas entrevisté a algunos socios de la Asociación de Ganaderos Charolais (en adelante la Charolais) que trabaja por el mejoramiento de la raza de ganado bovino en la provincia de Morona Santiago. Tres de sus socios –un finquero y actual Presidente, un

ingeniero agrónomo técnico de la Charolais y un veterinario ex dirigente– concuerdan en la importancia de la construcción de carreteras por parte del gobierno nacional y la inversión realizada. Los tres están convencidos que hay que construir vías para el desarrollo, sin embargo, les preocupa que la actividad ganadera, especialmente los productores, enfrentan inconvenientes asociados a la falta de vías.³⁰

Marx (1972) en *El Capital* describe de manera general al ciclo de circulación del capital como estas fases sucesivas a través de las cuáles se produce la plusvalía de las mercancías y genera valor al momento del intercambio. Es a partir de la explicación efectuada que se analiza el modo en que la producción ganadera circula desde las fincas hasta los mercados intermedios y de consumo a través de los caminos y carreteras de la provincia como punto de partida para analizar la relación entre circulación de capital y las carreteras.

El primer movimiento que efectúa la cantidad de valor puesta en funciones como capital consiste en convertir una suma de dinero en medios de producción y fuerza de trabajo. Esta operación se realiza en el mercado, en la órbita de la circulación. La segunda fase del movimiento, el proceso de producción, finaliza tan pronto como los medios de producción se convierten en mercancías cuyo valor excede del valor de sus partes integrantes, encerrando por tanto el capital primitivamente desembolsado más una cierta plusvalía. A su vez, estas mercancías han de lanzarse nuevamente a la órbita de la circulación. Necesariamente han de venderse, realizando su valor en dinero, para convertir este dinero en nuevo capital, y así sucesivamente, sin interrupción. Este ciclo, que recorre siempre las mismas fases sucesivas, es el ciclo de circulación del capital (Marx 1972, 475).

La producción ganadera, si bien no se ajusta estrictamente al modo de reproducción ampliada del capitalismo industrial descrito por Marx, sí implica un determinado ciclo de circulación de capital y producción de plusvalía para todos los actores que intervienen en su realización. Este modo de circulación del capital ganadero en Morona Santiago da cuenta de un modo generalizado de producción de mercancías y de valor agropecuario en el sector rural del Ecuador, en el que las vías que conectan la producción con los mercados intermedios y de consumo aún constituyen un obstáculo para el productor.

³⁰ Socios de la Asociación Ganadera Charolais, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Macas, 18 de abril de 2016.

El productor es un campesino, quien realiza la inversión en capital a la que se suma la fuerza de trabajo –la suya propia y de su familia– para el proceso de cría, alimentación y crecimiento de los animales, es decir, la circulación del capital y fuerza de trabajo para la producción propiamente dicha de la mercancía. Sobre este punto no se profundiza³¹ sino sólo en el hecho de que, tal como lo refiere uno de los socios de la Charolais, se pueden identificar tres tipos de productores ganaderos en la provincia según la ubicación de las fincas en relación con los caminos y carreteras por donde circularán las vacas y toros hacia los lugares de consumo: finqueros de primera, segunda y tercera línea. El técnico de la Charolais menciona:

Entonces la gente que tiene acceso a las vías de comunicación, lo que nosotros les llamamos fincas de primera línea, son los que tiene acceso a la vía principal. Las fincas de segunda y de tercera línea son las que están atrás y son la mayoría. Netamente de ganaderos. A la gente que vas a encontrar conversando sobre las vías [...] es la gente de primera línea, la gente de segunda línea, que es en realidad la que sufre la inexistencia de vías ni siquiera la vas a encontrar, porque te va a tocar caminar [al menos] dos o tres horas.

[Los] caminos son de lodo es un camino que tú vas, pidiendo permiso a la finca anterior, y te vas por caminos hechos por la misma gente, es un sendero. Literalmente es un sendero y a lo mucho [pasan] caballos cuando sacan madera que te van haciendo un lodazal increíble eso es lo que hay literalmente y es la mayoría.³²

En ese contexto, nos enfocamos en la producción ganadera de segunda y tercera línea que, a criterio de los socios de la Charolais, es mayoritaria en la provincia. El momento de la producción propiamente dicha de la mercancía incorpora también un primer traslado de las reses, por parte de los campesinos, por estos caminos de verano hasta poder arribar a una vía transitable para vehículos donde empieza su circulación hasta lugares de consumo a través del intercambio de las reses por dinero con los comerciantes.³³

Este momento de la circulación de las mercancías depende, casi en su totalidad, de comerciantes intermediarios, personas con vehículos de transporte que acumulan lotes de

³¹ La producción campesina no necesariamente implica una relación salarial entre el propietario de la finca y quienes intervienen en la producción propiamente dicha. La mayoría de campesinos trabajan directamente en sus fincas, incorporando incluso trabajo no remunerado de sus familias.

³² Socios de la Asociación Ganadera Charolais, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Macas, 18 de abril de 2016.

³³ Socios de la Asociación Ganadera Charolais, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Macas, 18 de abril de 2016.

reses a finqueros de segunda y tercera línea para luego venderlos en ferias de rastro, camales e incluso a mercados para el consumo directo de la población.³⁴ En el intercambio de reses por dinero entre campesinos productores e intermediarios se desdobra la parte de la plusvalía que le corresponde al productor, mientras que los intermediarios generan su parte desdoblada en el o los intercambios sucesivos que realizan en los distintos mercados hasta su consumo final – intercambio por dinero– en que se realiza el total de la plusvalía ya dividida entre todos los actores de este ciclo de circulación.

El caso de la producción ganadera del cantón Taisha, uno de los cantones más alejados de Quito e históricamente desconectado por vía terrestre de Macas, la capital provincial,³⁵ evidencia cómo los productores de segunda y tercera línea, los campesinos que trabajan la tierra, reciben cada vez menos como resultado de las enormes distancia entre sus fincas respecto de la carretera y de los mercados donde se consume su producción. El Presidente de la Charolais comenta:

Taisha es súper extenso, hay muchos kilómetros, es muy grande. Y todo ese sector está incomunicado. Las vías dentro de Taisha son súper cortas, tienes un trayecto de dos o tres horas, vías que se han ido abriendo por allá pero no te sirven [para sacar la producción a mercados] y el ganado que viene de allá tiene que salir por algún lugar. [De hecho] sale a Taisha y baja en canoas [por el Río Morona] a Puerto Morona, ese es uno de los extremos más grandes. O sea de Taisha, te diré, unas cinco, seis, diez horas de camino hacia adentro.

Adentro en Taisha, venden el ganado a muy bajo precio, y yo te diré, un animal de unas quinientas libras que aquí tranquilamente lo podrías vender tú en unos seiscientos dólares, setecientos dólares, allá lo consigues en trescientos... ahora como está el precio hasta en doscientos dólares. Los comerciantes van a esos sectores y reúnen el ganado, compran, hacen unos lotes de veinte, de treinta animales y los embarcan en las canoas y bajan hacia Puerto Morona y que es lo menos sacrificado. De ahí los suben en camiones y sale por la carretera [Puerto Morona-Y de Patuca] hacia los distintos mercados.³⁶

³⁴ Socios de la Asociación Ganadera Charolais, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Macas, 18 de abril de 2016.

³⁵ Mientras se escribía esta tesis, recién el 25 de junio de 2016, el Prefecto de Morona Santiago, Marcelino Chumpi, inauguró un camino lastrado que conecta a Macas, Macuma y Taisha, beneficiando así a los intermediarios de la actividad ganadera al acortar el espacio a través del tiempo para la circulación del capital.

³⁶ Socios de la Asociación Ganadera Charolais, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Macas, 18 de abril de 2016.

La producción de Taisha se vende los martes en la feria de Indanza, una parroquia rural del cantón Limón Indanza, a la que le atraviesa la Troncal Amazónica (E45). “También sale directo a los camales de otras ciudades. Comerciantes compran y tienen destino fijo a Quito, Cuenca, Guayaquil. Otros los traen a fincas cerca y los tienen hasta el domingo que funciona [cerca de Macas] igual la feria de rastro”.³⁷

Mientras más tiempo pasa un animal en circulación, es decir en un medio de transporte hasta el destino final, la carne se vende a menor precio por que baja de calidad debido al estrés y la baja de peso. De ese modo, toda la carne que se produce en fincas de segunda y tercera línea se vende más barato que la carne producida en las fincas de primera línea como resultado de la mayor cantidad de tiempo que requieren circular hasta llegar a su mercado de consumo final.

Entonces, si tú vas por [la vía estatal colectora] Méndez-Guarumales, creo que son muchos kilómetros más, es muy larga la vía, y con animales vivos eso es pérdida para un ganadero porque el animal se desgasta, baja de peso. Esa es la que se usa habitualmente. Y por Limón [vía estatal colectora Plan de Milagro-Gualaceo] fuera más corto, el tiempo más corto, menos estrés para los animales, mayor calidad de carne para los camales. Entonces el tiempo, si fuera menor el tiempo de transporte, el animal llegaría menos estresado y la carne va a tener mayor calidad.³⁸

Así, los caminos y carreteras estatales, e incluso los provinciales en Morona Santiago conectan a un pequeño porcentaje de la producción ganadera, a los finqueros de primera línea que poseen, según estimación de la Charolais, sólo el 35% de animales que se producen. El 65% restante de la producción ganadera está incipientemente conectada por caminos y senderos de verano pese a que la ganadería es la principal actividad productiva de la provincia.³⁹

Del mismo modo, la producción agrícola, poca en comparación con la ganadera, también afronta el mismo problema para sacar sus productos para que puedan circular hasta los mercados. El técnico de la Charolais comenta que la gente se dedica poco a la agricultura

³⁷ Socios de la Asociación Ganadera Charolais, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Macas, 18 de abril de 2016.

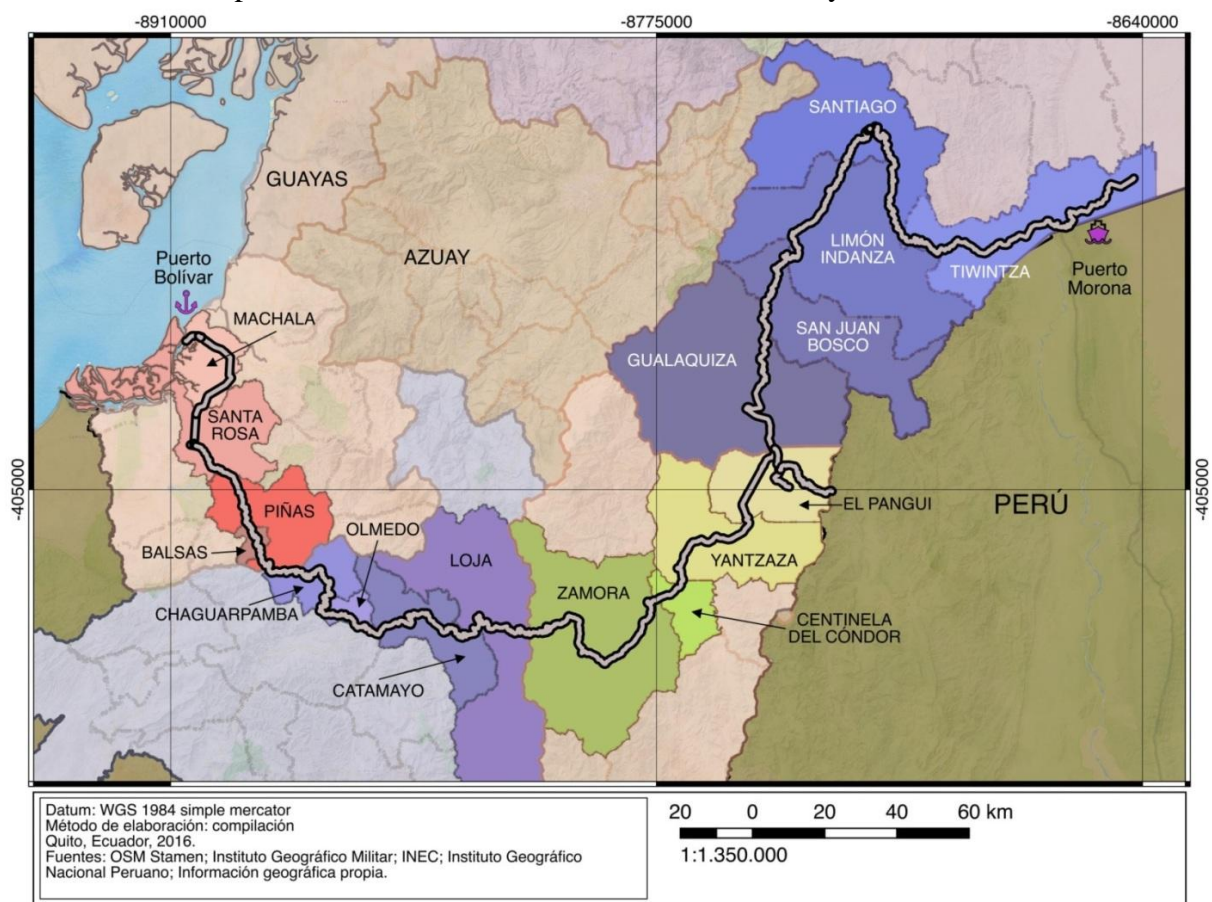
³⁸ Socios de la Asociación Ganadera Charolais, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Macas, 18 de abril de 2016.

³⁹ Socios de la Asociación Ganadera Charolais, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Macas, 18 de abril de 2016.

precisamente porque, entre otros factores, los caminos son tan malos que sacar frutas u otros productos a lomo de caballo o mula no es rentable por el maltrato de la producción. “Las vacas, bien o mal, salen casi solas caminando”⁴⁰

Así los caminos estatales y provinciales en Morona Santiago no conectan de manera integral al ciclo de circulación de la producción agropecuaria sino sólo a la circulación de las mercancías hasta los mercados de consumo (Dávalos 2009), es decir, excluyendo a los productores y beneficiando sólo a los intermediarios y consumidores finales.

Mapa 3.3. La ruta Puerto Morona-Puerto Bolívar y sus cantones



Fuente: Trabajo investigativo de campo.

Ahora bien, a partir del ejemplo del ciclo de circulación del capital ganadero en Morona Santiago, es oportuno recordar que la red vial estatal a nivel nacional conecta sólo a las capitales de provincia y, en consecuencia, a las pocas cabeceras cantonales y parroquiales que queden entre esas ciudades y a las pocas fincas de primera línea, en comparación con el resto

⁴⁰ Socios de la Asociación Ganadera Charolais, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Macas, 18 de abril de 2016.

de zonas de producción agropecuaria de segunda y tercera línea. Beneficiando así principalmente a los lugares de alta concentraciones de personas en las ciudades grandes e intermedias y no a la zonas rurales del país.

Tabla 3.3. Población en la ruta según cantones por los que atraviesa

REGIÓN	POBLACIÓN	% x provincia	% total	% 4 provincias
EL ORO	347.857	100%	48,9%	27,0%
Balsas	6.861	2%	1,0%	0,5%
Machala	245.972	71%	34,6%	19,1%
Piñas	25.988	7%	3,7%	2,0%
Santa Rosa	69.036	20%	9,7%	5,4%
LOJA	257.524	100%	36,2%	20,0%
Chaguarpamba	7.161	3%	1,0%	0,6%
Olmedo	4.870	2%	0,7%	0,4%
Catamayo	30.638	12%	4,3%	2,4%
Loja	214.855	83%	30,2%	16,7%
ZAMORA CHINCHIPE	59.283	100%	8,3%	4,6%
Zamora	25.510	43%	3,6%	2,0%
Centinela del C.	6.479	11%	0,9%	0,5%
Yantzaza	18.675	32%	2,6%	1,4%
El Pangui	8.619	15%	1,2%	0,7%
MORONA SANTIAGO	47.082	100%	6,6%	3,7%
Gualaquiza	17.162	36%	2,4%	1,3%
San Juan Bosco	3.908	8%	0,5%	0,3%
Limón Indanza	9.722	21%	1,4%	0,8%
Santiago	9.295	20%	1,3%	0,7%
Tiwintza	6.995	15%	1,0%	0,5%
TOTAL		711.746	100%	55,2%
TOTAL POBLACIÓN 4 PROVINCIAS			1.288.941	100,0%

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010

La ruta entre Puerto Morona y Puerto Bolívar, pese a que atraviesa por cuatro provincias conectando a tres de sus capitales –Zamora, Loja y Machala– sólo atraviesa por diecisiete de los cincuentaún cantones que integran esta región, pasando por trece cabeceras cantonales⁴¹ y diecinueve cabeceras parroquiales rurales (mapa 3.3).⁴² Así, si tomamos en cuenta la

⁴¹ Machala, Santa Rosa, Balsas, Chaguarpamba, Catamayo, Loja, Zamora, Yantzaza, El Pangui, Gualaquiza, San Juan Bosco, General Leonidas Proaño (conocida como Limón) y Santiago.

⁴² En la provincia de El Oro: ninguna en el cantón Machala; La Avanzada y Torata en el cantón Santa Rosa; Saracay y San Roque del cantón Piñas; ninguna en el cantón Balsas. En la provincia de Loja: Santa Rufina y Amarillos en el cantón Chaguarpamba; ninguna en los cantones Olmedo, Catamayo y Loja. En la provincia de Zamora Chinchipe: Timbara y Cumbaratza en el cantón Zamora; Panguintza en el cantón Centinela del Cóndor; Los Encuentros en el cantón Yantzaza; Pachicutza en el cantón El Pangui. En la provincia de Morona Santiago: Bomboiza en el cantón Gualaquiza; Pan de Azúcar en el cantón San Juan Bosco; Indanza, Yunganza y San

población que vive en esos diecisiete cantones, según el censo de 2010, la ruta conecta a 711.746 personas, que representa un 55,2% de la población total que vive en las cuatro provincias –1'288.941 personas– y solo un 4,9% del total de la población nacional (tabla 3.3).

Ahora bien, de esas 711.746 personas conectadas por la ruta un total de 605.381 (85,1%) personas viven en los cantones correspondientes a las provincias de El Oro y Loja y equivale a casi la mitad (47%) de la población total en las 4 provincias. En esa misma tendencia, en los cantones urbanos de Machala, Loja, Santa Rosa, Piñas, Catamayo, Zamora, Yantzaza y Gualaquiza conectados por la ruta viven 647.836 personas, es decir el 91% del total de la población conectada por la carretera y que equivale a un poco más de la mitad (50,26%) de la población total en las cuatro provincias. Resulta, además, que esa población mayoritaria y de carácter urbano se concentra casi exclusivamente en la sierra y la costa históricamente mejor incorporadas al territorio que las provincias amazónicas (tabla 3.3).

Así, la carretera estatal entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar conecta y beneficia a pocas ciudades donde se concentran la mayoría de personas mientras desconecta a la cada vez menos población rural que se dedica a la agricultura y que ocupa un área territorial más grande. Según las cifras del censo nacional a 2010, cerca de la ruta viven 63.910 campesinos,⁴³ es decir, un 9% del total de personas en los cantones por donde atraviesa la carretera o un 5% del total de la población en las cuatro provincias. De esa población rural un 70% vive en las provincias de Morona Santiago y Zamora Chinchipe –45.018– y el otro 30% en los cantones de Olmedo, Chaguarpamba y Balsas, en las provincias de Loja y el Oro respectivamente –18.892 (tabla 3.3). Territorios campesinos con importante presencia de población indígena.

Estos campesinos para poder realizar su actividad productiva y para movilizarse a las cabeceras parroquiales y cantonales aún deben, en su gran mayoría, transitar por caminos de lodo y tierra, muchas veces a pie o a lomo de caballo hasta poder llegar a caminos transitables pese a realizar actividades que sirven de sustento para la alimentación a nivel local y nacional. En consecuencia la promesa de integración territorial que las carreteras estatales prometen no

Antonio en el cantón Limón Indanza; San Luis del Acho y Patuca en el cantón Santiago; y San José de Morona en el cantón Tiwintza.

⁴³ Este número debe ser aún menor dado que el resto de cantones que son mayoritariamente rurales de todos modos registran un porcentaje de población de carácter urbano.

se cumple en tanto prioriza conexiones entre centros poblados, lo urbano, en desmedro de lo rural que históricamente se ha ido despoblando.

Desde una mirada histórica, entre 1950 y 1962 el porcentaje de población urbana creció del 28,5% al 36% y para 1974 un total 2'699.000 personas vivían en zonas de concentración urbana, es decir un 41,4% de la población. Sin embargo para 1982 la población urbana se había casi duplicado, alcanzado cuatro millones de personas y representaba ya casi a la mitad de la población del Ecuador, un 49,7% (Larrea 1991). Después de tres décadas de explotación petrolera esa tendencia se ha intensificado y la población urbana creció a un total de 9.090.786 de personas mientras que la rural solo a 5.392.713 personas. Es decir, según el último censo, un 62,8% de la población en el Ecuador es urbana y sólo un 37,2% rural (INEC 2010).

Así, como resultado de la millonaria inversión en la red vial estatal, la circulación y movilidad entre ciudades y centros poblados y, por lo tanto, para la mayoría de la población sí ha mejorado mientras que los campesinos no han podido mejorar su situación económica ni integrarse mejor al territorio como efecto de la construcción estatal de carreteras. Sin embargo, al mismo tiempo, el deseo de modernidad se re-actualiza con la promesa que las autoridades locales, especialmente los gobiernos provinciales, realizan de ampliar la red de caminos para poder alcanzar a todos los lugares no urbanos, ese futuro deseado de que los caminos carrozables lleguen hasta todas las comunidades como posibilidad de la mejora de sus condiciones. Sobre este punto se profundiza más adelante en la relación entre poder de encantamiento de las carreteras, los poderes locales y la ciudad.

Para finalizar, y volviendo al caso de estudio, resta decir que estos obstáculos en la circulación de producción ganadera hacia los mercados de consumo, genera una pregunta adicional. ¿Si no es al ciclo de circulación del capital agropecuario en el que se inserta esta ruta a qué ciclo o ciclos de circulación del capital se incorpora y prioriza? En la próxima sección se da respuesta a esta pregunta.

2.4 Pavimento para el Proyecto Mirador y los límites del poder de encantamiento

Después de la estancia en Macas con la Charolais me trasladé a la parroquia rural de Tundayme, en el cantón el Pangui, al nororiente de la provincia de Zamora Chinchipe. Su cabecera cantonal está a pocos kilómetros de la Troncal Amazónica (E45). A las 8:00 de la

mañana me embarqué en una ranchera en el terminal de buses de Gualaquiza, en Morona Santiago y después de media hora de pavimento ingresamos por Chuchumbleta, centro poblado que constituye el límite provincial con Zamora Chinchipe, desde donde inicia el camino lastrado que conduce desde la E45 a la cabecera parroquial de Tundayme.

Los 11 kilómetros de carretera que separan a Chuchumbleta de Tundayme son intervenidos por la compañía constructora SIMAR de Loja. Maquinaria pesada está ampliando el camino, estabilizando taludes, rellenando quebradas y construyendo dos pasos laterales para evitar pasar por los centros poblados de Chuchumbleta y Tundayme. Una mujer de un poco más de cincuenta años con la que comparto puesto en la ranchera comenta que “la vía finalmente va a ser pavimentada, cincuenta años tiene esta parroquia y ahora sí nos van a pavimentar la vía”.⁴⁴

Sin embargo el camino que se está ampliando se dirige sólo tres kilómetros más después de atravesar por Tundayme, hasta el lugar que origina y promueve su ampliación y mejoramiento: la entrada al proyecto minero Mirador donde se abrirá eventualmente la primera mina industrial a gran escala y a cielo abierto del país para lo cual se construye una planta de beneficio para cobre y otros minerales metálicos. El proyecto está a cargo de la empresa Ecuacorriente S.A. (en adelante ECSA) propiedad de un consorcio empresarial chino que espera extraer alrededor de 60.000 toneladas de roca por día. En el año 2012 el consorcio *CRCC Tongguan Investment Co.* firmó su contrato de explotación para Mirador con el gobierno nacional y espera iniciar la fase de explotación dentro de dos años (mapa 3.4) (Sacher et. al. 2015; Colectivo de Investigación y Acción Psicosocial 2017).

Ahora bien, son muy pocos los pobladores de Tundayme los que están de acuerdo con la mejora de la vía. Un tendero, aunque reacio para conversar, le parece bien que la pavimenten, espera con eso poder movilizarse más rápido y que finalmente ingresen buses a la parroquia y no sólo las rancheras y camionetas.⁴⁵ Una profesora de la escuela Jaime Roldós Aguilera agradece “a la empresa minera porque debido a su presencia se va a pavimentar la vía”.⁴⁶ Sin embargo, en esta parroquia varias personas y familias se han visto obligadas a salir de sus fincas a causa de la actividad minera, por la compra forzada de tierras y por procesos de

⁴⁴ Conversación de carretera con pasajera en la ranchera Gualaquiza-Tundayme. 21 de abril de 2016.

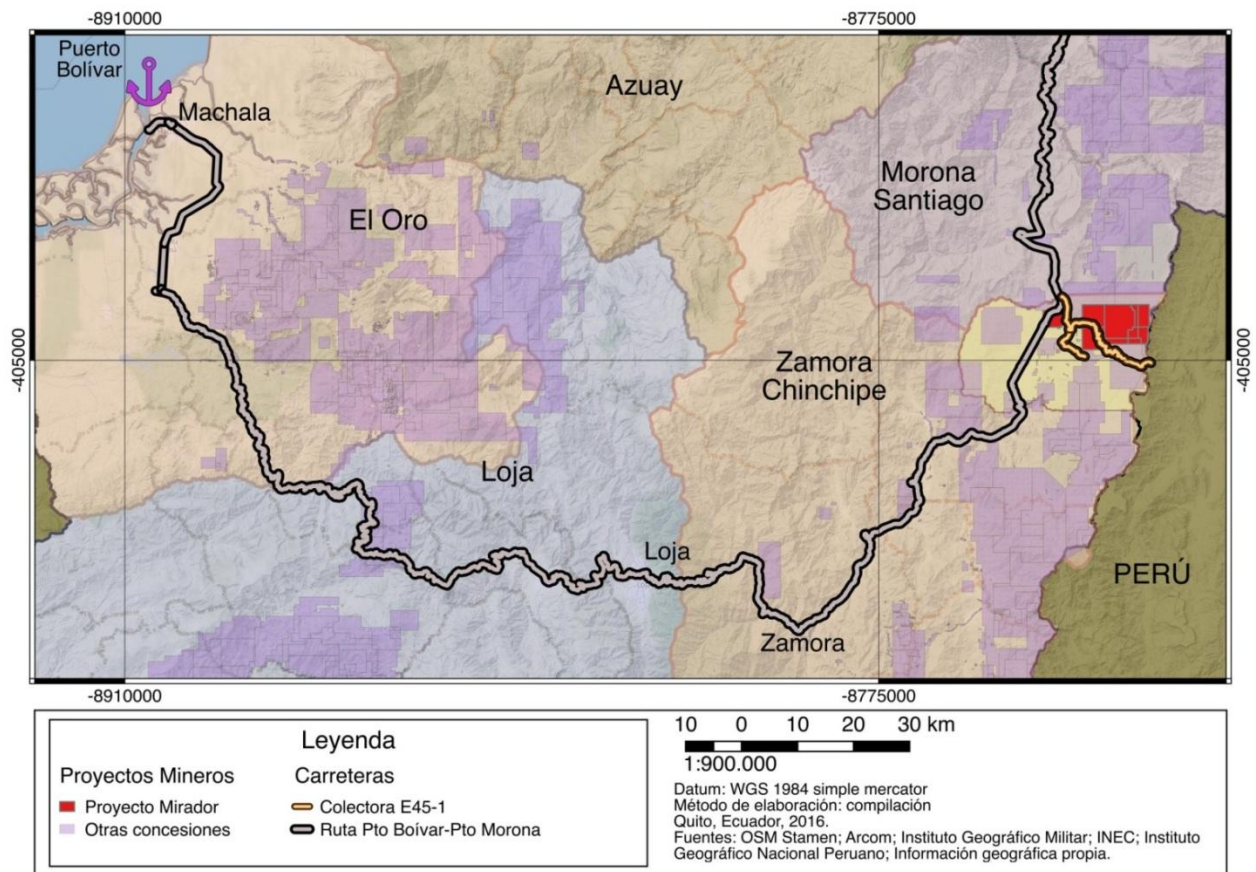
⁴⁵ Conversación de carretera con tendero en Tundayme. 21 de abril de 2016.

⁴⁶ Conversación de carretera con profesora de la Escuela Jaime Roldós en Tundayme, 21 de abril de 2016.

desalojo y desplazamiento facilitados por el gobierno nacional (Hurtado Caicedo 2012; Sacher et. al. 2015; Colectivo de Investigación y Acción Psicosocial 2017).

Rodrigo Sánchez, técnico de la Junta Parroquial de Tundayme comentó que hasta 2010 vivían en Tundayme 735 personas, “poquito, pero hay gente que se han ido por los desalojos, ahora están por Gualaquiza, por el Pangui. Ya no nos dejan entrar a las fincas. Mi viejo antes vendió, tenía al tope [final] de la vía que pasa por aquí, ya nos quitaron todo”⁴⁷. La Junta Parroquial estima que aproximadamente cuatro mil hectáreas son de propiedad de la empresa minera pero desconocen en la actualidad cuánta gente vive en la parroquia, “así como se ha ido gente, otra ha llegado para trabajar aquí”⁴⁸.

Mapa 3.4. La ruta Puerto Morona-Puerto Bolívar y el proyecto Mirador



Fuente: Trabajo investigativo de campo.

⁴⁷ Rodrigo Sánchez, técnico de la Junta Parroquial de Tundayme, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Tundayme, 21 de abril de 2016.

⁴⁸ Rodrigo Sánchez, técnico de la Junta Parroquial de Tundayme, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Tundayme, 21 de abril de 2016.

En Tundayme hay un desencanto generalizado que no sólo se expresa hacia la carretera en reparación sino que está vinculado a la intervención de la empresa minera con la que conviven desde 1996 en sus territorios (mapa 3.4). Están convencidos que la vía es para beneficio de ellos.

Las carreteras en sí es facilitar [...] al desarrollo de los pueblos o de alguna manera coadyuva al desarrollo de los pueblos pero siempre y cuando sea en beneficio comunitario o al pueblo en general. Pero en cambio lo que nosotros estamos viendo aquí, y lo que hemos discutido con ellos mismos es que esto no va a beneficiar al pueblo, va a beneficiar a la empresa china y ¡digan la verdad! ¡Eso es lo que se les ha dicho!

De que porque ellos dicen que es el bienestar para el pueblo de Tundayme, pero que será unos cinco o seis años, y no más o diez exagerando. Entonces yo no lo veo que sea de utilidad pública lo que ellos declararon acá, porque si eso fuera ¿por qué hubieron la expulsión de los campesinos, de los finqueros? Sí, eso hemos dicho: ya no hay campesinos arriba y en el pueblo de Tundayme son gente foránea que vive aquí, ellos no tienen una finca, ellos viven aquí porque están trabajando en la empresa. En la empresa se termina la vía, después de Tundayme quedan cuatro o dos casas nomás.⁴⁹

El territorio de la parroquia de Tundayme ha sido concesionado casi en su mayoría por las concesiones de las empresas ECSA y Lundin Gold que tienen a su cargo los proyectos Mirador y Fruta del Norte. Ambas empresas están en proceso de iniciar la fase de explotación. Esta situación se ha visto agravada por una serie de conflictos socioambientales que han debido enfrentar los habitantes de esta parroquia desde finales de la década de los 90. ECSA ha promovido un paulatino proceso forzado y fraudulento de compra de tierras y se ha beneficiado de cuatro procesos de desalojo ejecutados por el Estado en los años 2014, 2015 e inicios de 2016 lo que ha provocado la salida de varias familias que vivían en la parroquia, según datos de organizaciones sociales alrededor de unas 26 familias han sido desplazadas (CEDHU 2010; Hurtado Caicedo 2012; López Fabra 2014; Sacher et. al. 2015; Colectivo de Investigación y Acción Psicosocial 2017).

De ese modo, la carretera entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar se inserta prioritariamente al ciclo de circulación del capital extractivo minero que, en la práctica, ha

⁴⁹ Rodrigo Sánchez, técnico de la Junta Parroquial de Tundayme, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Tundayme, 21 de abril de 2016.

entrado en conflicto con la actividad agrícola de la zona. Varias tierras agrícolas han sido convertidas por ley y también a la fuerza en tierras exclusivas de propiedad minera, un proceso de acumulación por despojo (Harvey 2007) en una parroquia de pocos habitantes. Un finquero que vive en el centro de Tundayme, reflexionando sobre el futuro, cree que la actividad agrícola se va a acabar “imágenes cuando contaminen el agua, cuando se escuchen las explosiones, ya no vamos a poder cultivar, entonces ¿para qué nos servirá la carretera? ¿Para irnos de aquí?”⁵⁰ (Fotografía 3.4).



Fotografía 3.4. Ampliación de la vía en Tundayme

Fuente: Trabajo investigativo de campo.

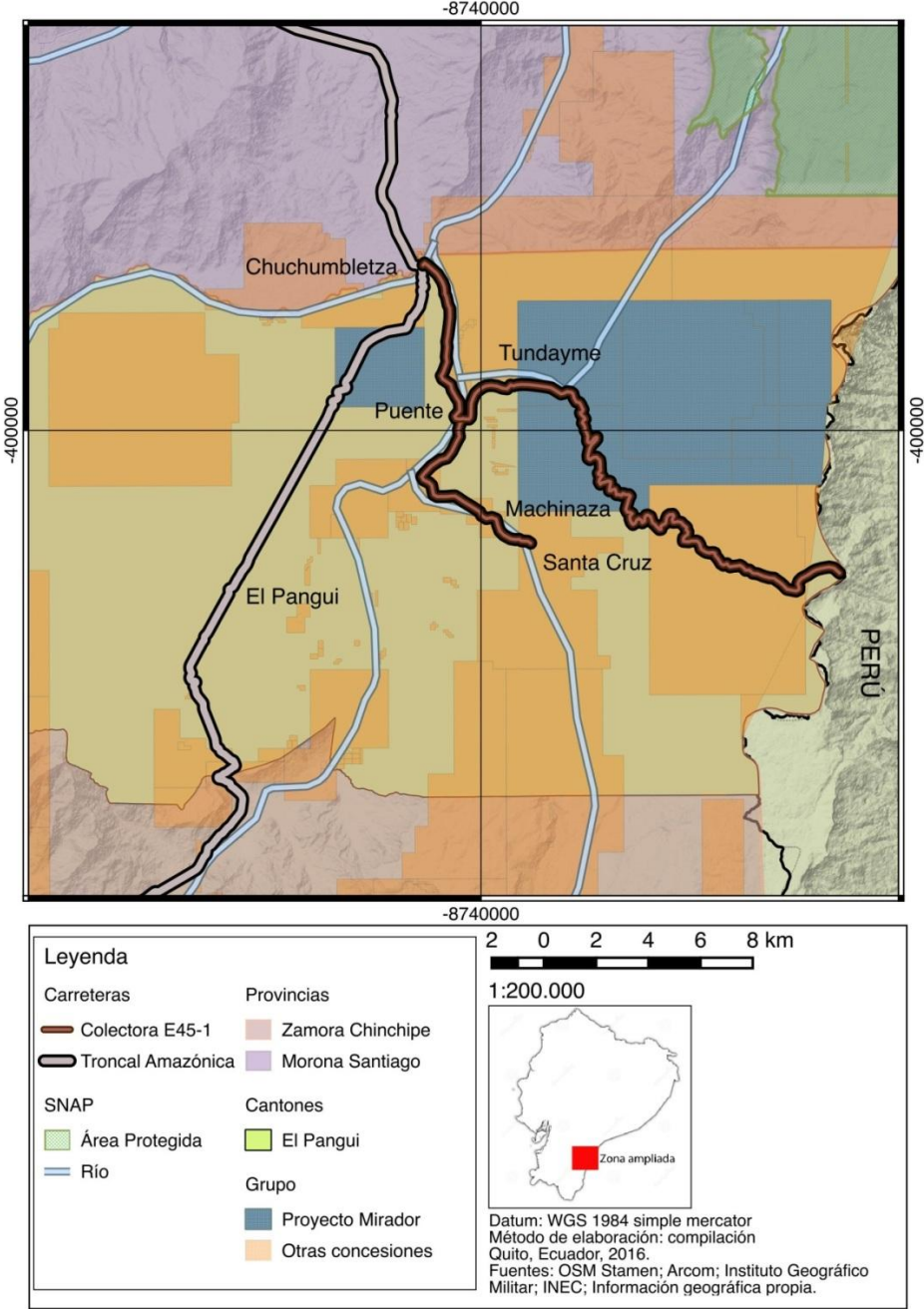
Actualmente, la ampliación de la vía ha provocado otros impactos negativos en la zona. Ni en la oficina de relaciones comunitarias de ECSA en Tundayme ni en el campamento en la vía de la empresa SIMAR se pudo obtener información⁵¹. Sin embargo, la Junta Parroquial ha exigido, junto con el Municipio de El Pangui, que se detenga la obra y se busque una alternativa al paso lateral que se construye en la cabecera parroquial debido a que afecta a

⁵⁰ Conversación de carretera con finquero en la parroquia de Tundayme. 21 de abril de 2016.

⁵¹ Un funcionario de la Empresa ECSA informó que debía acercarme a las oficinas en Quito. En las oficinas en Quito me sugirieron que escriba un correo a la responsable para dar información sobre la carretera. Hasta la fecha de cierre de esta investigación no se obtuvo respuesta. En el campamento de la empresa SIMAR sólo se informó que trabajan para la empresa ECSA como contratista.

varios terrenos de finqueros que corren el riesgo de ser expropiados e incluso el diseño de la vía atraviesa al cementerio general.

Mapa 3.5. La vía estatal colectora E45-1 y el proyecto Mirador



Fuente: Trabajo investigativo de campo.

Algunas semanas más tarde de mi visita a Tundayme, la Agencia de Información Ecológica Tegantai informó que a finales de junio de 2016 el Centro Shuar Yanúa Kim se inundó por una inusual crecida del río provocada por el desbanque de material en sus ribera para usarlo

en la construcción de la vía. A eso se suman las expropiaciones de tierras para poder consolidar este camino pavimentado que, desde el 2013, forma parte también de la red vial estatal.

En efecto tres años antes, mediante acuerdo ministerial No. 29 de 5 de marzo de 2013, el MTOP declaró e incluyó como parte de la red vial estatal a las dos vías que ingresan desde la carretera Troncal Amazónica (E45) a la parroquia: 1) el tramo Chuchumbleta-Puente sobre el Río Zamora-El Quimi-Tundayme-Mirador, y; 2) el tramo que parte desde la Y entre el puente sobre el Río Zamora y El Quimi, en dirección suoriental, hacia Machinaza y Santa Cruz (mapa 3.5).

A estas dos vías las ha denominado carretera estatal colectora E45-1 encargando su administración a la Dirección Distrital del MTOP en Zamora “mientras dure el Proyecto Estratégico Minero [...] y una vez que termine [...] serán entregados al Gobierno Autónomo Descentralizado respectivo.”⁵² Adicionalmente la Dirección Distrital de Zamora Chinchipe del MTOP, mediante Oficio No. MTOP-DDZCH-16-97-OF de 20 de abril de 2016, informó que la intervención para mejorar y ampliar esta vía está a cargo de la empresa ECSA. En esa medida, la empresa SIMAR de Loja es una empresa subcontratada de la empresa minera quien ejecuta una vía estatal para su propio beneficio.

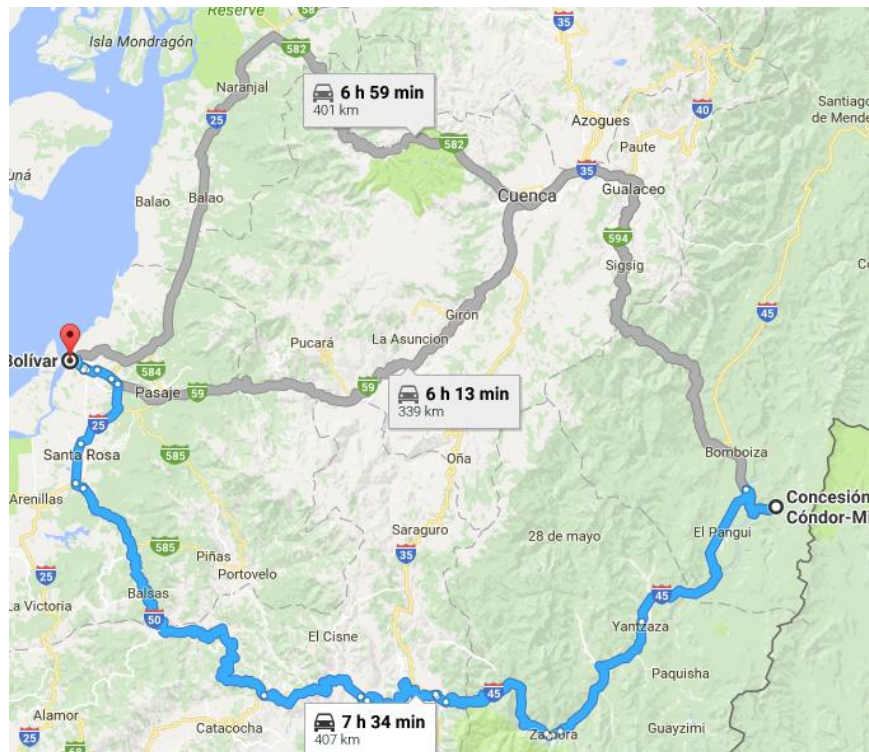
Ahora bien, para que el proyecto Mirador pueda producir la plusvalía de la explotación de minerales a gran escala requiere de carreteras que le permita transportar lo más rápido posible el concentrado de cobre y otros minerales hacia un puerto para su exportación. En la actualización del Estudio de Factibilidad del proyecto presentado a la Agencia de Regulación y Control Minero (en adelante ARCOM) el 24 de enero de 2011 se menciona como la vía más adecuado para la circulación de los minerales a la ruta Proyecto Mirador-Tundayme-Chuchumbleta-Zamora-Loja-Machala-Puerto Bolívar.⁵³ El Puerto de Guayaquil queda más lejos del Proyecto Mirador y el Puerto Morona, como se ha dicho, no se construirá. Dicho estudio elaborado por la empresa detalla:

⁵² Acuerdo ministerial No. 29 de 5 de marzo de 2013, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

⁵³ El martes 29 de marzo de 2016, la Agencia de Regulación y Control Minero (ARCOM) me autorizó la revisión, no así las copias, de estudios de impacto ambiental y de informes de monitoreo y control del Proyecto Mirador.

El sistema de carreteras es adecuado para cargas ligeras y podrá con los camiones de concentrado [de cobre] los cuales se estima que tendrán un peso neto de 52t. Sin embargo, el peso neto de los camiones con cargas asociadas a la construcción pueden superar las 100t. Todos los puentes a lo largo de la ruta de Loja han sido evaluados para cargas más pesadas y se ha propuesto un programa para reparar y reforzar nueve de ellos. No se han asignado costos para el mantenimiento de carreteras.⁵⁴

Ilustración 3.2. Posibles rutas para traslado de minerales a Puerto Bolívar



Fuente: Google Maps.

La ruta prevista tiene 407 kilómetros de recorrido entre el proyecto minero y el Puerto Bolívar. Si bien es más larga que otras alternativas que atraviesan por la ciudad de Cuenca, sin embargo, es la única ruta pavimentada actualmente con excepción de los 11 kilómetros que le separan al proyecto minero de la Troncal Amazónica (E45) y que la empresa ECSA está interviniendo actualmente. Las vías colectoras E594 entre Gualaquiza y Cuenca y E59 entre

⁵⁴ Actualización del Estudio de Factibilidad del Proyecto Mirador presentado por ECSA a la Agencia de Regulación y Control Minero el 24 de enero de 2011. Pág. 114.

Cuenca y Pasaje son vías lastradas aún en malas condiciones para transitarlas pese a que también están siendo intervenidas por el Estado (ilustración 3.2).⁵⁵

Así, el supuesto canal intermodal entre Puerto Morona y Puerto Bolívar confirma su rol de carretera de integración nacional, específicamente de penetración hacia los enclaves extractivos. Se confirma además su lógica de movimiento, desde el interior (hinterlands) hacia el exterior, en este caso, desde Tundayme hasta el Puerto Bolívar para la circulación y exportación de minerales. Esta ruta, además, beneficia a otros proyectos mineros a gran escala en la zona, sin embargo, este tema particular se aborda en el capítulo 4 de la presente investigación.

De todos modos, es pertinente mencionar que la conformación de la parroquia de Tundayme también fue resultado de los procesos de colonización espontáneos y organizados promovidos por el Estado en la década de los 60 y 70 del siglo XX vinculado a la política de construcción de fronteras vivas con la intención de evitar nuevas pérdidas territoriales después de la firma del tratado de Río de Janeiro en 1942 con el Perú. Inicialmente, el camino entre Tundayme y Chuchumbleta fue construido con mingas y el apoyo de maquinaria municipal y provincial para poder conectar a los finqueros de la zona –El Quimi, Tundayme, Valle de El Quimi, Santa Cruz, San Marcos– con la vía principal y con las cabeceras cantonales de El Pangui y Gualaquiza (Colectivo de Investigación y Acción Psicosocial 2017).

Recién en 1976 el Estado contrató el lastrado del camino para volverlo transitable hasta el destacamento militar ubicado entre la cabecera parroquial y el actual Proyecto Mirador. En la década de los 80 se legalizaron los terrenos de propiedad de los militares a los primeros habitantes de Tundayme y en 1994 se constituyó legalmente como parroquia rural (Colectivo de Investigación y Acción Psicosocial 2017). Sin embargo más de cincuenta años debieron transcurrir para que esta vía se pavimente. En esa medida, la confirmación del contrato de explotación de minerales en la zona entre el gobierno nacional y ECSA es determinante para que esta vía de aproximadamente once kilómetros, antes parte de la red vial provincial, se pavimente y pase a ser parte de la red vial estatal. Una vía que, en la actualidad, ya no beneficia a los productores agrícolas de la zona, algunos de ellos desplazados del lugar sin

⁵⁵ En la última salida de campo, recorrí en auto privado por la ruta Cuenca-Santa Isabel-Pasaje. Después de recorrer la Panamericana entre Quito y Cuenca, empieza una ruta lastrada en mal estado. A mitad de camino se construye el proyecto hidroeléctrico Minas San Francisco.

ninguna reparación por sus derechos vulnerados salvo un valor económico por la tierra perdida.

De ese modo, mientras que en Tundayme existe la sensación de que, a medida que avancen las obras de construcción de la planta de beneficio e inicio de la explotación industrial de minerales, la actividad agrícola de la zona irá disminuyendo y la gente se verá obligada a abandonar sus tierras; en las ciudades de Zamora, Loja y Machala la expectativa del inicio de la fase de explotación sumado a la decisión de transportar los minerales a lo largo de la red vial estatal que conecta a esas ciudades actualiza las promesas de integración y desarrollo que provoca la carretera en su articulación al ciclo de circulación del capital minero, como lo veremos en la siguiente sección de esta investigación.

Así, la situación de Tundayme aparece como un límite al poder de encantamiento de las carreteras y de la promesa de desarrollo en general, pues su consecuencia más negativa es que al articularse su construcción con las actividades mineras a gran escala en la zona, se ha convertido en un sendero para el despojo y el empobrecimiento de sus habitantes. Su construcción se convierte en símbolo material de las promesas incumplidas de la modernidad. Al respecto, el técnico de la Junta Parroquial menciona que el Estado tampoco construirá una ciudad del milenio prometida en la zona fruto de las regalías anticipadas por la empresa minera al gobierno nacional, setenta millones de dólares, valor que se invirtió en ciudades cercanas al proyecto como El Pangui y Zamora.⁵⁶ “Ahí donde están los votos es que el Estado trata de convencer de la minería responsable”⁵⁷ afirma Salvador Quishpe prefecto de Zamora Chinchipe.

¿Para qué la pavimentan y hacen más grande? Es para que pasen esos grandes camiones, unas volquetas bien grandes que tienen que pasar a la mina, los tráileres que sacarán el mineral. A nosotros nos bastaba con que el camino esté en buen estado, lastrado y sin huecos. Que ahora pavimenten para nosotros es mentira, si acá nos están sacando de la parroquia.⁵⁸

Son las cuatro de la tarde en Tundayme, los miembros de la Junta Parroquial comparten una actividad con algunos adultos mayores en la cancha techada del centro poblado. Mientras

⁵⁶ Rodrigo Sánchez, técnico de la Junta Parroquial de Tundayme, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Tundayme, 21 de abril de 2016.

⁵⁷ Salvador Quishpe, Prefecto Provincial de Zamora Chinchipe, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 28 de marzo de 2016.

⁵⁸ Conversación de carretera con finquero de El Quimi llegando a pie hasta Tundayme, 21 de abril de 2016.

bailan, cuentan chistes y reparten algunos refrigerios, las volquetas de la empresa SIMAR siguen pasando de un lado al otro de la vía, las camionetas de la empresa ECSA recorren su camino hasta el campamento, a los lejos se puede ver el desbroce del bosque tropical donde se abrirá la mina. Miro a esa gente vieja que abrió con su esfuerzo el camino hasta sus fincas hace cincuenta años. Esa gente vieja que ahora espera que el tiempo no les dé la razón, que el inicio de la actividad minera no signifique el final de la actividad agrícola y que la carretera pavimentada no sirva sólo para verse obligados a salir del lugar, para irse a la ciudad.

Una hora después de la actividad con los adultos mayores me embarco en la camioneta de la Junta Parroquial de regreso a Gualaquiza. Voy en el cajón aferrado mientras nos azotamos en los huecos del camino intervenido por la empresa SIMAR. Lejos, ya de la parroquia rural nuevamente aparece el poder de encantamiento de las carreteras, esa sensación de velocidad que se siente en mi espalda una vez circulamos por el pavimento de la E45, a más de noventa kilómetros por hora. En menos de media hora arribamos a Gualaquiza.

Cerca de esa ciudad en la parroquia Bomboiza, un dirigente de la nacionalidad Shuar critica a las carreteras, comenta que su construcción vinculada a proyectos hidroeléctricos y a la explotación de recursos naturales, lo único que han provocado es una invasión al territorio de la nacionalidad Shuar que ha tenido que lidiar inicialmente con los campesinos colonos de la sierra y sacerdotes de la iglesia, luego ser reclutados por el ejército ecuatoriano, y ahora contratados y asediados por empresas mineras y de otro tipo que se han asentado en el territorio. Afirma que un sector de la nacionalidad Shuar no está de acuerdo con esa política de construcción de carreteras porque pone en riesgo sus modos de vida.

Las carreteras están planificadas... es entrada libre del comercio internacional. La vía del Morona [Y de Patuca - Puerto Morona], esa vía es una vía para la invasión de las tierras y de los pueblos indígenas, tanto como en el Perú, tanto como en el Ecuador, esa vía para servir para un desorden social, no es lo que dicen ellos para un desarrollo. Claro desarrollo para las empresas sí, porque ellos sí cosechan todo. Si el petróleo costaba millones de dólares y la minería va a costar millones de dólares, no va a quedar en el bolsillo Shuar ni de los ecuatorianos pobres.

Yo digo la primera invasión ya pasó, nos hemos puesto de acuerdo. Pero viene la segunda invasión que es las empresas. Los mestizos, así como dije hace rato, tienen una filosofía distinta de hacer títulos individuales, poner la tierra pero para comercio, no se les sale de la

mente que la tierra es comercio. Nosotros tenemos un territorio, no podemos vender e irnos, a dónde nos vamos a ir. Nos quieren sacar es lo que quieren.⁵⁹

La perspectiva de este dirigente de la nacionalidad Shuar da cuenta de otro límite al poder de encantamiento de las carreteras. Así, tanto en la parroquia de Tundayme como en varios Centros Shuar afectados por la minería y las infraestructuras asociadas a su inminente inicio, entre ellas la carretera Puerto Morona-Puerto Bolívar, han provocado precisamente lo contrario, un desencanto frente al Estado y sus promesas de modernidad.

2.5 En la ciudad, los senderos nos siguen encantando

Ahora bien, pese a estos límites al poder de encantamiento que producen las carreteras, o dicho de otro modo, la posibilidad de un desencanto en relación con las promesas que generan en determinados lugares, a continuación, se analiza el modo en que se re-actualiza el poder de encantamiento de las carreteras en la ciudad, sobre todo, en los poderes políticos y económicos locales de las cuatro capitales de provincia asociadas a esta carretera: Macas, Zamora, Loja y Machala.

Después de mi estancia en Tundayme y Bomboiza, recorrí en ranchera desde Gualaquiza hasta el Pangui, cabecera cantonal, para intentar hablar, infructuosamente, con la empresa ECSA. A las once de la mañana, después de una hora de espera para abordar un bus, decido *halar dedo*⁶⁰ y un vehículo tipo jeep opta por llevarme. Su conductor, un oficial de policía en sus días de descanso viaja junto a su hijo desde Quito para visitar a sus padres que viven en la Parroquia los Encuentros. Conduce a más de 80 kilómetros por hora, y el tramo que un bus hace en cuarenta minutos o una hora lo realizamos en veinte minutos. Mientras rebasa un auto en una curva afirma que las carreteras garantizan velocidad y seguridad y agrega que “la gente de la zona está contenta porque ahora está conectada, puede ir de un lugar a otro sin perder tanto tiempo”.⁶¹ Me bajo en la parroquia Los Encuentros, donde tampoco pude obtener información de la empresa minera Lundin Gold que opera en esa zona. Mientras espero otra hora más para poder abordar un bus que me lleve hasta Zamora, miro la ruta y siempre son los autos que aparecen y desaparecen entre curvas a altas velocidades.

⁵⁹ Domingo Ankuash, Dirigente de la Nacionalidad Shuar, entrevista realizada por Francisco Hurtado, Bomboiza, 19 de abril de 2016.

⁶⁰ Gesto con la mano para pedir transporte gratuito al pie de la carretera.

⁶¹ Conversación de carretera con oficial de Policía que me lleva en su auto privado entre El Pangui y Los Encuentros, 28 de marzo de 2016.

Esa misma tarde ya en la ciudad de Zamora, Salvador Quishpe prefecto de Zamora Chinchipe, comenta que la decisión política de asfaltar las vías entre Zamora y Gualaquiza y entre Loja y Machala fue resultado de varias medidas de hecho coordinadas entre junio y agosto de 2006 en las provincias de El Oro, Loja y Zamora Chinchipe que exigieron al gobierno de Alfredo Palacio, entre otras cosas, que se asfalten esos dos ejes viales y se dé aval para la construcción del Aeropuerto Regional de Santa Rosa en la provincia de El Oro, obras ofrecidas y no concretadas desde 1998 en que se firmó la paz entre Ecuador y Perú, época en que se destinaron significativos recursos para esa zona.⁶²

El Presidente Palacio, debido a la presión social,⁶³ dispuso asfaltar, por primera vez, la vía entre Zamora y Gualaquiza, pero el material no duró ni un año. Fue el gobierno nacional actual, que se posesionó el 15 de enero de 2007 que invirtió en el re-capeo de toda la ruta, desde Puerto Morona a Puerto Bolívar. Todos estos tramos, agrega el Prefecto, fueron construidos en base las necesidades técnicas de las empresas mineras. “El asfalto tiene más de trece centímetros de capa de rodadura y en el caso de la Loja-Zamora se puso hormigón”.⁶⁴ El tramo entre Catamayo y el puente sobre el Río Pindo, límite provincial entre Loja y El Oro también es de hormigón. Sobre ese tramo un pasajero recordó que la vía fue asfaltada por primera vez entre el 2004 y el 2005, pero sólo había sido brea. El gobierno actual finalmente pavimentó la ruta. “Esperemos que el hormigón aguante los inviernos que hay acá” afirma el prefecto.⁶⁵

Para las prefecturas de El Oro, Zamora Chinchipe y Morona Santiago asentadas en las capitales provinciales la construcción de carreteras se percibe en directa vinculación con el desarrollo. El técnico de ordenamiento territorial del GAD de Morona Santiago afirma que “son la columna vertebral para el desarrollo”.⁶⁶ Su construcción, dice la Coordinadora de ordenamiento territorial del GAD de El Oro, trae más beneficios que impactos negativos. La

⁶² Salvador Quishpe, Prefecto Provincial de Zamora Chinchipe, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 28 de marzo de 2016.

⁶³ El año 2006, después del abandono del cargo de Lucio Gutiérrez (20 de abril), estuvo marcado por diversas protestas sociales contra los gobiernos neoliberales, incluidas la expulsión de mineras en Íntag y en Morona Santiago. El plan de gobierno del Movimiento PAIS recogía esas reivindicaciones sociales y ganaría las elecciones a finales del año.

⁶⁴ Salvador Quishpe, Prefecto Provincial de Zamora Chinchipe, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 28 de marzo de 2016.

⁶⁵ Conversación de carretera, pasajero en el bus entre Balsas y Loja, 20 de marzo de 2016.

⁶⁶ Rafael Uruchima, Técnico de Ordenamiento Territorial del gobierno provincial de Morona Santiago, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 19 de abril de 2016.

gente puede moverse más rápido y después de “sufrir los inconvenientes de la construcción, cuando se inaugura, inmediatamente cambia la situación de vida de la gente”.⁶⁷ Salvador Quishpe agrega que, si se construirían más vías las provincias no estarían tan desconectadas, “por ejemplo la ruta entre Yacuambi [provincia de Zamora] y Saraguro [Loja] podría ser una alternativa a los problemas de la vía Loja-Zamora”.⁶⁸

Sólo la Coordinadora de planificación y ordenamiento territorial del GAD provincial de Loja advierte que la construcción de las carreteras debe necesariamente articularse a una decisión política sobre la priorización de actividades productivas. Considera que construir carreteras a veces pueden ser inversiones que se pierden porque no se ha hecho un trabajo en lo productivo con las comunidades por donde van a atravesar las carreteras.⁶⁹ Esta precisión sobre la articulación de las carreteras dentro del ciclo de circulación del capital está ausente en las reflexiones de la mayoría de autoridades y funcionarios públicos del gobierno nacional y de los GAD locales. Con la excepción anotada, nadie la menciona expresamente, al contrario consideran que su construcción significa, de manera inmediata, la posibilidad de desarrollo de los lugares por donde atraviesan.

El caso del municipio de Loja es dicente de esta realidad. El Alcalde de esa ciudad promueve activamente la construcción de un Puerto Seco articulado a la ruta Puerto Bolívar-Puerto Morona, un infraestructura física para el acopio y distribución de mercaderías en el que, entre otras actividades, se espera intermediar con la carga de minerales que provenga desde Zamora Chinchipe en dirección al Puerto Bolívar, una especie de terminal de transferencia de carga. Para el alcalde, la única posibilidad de recibir beneficios de la explotación de minerales es que Loja se convierte en un centro de distribución de esos minerales, “eso nos va a dar mucha viada para desarrollarnos en varios aspectos. Nosotros no estamos temerosos de la minería, todo lo contrario” afirma el Alcalde.⁷⁰

Así mismo, en la ciudad de Machala, tanto el GAD provincial como el GAD municipal concuerdan en los efectos positivos de la decisión de que el Puerto Bolívar haya sido elegido

⁶⁷ Zoraida Jiménez, Jefa de Planificación Institucional del gobierno provincial de El Oro, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 16 de marzo de 2016.

⁶⁸ Salvador Quishpe, Prefecto Provincial de Zamora Chinchipe, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 28 de marzo de 2016.

⁶⁹ Mayra Ácaro, Coordinadora de Planificación y Ordenamiento Territorial del gobierno provincial de Loja, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 22 de marzo de 2016.

⁷⁰ José Bolívar Castillo, Alcalde de Loja, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 21 de marzo de 2016.

como el lugar para la exportación de minerales. Consideran que las posibilidades de mejorar la economía de los lugares por donde atraviesa la carretera y por los que circularán los minerales hacen suponer el incremento de otros negocios relativos a ese flujo de camiones cargados con minerales provenientes desde la amazonia –gasolineras, hospedajes, restaurantes y paraderos, mecánicas y vulcanizadoras, entre otros– mejorando así la economía de las zonas.⁷¹

Sin embargo los industriales de Loja y El Oro temen que con el inicio de la minería, si bien se va a generar ingresos para el presupuesto general del Estado de Ecuador, no se apuntala a procesos productivos que generen valor agregado en el territorio. Para el Gerente de Industrias Lojanas del Ecuador y presidente de la Asociación de Cámaras de la Producción de Loja (ACAPROL), le parece ilógico que se permita, nuevamente, a las empresas transnacionales llevarse “la riqueza en bruto, ¿por qué no se refinan los minerales acá? Generemos valor agregado antes de que se vayan en un barco por el Puerto”⁷² afirma el Gerente. Por su parte, una representante de la Cámara de Industriales de El Oro agrega que una limitante que se enfrenta es que la mayoría de productos que se exportan son materia prima sin procesar o con muy poco procesamiento.⁷³ En esa medida critican el modo en que se está planteando extraer los minerales por la ruta planteada.

Así, sólo los representantes de la burguesía industrial de las dos ciudades critican el modo en que las carreteras se articulan al capital extractivo dependiente de las empresas transnacionales sin ningún intento de generar valor agregado vía industrial en el propio país. Esta crítica constituye aparece como otro límite al poder de encantamiento que producen las carreteras, aunque la fracción de la burguesía industrial históricamente no ha podido dominar sobre la fracción de la burguesía articulada al capital extractivo y primario-exportador, como se ha revisado en el capítulo 2.

Como confirmación de esto, el 9 de julio de 2015 la APPB abrió la convocatoria para elegir la mejor oferta para el diseño, financiamiento, equipamiento, ejecución de obras adicionales, operación y mantenimiento del Puerto Bolívar. Durante la visita del Presidente de Turquía al

⁷¹ Arquitecto Minuche, Director de Planificación y Ordenamiento Territorial del Municipio de Machala, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 18 de marzo de 2016.

⁷² Gerente de Industrias Lojanas del Ecuador y presidente de la ACAPROL, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 30 de marzo de 2016.

⁷³ Representante de la Cámara de Industriales de El Oro, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 17 de marzo de 2016.

Ecuador en febrero de 2016 se firmó un acuerdo entre la APPB y la empresa Yilport ganadora del concurso de concesión. Y en agosto de 2016 finalmente el estado ecuatoriano firmó el contrato de concesión por cincuenta años con esta empresa turca que, entre su experiencia internacional, también maneja puertos de exportación de minerales. El Ingeniero José Zambrano, Jefe de Control de Gestión de la APPB, confirmó que la inversión que desarrolla el gobierno nacional en el Puerto Bolívar pretende mejorar y diversificar el volumen de exportaciones, que por ahora mayoritariamente es de banano. En consecuencia, el diseño y equipamiento de un puerto para minerales está incluido en la concesión a la empresa Yilport.⁷⁴ Así, el gobierno nacional ha invertido en esta ruta entre el Puerto Morona y Puerto Bolívar no sólo en términos de pavimentar y mejorar las condiciones técnicas de la vía, sino también de articularla al ciclo de circulación de minerales que se espera arranque en el año 2018 con el proyecto Mirador en la parroquia de Tundayme.

De ese modo, en los centros urbanos la construcción de carreteras sigue encantando a la par que varias infraestructuras se siguen construyendo. El Gobierno actual ha invertido en infraestructuras de todo tipo, embalses, represas, hospitales, escuelas, intercambiadores de tráfico, edificios para instituciones, puertos y aeropuertos, la gran mayoría visibles desde cualquier carretera o camino asfaltado que lo conecta. Echeverría (2010) menciona que el deseo de modernidad tiene como uno de sus fenómenos a la construcción de la ciudad, ese ideal hacia el que se proyecta la vida individualizada de los seres humanos, precisamente en oposición a la vida colectiva rural, considerada arcaica y no moderna. Es en la construcción de infraestructuras que la ciudad, como fenómeno de lo moderno, se presenta como la materialización de las promesas ofrecidas.

Resta decir que, esta ruta pavimentada para el Proyecto Mirador, en casi la totalidad de su recorrido es una carretera convencional básica de doce metros de ancho conformada por dos carriles de tres metros y medio de ancho cada uno, espaldones a cada lado de la vía de metro y medio de ancho cada uno y cunetas de un metro de ancho cada una. Sólo el tramo entre la Y de la Avanzada y el acceso a la ciudad de Machala –35 kilómetros– es una autopista de alta capacidad. En el tramo entre la Y de la Avanzada y la redondel de ingreso al Aeropuerto Regional Santa Rosa la vía es de asfalto, tiene 26,6 metros de ancho, es de cuatro carriles, dos de ida y dos de vuelta, de 3,65 metros de ancho cada uno, y una división conformada por el

⁷⁴ Jefe de Control de Gestión de la Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 6 de mayo de 2016.

parterre y dos espaldones de 5 metros. Adicionalmente tiene dos espaldones más a cada lado de 2,5 metros y cunetas de un metro. En el tramo entre ese redondel y la Y de Corralitos, la vía es de hormigón, de 6 carriles, tres de ida y tres de vuelta, con las mismas características técnicas que la anterior y de un ancho total de 33,9 metros. Y desde la Y de Corralitos hasta la ciudad de Machala la vía sigue siendo de hormigón, es de cuatro carriles por lado con iguales características técnicas que las descritas, acumulando un ancho de 41,2 metros.

Al respecto el Subsecretario Regional No. 7 del MTOP informa que, ante la expectativa del inicio de la circulación y exportación de minerales del Proyecto Mirador, la ruta entre Puerto Morona y Puerto Bolívar enfrentaría problemas de tráfico, sobre todo en los tramos entre Zamora y Loja y el tramo entre Loja y la Y de Velacruz. Estos tramos tienen el segundo mayor índice de tráfico de la ruta después del tramo entre la Y de El Cambio y la Y de la Avanzada que, como se ha dicho, actualmente ya es una vía de alta capacidad.⁷⁵

El Subsecretario también informó que esos tramos, por el tráfico de vehículos que podría generarse, podrían ser concesionados para que sean ampliados y administrados por empresas privadas en el marco de la ley que permite consolidar asociaciones público privadas (APP) para proyectos estratégicos. En efecto, en la actualidad el tramo entre la Y de El Cambio y la Y de la Avanzada es parte de la concesión que se está gestionando para la ruta Rio Siete-Huaquillas, es decir parte del eje vial 1 dentro de la Troncal de la Costa (E25).⁷⁶ Estas ampliaciones de vías, que por ahora son nuevas promesas de la innovación tecnológica para la circulación de personas y mercancías, re-actualizan el poder de encantamiento desde el discurso oficial pese a las promesas incumplidas y los límites que se han descrito en estas secciones.

3. El poder de encantamiento y sus límites

Resta decir que la construcción de senderos en el Ecuador se legitima sobre varios mecanismos de encantamiento como capacidad que tienen las carreteras de que, pese a las promesas incumplidas y a algunas de las consecuencias negativas que su construcción genera, su mayoritaria legitimación sigue convenciendo sobre su construcción. Cotidianamente las promesas de modernidad que generan las carreteras se actualizan en la sociedad mayoritaria,

⁷⁵ Subsecretario Regional No. 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ingeniero Israel Villavicencio, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 22 de marzo de 2016.

⁷⁶ Subsecretario Regional No. 7 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ingeniero Israel Villavicencio, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 22 de marzo de 2016.

no sólo en el discurso político de las autoridades públicas o por las mejoras técnicas que los ingenieros adoptan al construirlas sino también porque en las localidades por donde atraviesan, varias personas confían que, en el futuro, la situación va a mejorar como resultado de la construcción de esas infraestructuras y de otras nuevas o por el acceso a determinados bienes materiales que permitan aprovechar sus beneficios.

Ahora bien, en este capítulo se ha dado cuenta también de que el poder de encantamiento vinculado al deseo de modernidad capitalista se encuentra con límites e incluso, en ocasiones, con procesos de desencantamiento frente al Estado precisamente porque las infraestructuras fallan en cumplir con las promesas de modernidad por su incapacidad para vencer obstáculos físicos y sociales que determina su construcción o porque su construcción se articula a actividades que modifican e impactan negativamente su ya precaria situación socio-económica. De ahí que se observa que el poder de encantamiento de las carreteras expresa distintas intensidades, hay localidades que están más o menos encantados, y que dicha intensidad está determinada tanto por la ubicación geográfica y las características de las localidades respecto a la vía así como por las bases materiales de subsistencia y de reproducción social de las personas y comunidades de esas localidades.

Así, el hallazgo más relevante en el presente análisis es la relación entre tres elementos que configuran la intensidad del poder de encantamiento: 1) las condiciones materiales de subsistencia y de reproducción social; 2) las disímiles características de las distintas localidades por donde atraviesa una carretera (sectores urbanos o rurales y respecto a los últimos, si están conectados o no a vías carrozables), y; 3) el modo en que una carretera beneficia a distintos tipos de capital y produce impactos diferenciados en las localidades por donde circula. Sólo a través del análisis entre estos tres elementos se puede entender el modo diferenciado en que se produce el poder de encantamiento de las carreteras e incluso la posibilidad de que se desvanezca al punto del desencanto precisamente por la incapacidad que las carreteras tienen, por sí mismas, de cumplir con las promesas de modernidad.

Finalmente, este mecanismo de re-actualización de las promesas, si bien está vinculado a un deseo de modernidad que supone un constante cambio de las condiciones socio-económicas de las localidades por donde una carretera atraviesa, se construye con mayor intensidad en los lugares de concentración de personas, capital e infraestructuras, lo urbano y específicamente la ciudad como el lugar moderno, racional, individual y capitalista, lugar que se opone a la

visión arcaica del campo y lo rural (Echeverría 2010). Ciudades donde, además, habita la mayoría de la población que tiene la capacidad de legitimar, por votación, modelos hegemónicos de modernidad urbana en desmedro de lo rural y su integración al territorio nacional (Hurtado Caicedo 2015b).

Capítulo 4

La ruta de los minerales, nueva promesa de modernidad

En el capítulo anterior se analizó el modo en que la construcción y mejoramiento de carreteras estatales por el gobierno nacional se legitiman por la re-actualización de las promesas que generan, su poder de encantamiento, incluso pese a su limitada capacidad para cumplirlas. Ahora bien, uno de los hallazgos relevantes en dicho capítulo es la confirmación de que las carreteras priorizan determinados tipos de capital, en este caso, el extractivo, como resultado del modo en que logran aniquilar el tiempo de circulación de determinadas mercancías de manera eficiente a través del espacio existente entre el lugar de la producción y los lugares de consumo. Este modo específico de articulación de las carreteras al capital extractivo que circula de manera global, además, da cuenta de una continuidad del legado histórico y geográfico por el que se han construido los senderos estatales en el Ecuador, tal como se analizó el capítulo 2.

Ahora bien, es relevante precisar que la ruta Puerto Morona-Puerto Bolívar no sólo articula el ciclo de circulación para un solo proyecto minero, el proyecto Mirador en la parroquia rural Tundayme de la provincia de Zamora Chinchipe. Todo lo contrario, constituye el eje vertebrador y articulador de una región minera en el sur del Ecuador, *la ruta de los minerales*, al conectar a varios proyectos mineros metálicos de mediana y gran escala e infraestructuras para el transporte, entre otras, las cuales se articulan a la institucionalidad pública nacional y al apoyo de gobiernos locales, delimitando y garantizando un espacio del territorio nacional funcional al ciclo de circulación del capital. Además, esta región minera del sur se convierte, a través del discurso político actual, en una nueva promesa de desarrollo y modernidad capaz de superar las desigualdades en Ecuador.

En ese sentido, este capítulo aborda en primer lugar el modo específico en que el momento actual de la construcción de carreteras estatales en Ecuador provoca desarrollos geográficos desiguales, en segundo lugar se describe a la región minera del sur articulada por la ruta de los minerales y finalmente se analiza el modo en que dicha región se articula con los discursos del Estado, los GAD locales y las empresas como promesa de desarrollo y superación de la pobreza.

1. Senderos para el desarrollo geográfico desigual

Hasta el momento, se ha presentado un análisis sobre esta ruta entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar que evita enfocarla desde una posición moral sobre si las carreteras son buenas o malas o si se pueden calificar como positivas o negativas. Si bien es evidente que la movilidad por los lugares por donde atraviesa se ha modificado y, en ocasiones, ha provocado consecuencias positivas a partir de su ampliación y mejoramiento técnico, no es menos cierto que las carreteras están reconfigurando el espacio social por donde atraviesan, jerarquizando y diferenciando a distintos ciclos de circulación de capital, y por lo tanto produciendo desarrollos geográficos desiguales legitimados a través de procesos de encantamiento (Harvey y Knox 2012).

Ya en el capítulo dos de la presente investigación se advirtió que los senderos del Ecuador están histórica y geográficamente determinados por el modo en que el territorio ecuatoriano se ha ido incorporando paulatinamente al ciclo de la circulación del capitalismo global, y que para el caso del Ecuador, la división internacional del trabajo impuesta en el siglo XIX, nos determinó como un país primario exportador, primero de productos agrícolas de monocultivo en la costa y posteriormente de la exportación de petróleo sin ningún tipo de refinamiento. Este modo en el que opera el capitalismo global articulado a los arreglos y disputas entre distintas fracciones de la burguesía local provocaron que el Estado se concentre en la construcción de senderos que conectan tanto a los centros urbanos grandes e intermedios¹ como a los enclaves extractivos –cacao, banano, camarón, atún, café, petróleo, flores– con puertos aéreos y marítimos de exportación.

De ahí que, en distintas zonas del territorio se pueden detectar procesos simultáneos de avance, estancamiento y retroceso de caminos precisamente como resultado de los distintos ciclos económicos de determinados productos para la exportación, sus auges y sus crisis. La ruta entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar refleja esta tendencia. Recién en 2007 se decide políticamente su consolidación como eje vial transversal que integre a las tres regiones naturales del país en el sur del Ecuador. Dicha consolidación se justifica por la capacidad del Estado de realizar obra pública sostenida en los ingresos petroleros y de recaudación tributaria y fundamentalmente vinculada al alto precio de los minerales metálicos en el mercado y, como su consecuencia más directa, el inminente inicio de explotación industrial de minerales

¹ Herencia del modo de producción social del espacio impuesto por la conquista española.

metálicos a gran escala en, al menos, dos proyectos de minería en la provincia de Zamora Chinchipe.

Ahora bien, Harvey (2007b), al analizar el dominio del capitalismo, refiere que los Estados juegan un rol imprescindible en los procesos de acumulación del capital. “Un Estado fuerte armado con fuerzas policiales y el monopolio sobre los instrumentos de violencia puede garantizar ese marco institucional y proporcionarle dispositivos constitucionales bien definidos” (Harvey 2007b, 81). Incluso en los procesos de acumulación por despojo los Estados juegan un rol fundamental para traspasar derechos colectivos de propiedad a derechos exclusivos de ciertos capitalistas (Harvey 2007b; Acosta y Hurtado Caicedo 2016).

En esa medida, cada Estado actúa de manera particular según sus propias conformaciones internas. En el caso ecuatoriano, entre 1979 y 2006 un estado débil y en proceso de flexibilización de controles y privatización de sus instituciones dejó de invertir en la red vial estatal con la intención de justificar la necesidad de la inversión privada vía concesiones y privatizaciones, lo cual tampoco sucedió, entre otros factores, debido a los efectos de la crisis económica provocada, un momento de estancamiento y retroceso de la infraestructura para el transporte construida hasta ese entonces. Sólo algunas vías en Guayas y la Panamericana (Troncal de la sierra E35), en el tramo entre Rumichaca y Riobamba, fueron concesionadas. Un momento de destrucción creativa del entorno construido, escenario propicio para un nuevo proceso de acumulación de capital (Harvey 2007b).

Después de ese momento de destrucción de las carreteras, desde el año 2007 hasta la actualidad, el gobierno nacional ha recuperado y fortalecido su capacidad de regulación y control en todas las actividades productivas y de gestión del Estado, como se ha reiterado ya, gracias a los altos precios de commodities, en especial del petróleo, y los ingresos provenientes de la recaudación tributaria. El Estado, en esta década, se constituye en actor principal de reformas estatales y promotor de innumerables obras públicas, entre ellas, haber destinado casi 9.000 millones de dólares en 9 años para re-construir y mejorar la red vial estatal que se había construido durante el primer boom petrolero y los ingresos que generó (1972-1980) y que en la época neoliberal se destruyó.

Es evidente que las políticas de construcción de carreteras, desde la perspectiva de la economía política, obedecen a la tendencia del capitalismo global de acortar el espacio a

través del tiempo (Marx 1972), de “un incesante impulso hacia la reducción o eliminación de las barreras espaciales, junto con impulsos igualmente incesantes hacia la aceleración de la rotación del capital” (Harvey 2007b, 87). Eso implica grandes inversiones en la construcción de, entre otras, infraestructuras para el transporte que se convierten capital fijo que se fija a la tierra y que hacen parte de un ambiente construido para la producción, el intercambio y el consumo (Harvey 1990)², absorbiendo montos significativos de capital, los cuáles deben usarse a riesgo de que se pierdan o se devalúen sin haber activado nuevos procesos de acumulación de capital (Harvey 2007).

En consecuencia, no se puede explicar la construcción de infraestructura para el transporte sólo como una obra en beneficio de la movilidad de las personas sino sobre todo desde su oportuna inserción temporal y geográfica con la circulación del capital (Harvey 1990). Al respecto, es pertinente igual considerar que la circulación del capital global está constituida también por procesos moleculares de acumulación de capital, distintos tipos de capital, en cuyas tensiones y contradicciones se pueden producir regiones geográficas más o menos estables que facilitan procesos de acumulación de capital (Harvey 2007b).

En ese sentido, si pensamos en los senderos históricos del Ecuador, la burguesía terrateniente de la costa y de la sierra y la burguesía comercial, al inicio del boom petrolero, se articuló rápidamente a los capitalistas transnacionales pensando en obtener una significativa parte de la plusvalía que resulte de las exportaciones petroleras (Cueva 1991). No así la burguesía industrial nacional, concentrada mayoritariamente en Quito y Guayaquil, que no ha podido ser determinante en los procesos de dominio capitalista de unas fracciones por sobre otras (Villalobos 1996). De otra parte, las comunidades rurales, campesinas e indígenas, históricamente se han encargado de la producción agrícola para el consumo interno, en su transición de relaciones de producción pre-capitalistas a una actual situación de productores relativamente autónomos que no participan de una parte significativa de la plusvalía generada, a diferencia de los intermediarios del transporte y la comercialización de la producción, estos últimos otra fracción de la burguesía nacional.

² Otros capitales fijos para la producción pueden cambiar de lugar según las necesidades de rotación del capital. Al respecto se puede revisar David Harvey (1990). *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica. Págs. 210-243.

Estas articulaciones históricas de la burguesía como procesos moleculares de acumulación de capital explican también en el modo en que los senderos del Ecuador se han modificado. Una histórica concentración de recursos e inversión en las vías de conexión entre Quito y Guayaquil y sus alrededores inmediatos –por ejemplo la vía Riobamba-Pallatanga-Guayaquil; la Alóag-Santo Domingo-Quevedo; en su época el Ferrocarril, y; la Troncal de la Sierra entre Ibarra y Cuenca– y sólo a partir de la década de los 60 y 70 del siglo XX, la incorporación de la amazonia con vías transitables a consecuencia del inicio de la explotación petrolera y de la necesidad de presencia soberana en la frontera con Perú, con significativas diferencias en las vías entre Quito y el enclave petrolero nororiental y el resto de conexiones entra la sierra y la amazonia en el centro y sur del Ecuador.

Ahora bien, varias de las carreteras estatales hacen parte de distintas regiones por donde circulan distintos tipos de capital, más o menos estables. Una de ellas claramente definida en el norte del Ecuador conformada por los pozos petroleros nororientales, los dos oleoductos que se dirigen hacia Esmeraldas –el SOTE y el OCP–, las vías que conectan las tres regiones en el norte, a varias terminales terrestres y aeropuertos incluido uno internacional, el puerto marítimo de Esmeraldas, infraestructuras eléctricas y de telecomunicaciones, articuladas por el poder político asentado en Quito que consolidan la región extractiva petrolera. Otra, la región industrial en la provincia del Guayas donde se articulan una serie de puertos fluviales de exportación públicos y privados en la cuenca del Río Guayas, una gran zona industrial en la periferia de Guayaquil, su aeropuerto y terminal terrestre que configura tanto la producción como la exportación de mercancías ecuatorianas y la importación de insumos y bienes para su industrialización o para el comercio nacional interno.

Otro resultado derivado de las tensiones y arreglos entre fracciones de la burguesía nacional, tal como lo comenta Dávalos (2009), es que el gobierno central se hace cargo sólo de las carreteras que conectan a los centros urbanos y a los enclaves extractivos con los puertos de exportación, mientras que los gobiernos provinciales tienen competencias en la vialidad que conecta a la producción nacional, entre ella la agrícola, artesanal y manufacturera rural destinada al mercado de consumo interno. Estas competencias diferenciadas entre gobierno central y gobiernos locales además están marcadas por una alta concentración del presupuesto para infraestructura vial en el primero en desmedro de los segundos.

En la actualidad el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante COOTAD)³ explícitamente divide las competencias, no sólo de vialidad, sino de actividades productivas entre el gobierno nacional y los GAD provinciales, jerarquizando así a distintos ciclos de circulación de capital dentro del territorio. El Art. 41 determina las funciones de los GAD provinciales, entre ellas, “fomentar las actividades provinciales productivas, así como las de vialidad, gestión ambiental, riego [y] desarrollo agropecuario” con excepción de la vialidad urbana que es de competencia de los GAD municipales. Así mismo la extracción de recursos naturales por mandato constitucional y del COOTAD constituye competencia exclusiva del gobierno central.

Como resultado, derivado de la decisión política y las formas jurídicas que ha adoptado esta división de competencias, mientras que el gobierno nacional cuenta con ingentes recursos para mantener y mejorar menos de un cuarto de la totalidad de caminos del Ecuador, los gobiernos provinciales tienen que lidiar con sus exiguos presupuestos para poder mantener transitables los caminos provinciales a su cargo, que son la gran mayoría.

De los 43.197 kilómetros que a 2011 conformaban la red vial nacional (IGM 2013), sólo el 21,7% están a cargo del gobierno nacional mientras que el 78,3% están a cargo de los GAD provinciales, municipales y parroquiales. Sin embargo, pese a la significativa diferencia en kilómetros que mantener el gobierno nacional ha invertido 8.943,4 millones de dólares en nueve años, es decir un promedio de 993,7 millones de dólares por año (tabla 4.1).

Esa inversión estatal también resulta inequitativa y desigual si se la desglosa por provincias. Así, en las provincias de Pichincha, Guayas y Manabí el gobierno central invirtió en 9 años 2.450,5 millones de dólares, es decir el 27,4% del total de la inversión en esos 9 años y sólo en Manabí alcanzó el 13,5%. Mientras tanto en las provincias de El Oro, Loja, Zamora Chinchipe y Morona Santiago invirtió 1.541,7 millones de dólares, es decir sólo un 17,2% del total de la inversión. Con excepción de Loja que se invirtió el 6,7% de la inversión nacional, en las otras tres provincias el monto de inversión no alcanzó ni el 5% en cada una de ellas, en efecto, en Zamora Chinchipe se invirtió sólo el 1,8% (160,5 millones de dólares) de la inversión en la red vial estatal (tabla 4.1).

³ Publicado en R.O. Suplemento 303 de 11 de agosto de 2010.

Tabla 4.1. Inversión del MTOP en carreteras 2007-2015 (en millones de dólares)

REGIÓN	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL	%
NACIONAL	348,9	510,1	1.094,7	989,4	985,7	1.234,1	1.650,0	1.405,4	725,2	8.943,4	100%
	3,9%	5,7%	12,2%	11,1%	11,0%	13,8%	18,4%	15,7%	8,1%	100,0%	
El Oro	4,1	30,1	41,8	20,2	19,0	53,4	69,1	101,8	44,7	384,1	4,3%
Loja	3,0	30,3	82,6	42,1	78,0	123,2	130,1	49,9	38,8	578,2	6,5%
Morona S.	7,7	41,2	54,6	86,7	78,9	43,0	64,5	31,1	11,2	418,9	4,7%
Zamora Ch.	1,6	1,2	3,0	20,1	13,4	23,2	10,5	53,3	34,1	160,5	1,8%
TOTAL	16,4	102,9	182,0	169,2	189,3	242,9	274,2	236,1	128,8	1.541,7	17,2%
	1,1%	6,7%	11,8%	11,0%	12,3%	15,8%	17,8%	15,3%	8,4%	100,0%	
Pichincha	27,1	46,4	35,2	28,9	44,3	45,5	224,9	203,3	125,5	781,2	8,7%
Guayas	40,9	38,4	75,7	51,8	73,1	35,3	53,9	57,3	38,0	464,4	5,2%
Manabí	49,2	95,5	161,4	184,2	172,8	168,9	151,6	191,4	29,9	1.204,9	13,5%
TOTAL	117,3	180,3	272,3	264,8	290,2	249,7	430,4	452,1	193,5	2.450,5	27,4%
	4,8%	7,4%	11,1%	10,8%	11,8%	10,2%	17,6%	18,4%	7,9%	100,0%	

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Esta redistribución prioriza el criterio poblacional por sobre el territorial. Las provincias de Pichincha, Guayas y Manabí concentran el 52,4% de la población total del Ecuador mientras que las cuatro provincias por donde atraviesa la carretera suman sólo el 8,9%. Como expresión de las diferencias, mientras Guayas tiene el 25,17% de la población Zamora Chinchipe sólo tiene el 0,63%. Un criterio poblacional que privilegia además la concentración de personas en las grandes ciudades –Guayaquil, Quito, Portoviejo y Manta– en desmedro de extensas zonas rurales campesinas e indígenas del país, en clara expresión de esa modernidad hegemónica capitalista individual, racional y urbana del mundo (Echeverría 2010).

A esta inequitativa distribución de la inversión pública en la red vial nacional se suma además los exiguos recursos con que cuentan los GAD provinciales para cumplir con sus competencias de mejoramiento, ampliación y construcción de caminos en comparación con el número total de kilómetros de los que se deben encargar.⁴ Según acuerdo ministerial emitido por el Ministerio de Finanzas en marzo de 2016, el monto total asignado a los gobiernos autónomos descentralizados provinciales para ese año desde el Presupuesto General del Estado (PGE) fue de 772.694.545,28 millones de dólares. De ese monto, la provincia de El

⁴ Mediante oficio de 10 de mayo de 2016 solicité a la Subsecretaría de Relaciones Fiscales del Ministerio de Finanzas las células presupuestarias de ingresos y gastos de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, específicamente de los gastos en obras públicas desglosados por ítem. El día 3 de agosto de 2016, mediante oficio No. CTMF-2016-057 me respondieron que no entregarían la información solicitada. En esa medida y ante la falta de transparencia en la información, en base al monto de asignaciones del presupuesto general del estado del año 2016 se hace una generalización del gasto en vialidad por prefectura para comparar las diferencias entre la inversión pública del gobierno nacional y de los gobiernos provinciales en vialidad.

Oro recibió el 4,3% de los recursos, la provincia de Loja el 3,8%, Zamora Chinchipe sólo el 1,5% y Morona Santiago el 2,2%, acumulando entre todas ellas 90.817.973,97 millones de dólares que equivale al 11,8% de las transferencia total realizada (tabla 4.2).

Tabla 4.2. Asignaciones del PGE a los GAD provinciales (2016)

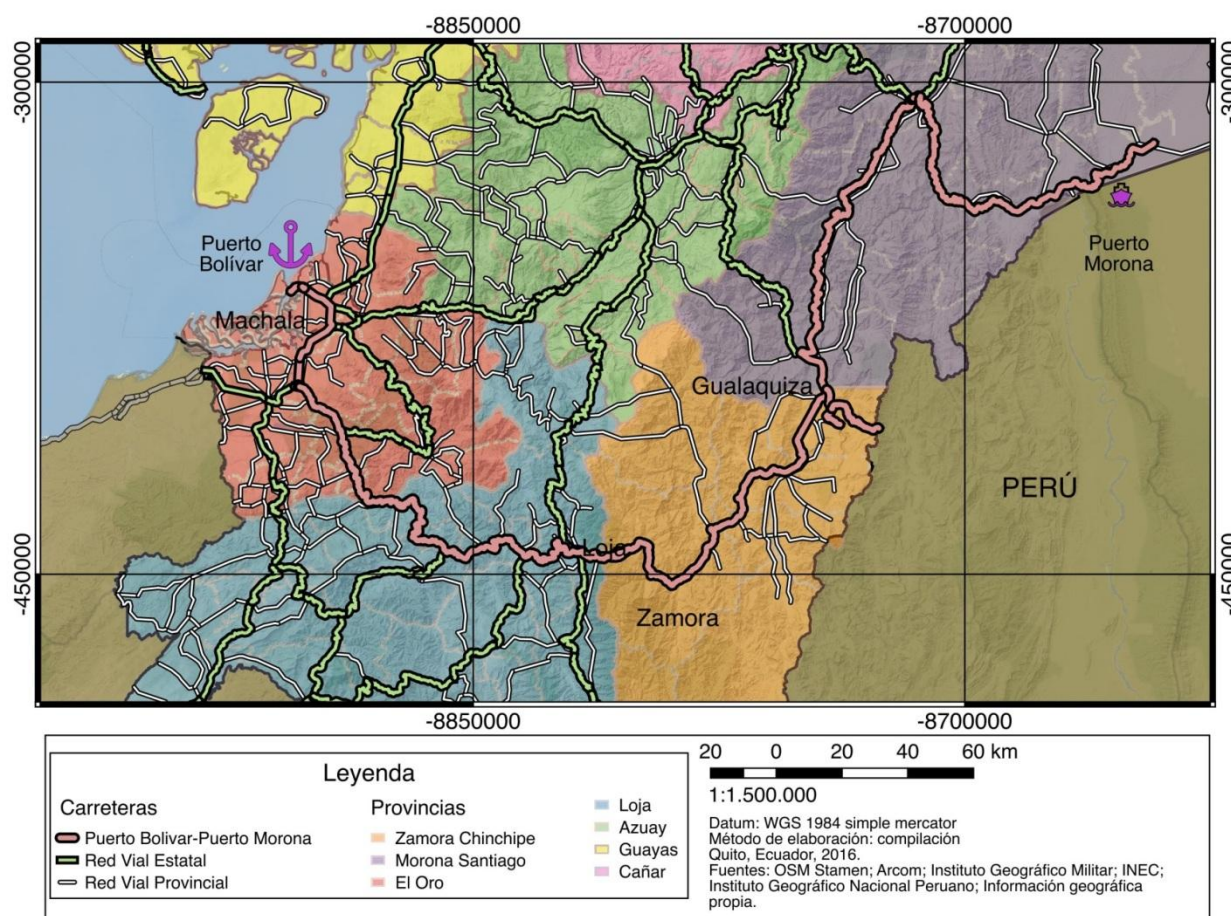
Total Nacional	772.694.545,3	100,0%
El Oro	33.344.271,9	4,3%
Loja	29.209.158,1	3,8%
Zamora Ch.	11.280.649,3	1,5%
Morona S.	16.983.894,8	2,2%
Total Sur	90.817.974,0	11,8%
PICHINCHA	88.707.722,3	11,5%
GUAYAS	139.971.955,8	18,1%
Total nodos	228.679.678,0	29,6%

Fuente: Ministerio de Finanzas (2016).

Ese monto expresa mayor desigualdad en comparación con las transferencias que reciben los gobiernos provinciales de los dos nodos de articulación internacional del país. Pichincha recibe el 11,5%, la misma cantidad que las cuatro provincias del sur juntas y Guayas recibe el 18,1% de las transferencias. Entre las dos acumulan 228.679.678,04 millones de dólares (29,6%), es decir casi un tercio del total de las rentas que se reparten entre las veinticuatro provincias del Ecuador y casi tres veces más en comparación a lo que reciben las cuatro provincias del sur del Ecuador.

En estas condiciones inequitativas, las cuatro provincias por donde atraviesa la ruta entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar, deben destinar una parte importante de sus presupuestos para asumir sus competencias en vialidad y poder mantener la totalidad de kilómetros de la red vial provincial a su cargo. La red provincial de Morona Santiago, según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2019, tiene 3.077 kilómetros de vías (que equivale al 33% de kilómetros de la red vial estatal) de las cuáles 1.191 kilómetros son caminos lastrados de dos carriles y otros 1.886 kilómetros son caminos vecinales, muchos de ellos de verano todavía. Por su parte, la provincia de Zamora, según la información proporcionada por el Ingeniero Byron Rodríguez, Director de Planificación del GAD Provincial, la provincia tiene 1.500 kilómetros (equivale al 16% de la red vial estatal) de red provincial (mapa 4.1).

Mapa 4.1. La red vial Estatal y las redes provinciales⁵



Fuente: Trabajo investigativo de campo.

En igual tendencia, en la provincia de Loja, según información proporcionada por la Ingeniera Mayra Ácaro, Coordinadora de Desarrollo Territorial del GAD provincial, la red vial provincial acumula 5.600 kilómetros (que equivale al 60% de la red vial estatal). Y, la Ingeniera Zorayda Jiménez, Jefa de Planificación Institucional del GAD de El Oro informó que en la provincia la red vial acumula 2.100 kilómetros (que equivale al 22% de la red estatal) de los cuáles el 21% son de asfalto, el 56% de lastre y el 26% de tierra –aún incluye caminos de verano (mapa 4.1).

De ese modo, pese a que las cuatro provincias acumulan 12.277 kilómetros de caminos, si asignaran cada año el 50% de sus recursos a vialidad –como lo hizo en el año 2016 la prefectura de Zamora Chinchipe– en el año 2016 las cuatro provincias habrían contado con un monto de, más o menos, cuarenta y cinco millones de dólares. Si estandarizamos ese valor

⁵ En el mapa sólo constan los caminos provinciales transitables, no existe información geográfica sobre caminos de verano en Ecuador.

para los últimos 9 años, entre enero de 2007 y diciembre de 2015 las cuatro provincias habrían contado con recursos para vialidad por 400 millones de dólares para más de 12.000 kilómetros, es decir sólo un 4,6% del total invertido por el gobierno nacional en menos de 10.000 kilómetros de carreteras.⁶

Esta desigualdad se puede apreciar geográficamente en el modo en que la carretera entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar, sumado al resto de vías que conforman la red estatal, conectan a una porción territorial más pequeña en relación con la red de caminos que integran las cuatro redes provinciales en Morona Santiago, Zamora Chinchipe, Loja y El Oro y que llegan a casi todos los cantones de cada una de las provincias (mapa 4.1)

De ese modo, el Estado y su política de construcción de carreteras determina que los senderos del Ecuador, a través de la separación de competencias en vialidad y de la significativa diferencia en la asignación de recursos, aporten a procesos de desarrollo geográficos desiguales. El gobierno central, por una parte, tiene las competencias para invertir montos significativos de dinero en sólo 9.383,7 kilómetros de red vial estatal que permiten tanto la conexión de los centros urbanos grandes e intermedios del país como de los enclaves extractivos con puertos marítimos para su exportación. Por otra parte, los cuatro GAD provinciales atravesados por la ruta, pese a que deben encargarse de una cantidad similar de kilómetros que el gobierno central, no cuentan ni con el 5% de los recursos invertidos por el Estado para consolidar la infraestructura de transporte que, vinculada a sus competencias, se articule al ciclo de circulación de la actividad agropecuaria. Una intensificación de la oposición ciudad/campo en la medida en que se conectan o desconectan dichos lugares.

En este contexto en el que la política pública estatal de construcción de carreteras y la de distribución de la riqueza en el territorio nacional da cuenta de procesos de desarrollo geográfico desigual, a continuación se analiza el modo en que la carretera Puerto Morona-Puerto Bolívar articula las fronteras más o menos estables de una región minera en el sur del Ecuador.

⁶ Esta comparación de la inversión, si bien es aproximada, debe tener en cuenta que los montos de transferencia del gobierno central a los gobiernos autónomos descentralizados no se mantienen igual en todos los años, al contrario el monto de 2016 es el del año más alto y el monto del 2007 es el más bajo. Según información de la Subsecretaría de Relaciones Fiscales, las transferencias de 2007 a 2016 crecieron en un 49%.

2. La región minera en el sur del Ecuador

Ahora bien, retomando el análisis del caso específico de esta investigación, esta carretera entre el Puerto Morona y el Puerto Bolívar, como tecnología que produce socialmente el espacio y ante la imposibilidad política, económica y física de conectarse a la cuenca del Amazonas, constituye en este momento otra fantasía interoceánica del capitalismo global y nacional que junto a Manta-Manaos deseaban integrar al Ecuador a la circulación del capital global conectando a la costa oeste del Pacífico con Iquitos, Manaos y los puertos marítimos del Brasil (Wilson y Bayón 2015). Nuevamente un deseo de modernidad incumplido pese al impulso que los Estados han dado a la IIRSA. En la práctica, esta carretera en su calidad de capital fijo inamovible, jerarquiza el momento de circulación del capital extractivo y se convierte en un nuevo ambiente construido para la extracción, circulación y exportación sin refinamiento de minerales a gran escala.

El gobierno nacional actual no sólo promueve y facilita el inicio de la minería a gran escala a través de cinco proyectos estratégicos –Mirador y Fruta del Norte en Zamora Chinchipe, Panantza-San Carlos en Morona Santiago y Loma Larga y Río Blanco en Azuay. A ellos se suman varios proyectos a cargo de empresas privadas, mayoritariamente transnacionales, y otros proyectos a cargo de la Empresa Nacional Minera (en adelante ENAMI) en asocio con otras empresas públicas, entre ellas CODELCO de Chile (Acosta y Sacher 2012; Acosta y Hurtado Caicedo 2016). Este incremento de la actividad extractiva minera sumado a los deseos de incorporar más campos petroleros a la producción durante el gobierno actual ha significado un nuevo momento de expansión e intensificación de la frontera extractiva.

La construcción de carreteras, en la última década, está vinculada a la planificación nacional que, con la Constitución de 2008, es obligatoria para el sector público y orientativa para el sector privado. La aprobación de la Constitución de 2008 provoca, en esa medida, que la gestión del Estado se enmarque en un proceso racionalizado, jerárquico y coherente de planificación a través del diseño, formulación y ejecución de políticas públicas que se articulan a partir de la propia norma constitucional y el Plan Nacional de Desarrollo. Desde el 20 de octubre de 2008 que está vigente la Constitución, dos planes nacionales de desarrollo se han emitido, denominados Plan Nacional para el Buen Vivir, uno para el período presidencial 2009-2013 y para el período 2013-2017 (Senplades 2009; Senplades 2013).

Estos planes proponen un cambio de paradigma en la concepción de desarrollo que ubica en el centro a los seres humanos, a la diversidad cultural y los ecosistemas en los que habita, y no exclusivamente a la producción y el crecimiento económico. Esta propuesta se sostiene en una estrategia endógena de acumulación y re-distribución de la riqueza en el largo plazo que consiste en “implementar políticas públicas que modifiquen los esquemas de acumulación, distribución, re-distribución [...] con un enfoque territorial que permita reducir las inequidades” (Senplades 2009, 95) con el fin de superar el modelo primario exportador y crear condiciones para mejorar la productividad y generar fuentes de empleo de calidad (Senplades 2009; Senplades 2013).

Esta estrategia, a cumplirse en un horizonte de 16 a 20 años, contempla cuatro etapas sucesivas que alcanzar. Las dos primeras basadas mayoritariamente en la producción primario exportadora, un proceso de sustitución selectiva de importaciones, cambio de la matriz energética e inversión pública en educación universitaria que consoliden una industria nacional y la provisión de servicios turísticos. En la tercera fase el peso de la producción industrial nacional debería igualar a la producción primario exportadora y debería consolidar la investigación, innovación, ciencia y tecnología. Finalmente en la cuarta fase el aporte del sector primario exportador a la economía debería ser mínimo en comparación con el aporte de la diversificación de productos de la industria nacional, en especial la exportación de bioconocimiento y los servicios turísticos (Senplades 2009).

Podríamos decir que el centro de la estrategia endógena de generación de riqueza es convertir a la principal ventaja comparativa que tiene el Ecuador, su biodiversidad, en valor agregado, gracias al disfrute del eco-turismo comunitario y de la transformación de esa información en conocimiento, bienes y servicios industriales para la satisfacción de necesidades básicas. A su vez, el centro de la estrategia de democratización de los beneficios del desarrollo apunta a redistribuir los medios de producción y a consolidar una economía social y solidaria, que reparta la riqueza al mismo momento que la genera. (Senplades 2009, 97).

Esta estrategia endógena de acumulación también se articula a una estrategia territorial nacional que intenta modificar la estructura de asentamientos de manera más equitativa, “un desarrollo policéntrico del país y una mejora en los servicios básicos y de conectividad, posicionar encadenamientos productivos e industrializar ciertos territorios con diferentes especialidades” (Senplades 2009, 375).

A Quito y Guayaquil se los considera como dos nodos de articulación internacional, mientras que, analizando sólo en el sur del Ecuador, a la conurbación de Machala, El Guabo, Pasaje y Santa Rosa se las considera como nodo de estructuración nacional y a Loja como nodo de vinculación regional. Zamora, por su parte, constituye un nodo de sustento local. En cuanto a la movilidad, el eje vial Machala-Zamora constituye el corredor horizontal jerárquico del sur del Ecuador junto al corredor Guayaquil-Cuenca-Méndez-Puerto Morona en el centro-sur del país. Llama la atención que el eje de la Troncal Amazónica (E45), en el tramo El Coca-Zamora no es considerado como corredor jerárquico (Senplades 2009).

Por su parte el Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017 modifica la jerarquización de los asentamientos urbanos previsto en los primeros cuatro años de gobierno, convirtiendo a Loja en nodo de estructuración nacional y a la conurbación de Machala, El Guabo, Pasaje y Santa Rosa y a la ciudad de Zamora como nodos de vinculación regional. Adicionalmente determina que las provincias de El Oro, Loja, Zamora Chinchipe –estas tres conforman la región zonal de planificación No. 7–, el sur de Morona Santiago y suroeste del Azuay –que conforman junto con Azogues la zona de planificación No. 6– se especializarían como zona de desarrollo de la industria minera metálica⁷ (Senplades 2013), es decir en zona de explotación de minerales a mediana y gran escala.

Es en este contexto que la política nacional de construcción de carreteras se articula a las estrategias endógena de acumulación y territorial previstas por SENPLADES. Según el Plan Nacional del Buen Vivir 2009-2013, la infraestructura es “el soporte físico para que se realicen las actividades productivas y la organización del sistema de asentamientos. La intervención en las mismas se identifica con la capacidad de un país o región para estructurar y establecer un modelo económico-territorial propio y diferenciado” (Senplades 2009, 384). Así, la construcción del corredor jerárquico entre Loja y Zamora priorizado por SENPLADES, y que para nuestro caso de estudio lo abordamos integralmente como la ruta ente Puerto Morona y Puerto Bolívar, se enmarca en la especialización geográfico-productiva que el gobierno nacional intenta implementar en esa zona.

⁷ Si bien la minería a gran escala es una industria, el proceso de refinamiento y procesamiento usualmente no sucede en los mismos países donde se extrae, de ahí su carácter extractivo para la economía local y no su carácter industrial.

Ahora bien, se debe tener en cuenta que en la actualidad ningún proyecto de minería a gran escala ha iniciado la explotación propiamente dicha de minerales. Sin embargo, el Proyecto Mirador actualmente construye la planta de beneficio y desbroza el bosque de la Cordillera del Cóndor para abrir la mina y el Proyecto Fruta del Norte firmó a finales de 2016 su contrato para explotar minerales, ambos proyectos ubicados en la provincia de Zamora Chinchipe. Así mismo, el Proyecto Panantza-San Carlos se ha reactivado también en el 2016 a partir del desalojo violento de familias campesinas Shuar y mestizas en el cantón San Juan Bosco, provincia de Morona Santiago, lo que ha facilitado la instalación del campamento minero.

De hecho, las provincias de El Oro, Loja y Zamora en la actualidad tienen el 67% de su territorio conformado por cobertura natural, reservas y parques naturales, bosques protectores y una zona litoral de transición marino-costera, todas categorías ambientales de protección. Sólo el 21% del territorio está destinado a actividades productivas agropecuarias destinadas principalmente al autoconsumo y comercio local y sólo un 4,1% de su territorio se dedica a producción intensiva agrícola para la exportación (Senplades 2015a). En esa misma tendencia el sur de Morona Santiago dedica su territorio a actividades agropecuarias, principalmente ganadería con un alto porcentaje de cobertura vegetal natural y el suroriente de la provincia de Azuay a actividad agrícola para autoconsumo (Senplades 2015b). El proceso de industrialización existente en el Azuay se concentra principalmente en el área periurbana de Cuenca.

Sin embargo, las agendas zonales de planificación priorizan, en articulación con la estrategia territorial pero en oposición a la estrategia endógena de acumulación, la especialización de estas zonas a las actividades mineras industriales a mediana y gran escala en oposición a las antiguas producciones de minería metálica de pequeña escala en Zaruma y Portovelo en El Oro, de Nambija en Zamora Chinchipe y de Ponce Enríquez en el Azuay, como alternativa para, en teoría, disminuir impactos de la minería de pequeña escala, artesanal e ilegal, ampliar la generación de empleos directos e indirectos, dinamizar otras actividades productivas y procesos sociales en las comunidades (Senplades 2015a; Senplades 2015b). Sin embargo, en la práctica, al mirar el mapa del territorio del sur del Ecuador se observa que, al contrario de transitar de una economía extractivista a una de industrialización y de aprovechamiento del bioconocimiento a través de la innovación en ciencia y tecnología, lo que se prioriza y se

profundiza es la dependencia extractiva como la vía para poder conseguir ingresos para el presupuesto general del Estado.

2.1 La columna vertebral de la región minera del sur

Esta planificación nacional y zonal que efectúa el gobierno nacional dan cuenta de, por una parte, la decisión de estado nacional de promover el inicio de la explotación industrial de minerales metálicos a mediana y gran escala en el territorio especializando al sur del Ecuador en esta actividad, y por otra parte de articular la inversión pública para consolidar el ciclo de circulación del capital extractivo en la zona. Una región minera del sur con un total, a 2012, de 851.427,06 hectáreas de concesión minera en las cinco provincias, que equivalen al 70,1% del total de concesiones existentes en Ecuador (Acosta y Sacher 2012), y que está muy cercano a la zona de expansión petrolera en el suroriente de la amazonia, específicamente en las provincias de Pastaza y Morona Santiago a través de la XI ronda petrolera (Almeida 2013; Melo 2013).

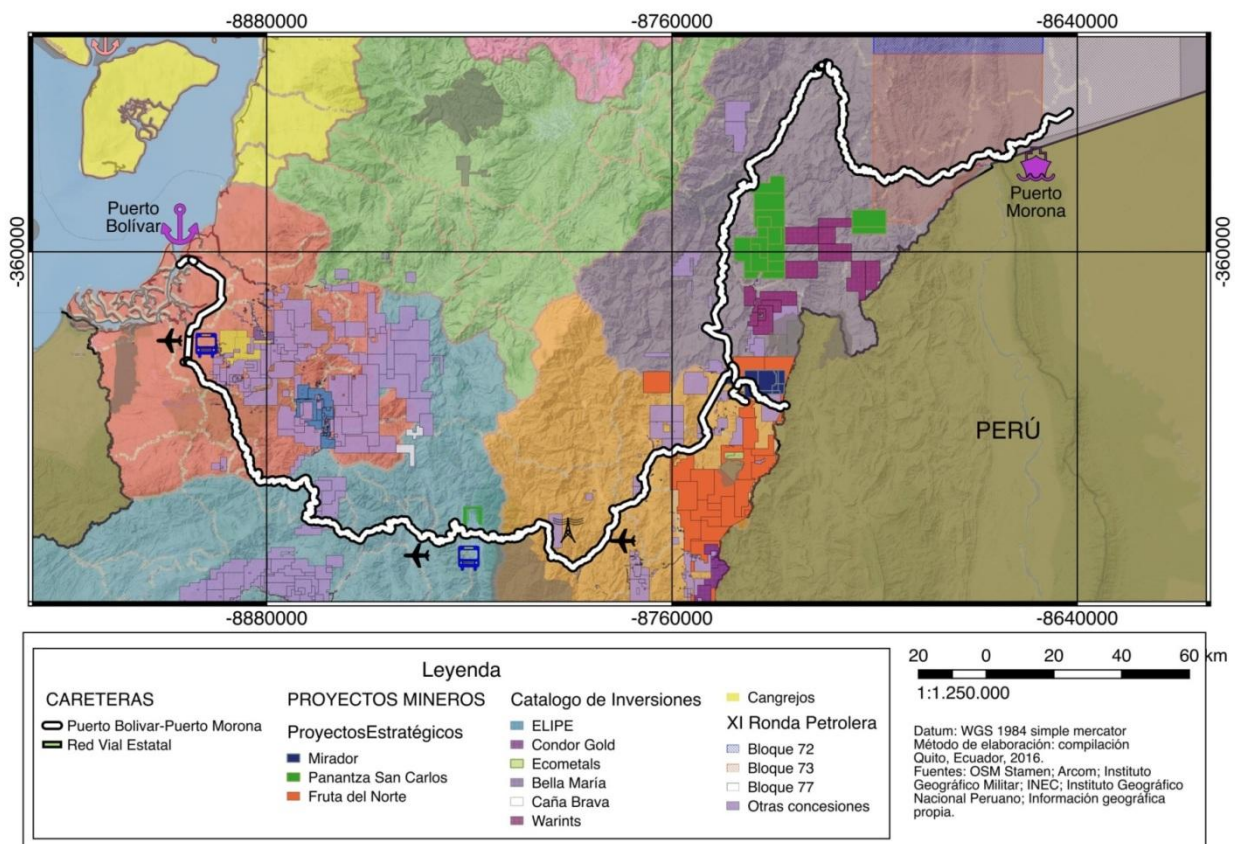
Los estudios académicos sobre extractivismo, en su gran mayoría, se han centrado en los lugares donde sucede la extracción propiamente dicha y poca atención han prestado al espacio construido que permite consolidar el ciclo de circulación del capital extractivo (Acosta 2011; Gudynas 2011; 2013; Seoane 2013). Este capital extractivo, siguiendo la explicación marxista del ciclo de circulación del capital, implica no sólo el proceso de extracción propiamente dicho, sino también procesos previos de acumulación por despojo y de circulación de fuerza de trabajo y medios de producción hacia las zonas de producción, así como procesos posteriores de circulación de las materias primas extraídas hacia los lugares de exportación – puertos, aeropuertos y terminales de acopio y transferencia de carga– que permitan finalmente llegar a los lugares de consumo que, en tanto son materias primas con poco refinamiento, usualmente inician nuevos procesos productivos (Marx 1972; Harvey 2007; Hurtado Caicedo 2015a).

El momento de circulación del capital extractivo, tanto en la fase previa como en la fase posterior a la extracción propiamente dicha, requieren de específicas infraestructuras para el transporte, de energía y de comunicación según se trate de distintos tipos de extracción de materias primas. Por ejemplificar, el petróleo requiere de ductos para su traslado y de suministro de energía para el bombeo, mientras que la minería metálica usualmente se sirve de carreteras, de ferrocarriles, de energía y suministro de agua para mantener activa las

plantas de beneficio de minerales y su circulación hasta lugares de consumo. Y ambas requieren de redes de comunicación para coordinar la logística de la circulación de materias primas (Hurtado Caicedo 2015a).

Así una región material extractiva da cuenta del espacio construido para consolidar la circulación del capital extractivo (Hurtado Caicedo 2015a), es decir el arreglo político, institucional y de inversión a través del cual se ejecutan determinadas obras, públicas y privadas, que permitan dar inicio, en el caso que se estudia, a la explotación industrial de minerales a gran escala. Harvey (2007b) entiende a una región como las “configuraciones relativamente estables [...] que consiguen durante un tiempo cierto grado de coherencia estructural en la producción, distribución, intercambio y consumo” (Harvey 2007b, 88) y agrega que, pese a que sus fronteras podría no ser tan claras, “los flujos que entrelazan en ellas producen la suficiente coherencia estructural como para distinguir el área geográfica en cuestión” de otras regiones dentro de una economía nacional” (Harvey 2007b, 89).

Mapa 4.2. Región minera del sur del Ecuador



Fuente: Trabajo investigativo de campo.

Así, la planificación nacional impulsada por el gobierno actual incluye el intento de consolidar la extracción, circulación y exportación de minerales metálicos explotados de manera industrial a mediana y gran escala, y en esa medida la carretera pavimentada entre Puerto Morona y Puerto Bolívar constituye el eje articulador para la circulación del capital extractivo entre una serie de proyectos mineros industriales de mediana y gran escala; el puerto marítimo para la exportación de esta materia prima; proyectos hidroeléctricos para la provisión de energía; aeropuertos y terminales de buses para la circulación de fuerza de trabajo, y; los centros urbanos donde se asienta la institucionalidad pública que administra, regula y controla esos procesos (mapa 4.2). Profundicemos estos aspectos punto por punto.

2.2 Proyectos extractivos en el sur del Ecuador

No son sólo cinco proyectos estratégicos los que el gobierno nacional ha promovido y facilitado en la década que ha estado en el poder. Si bien son los más avanzados en relación a la posibilidad de alcanzar la fase de explotación, una serie de proyectos mineros en marcha están ubicados en las provincias de El Oro, Loja, Zamora Chinchipe y Morona Santiago.

El Catálogo de Inversiones de los Sectores Estratégicos 2015-2017 en la zona sur del Ecuador, adicional a los tres proyectos estratégicos –Fruta del Norte, Mirador y Panantza-San Carlos–, publicita veintitrés proyectos de minería metálica a mediana y gran escala (tabla 4.3): dos proyectos públicos a cargo de ENAMI que requieren de inversión –Nanguipa y Sangola–; once bloques para subasta minera a cargo del Ministerio de Minería, y; siete proyectos de empresas privadas transnacionales que están en fase de exploración –Caña Brava, Bella María, Río Zarza, Cóndor Gold, Warints, Cangrejos y Zaruma (Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos 2015).

A estos proyectos se suman todas las concesiones otorgadas y en trámite que aparecen en el Catastro Minero publicado por la ARCOM (2016). Así, la ruta entre Puerto Morona y Puerto Bolívar y el conjunto de la red vial estatal en las cuatro provincias conectan a cada uno de estos enclaves extractivos con el Puerto Bolívar, lugar por el que se prevé exportar los minerales metálicos a sus mercados de consumo final.

Oportuno es mencionar que, el tramo entre la Y de Patuca y Puerto Morona de la Transversal Sur (E40) también constituye vía de penetración hacia los bloques petroleros 72, 73 y 77 ubicados al suroriente de Morona Santiago, cercanos a la frontera con Perú, que también son

publicitados en el Catálogo de Inversiones y que están abiertos a licitación, sea por inversión directa o a través de alianzas público-privadas, dentro de la XI Ronda Petrolera (Almeida 2013; Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos 2015).

Tabla 4.3. Proyectos mineros a gran escala en el sur del Ecuador

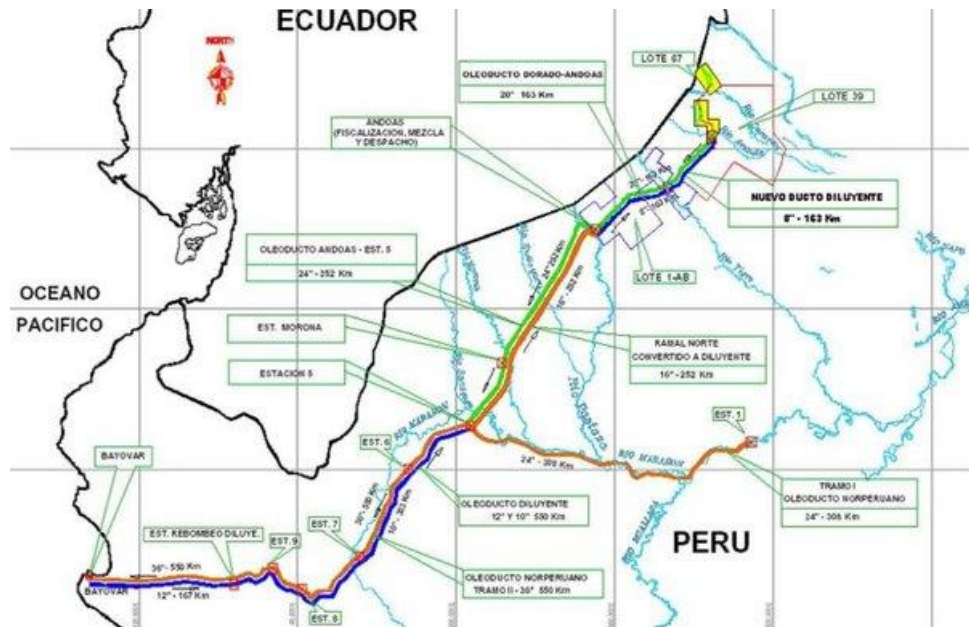
Nombre	Provincia	Empresa
Estratégicos		
Fruta del Norte	Zamora Chinchipe	Lundin Gold
Mirador	Zamora Chinchipe	ECSA
Panantza-San Carlos	Morona Santiago	EXSA
Públicos que requieren inversión		
Nanguipa	Zamora Chinchipe	ENAMI
Sangola	Zamora Chinchipe	ENAMI
Bloques mineros para Subasta		
Bloque 9	Morona Santiago	Min. Minería
Bloque 10A	El Oro	Min. Minería
Bloque 10B	El Oro	Min. Minería
Bloque 11A	Zamora Chinchipe	Min. Minería
Bloque 11B	Zamora Chinchipe	Min. Minería
Bloque 12A	Loja	Min. Minería
Bloque 12B	Loja	Min. Minería
Bloque 12C	Loja	Min. Minería
Bloque 13A	Zamora Chinchipe	Min. Minería
Bloque 13B	Zamora Chinchipe	Min. Minería
Bloque 13C	Zamora Chinchipe	Min. Minería
Privados		
Caña Brava	Loja y El Oro	Cornerstone
Bella María	El Oro	Cornerstone
Río Zarza	Zamora Chinchipe	Ecometals
Cóndor Gold	Zamora Chinchipe	CHF Investors
Warints	Morona Santiago	Lowell
Cangrejos	El Oro	Particular
Zaruma	El Oro	Particular

Fuente: Catálogo de Inversiones de los Sectores Estratégicos (2015).

Estos proyectos petroleros requieren, para completar el ciclo de circulación del capital, de las instalaciones de un oleoducto para su exportación. Por lo que la Secretaria de Hidrocarburos del Ecuador celebró con la Empresa Petróleos del Perú, el 8 de agosto de 2012, un convenio para facilitar el transporte del petróleo del suroriente ecuatoriano por el oleoducto nor-

peruano que conecta a los bloques petroleros nororientales del Perú con el Puerto de Bayóvar en la costa norte de ese país (ilustración 4.1).

Ilustración 4.1. Mapa del Oleoducto Nor-Peruano en relación al territorio ecuatoriano



Fuente: Diario Correo del Perú.

Así, manteniendo la tendencia de las vías que se empezaron a construir en la década de los setenta para permitir la circulación del capital extractivo petrolero del nororiente amazónico hacia el puerto de Esmeraldas, la carretera Puerto Morona-Puerto Bolívar conecta varios enclaves de extracción ubicados en las cuatro provincias por donde atraviesa en dirección hacia el Puerto Bolívar como lugar de exportación de dicha materia prima. Un nuevo momento de expansión e intensificación de la frontera extractiva al que se articula la construcción de carreteras en el Ecuador.

2.3 Puerto Bolívar concesionado

El Puerto Bolívar ha estado vinculado históricamente a los ciclos de circulación de los enclaves extractivos del cacao y del banano desde 1830 hasta la actualidad, un ciclo de circulación geográficamente ubicado en la costa ecuatoriana. Actualmente sus exportaciones representan sólo un 5% del total de exportaciones a través de puertos marítimos del país y sólo un 1% de las importaciones (MTO 2015). Sin embargo, en el año 2016 el gobierno nacional concretó la concesión del puerto con la empresa transnacional de origen turco Yilport S.A. que desde el 8 de agosto asumió su administración durante 50 años. La empresa

prevé invertir 750 millones de dólares y se suma a la concesión de la construcción del Puerto de Aguas Profundas Posorja, en la provincia de Guayas, a la empresa pública *Dubai Port World Investments* con una inversión de 1.200 millones de dólares (El Telégrafo 2016).

La empresa Yilport, como parte de la inversión que realizará, invertirá en el diseño y construcción de una terminal de acopio y muelle para la exportación de minerales metálicos con la finalidad de captar la exportación de minerales provenientes de las provincias de El Oro, Loja, Azuay, Zamora Chinchipe y Morona Santiago.⁸ Por su parte, los estudios de factibilidad de la empresa ECSA dan cuenta de que su alternativa más eficiente para trasladar los minerales para su exportación es en dirección al Puerto Bolívar⁹ donde, si bien son propietarias de veintitrés hectáreas a nombre de la empresa PuertoCobre S.A., subsidiaria del mismo consorcio chino, a la fecha de realización de este estudio no se había realizado ninguna acción para consolidar instalaciones portuarias en dicho terreno.¹⁰

En esa medida la ciudad de Machala, que se ha sostenido en virtud de la dinámica productiva de la actividad agrícola intensiva para exportación, a futuro, puede convertirse en el núcleo de la exportación de minerales metálicos a gran escala, un lugar donde históricamente se han concentrado personas, capital e infraestructura por efecto directo de los procesos de auge y crisis del cacao, banano y camarón. El auge de la minería industrial podría constituirse en un nuevo momento de intensificación de la concentración en esa ciudad ya conurbada con El Guabo, Santa Rosa y Pasaje.

2.4 Otras infraestructuras que conforman la región minera

A esta configuración que posibilita la carretera, de conectar a los enclaves extractivos con el Puerto Bolívar para la extracción y exportación de minerales, se suman la construcción del Proyecto Hidroeléctrico Delsitanisagua que generará 186 megavatios de potencia y que a junio de 2016 presentaba un 60% de avance del proyecto. Está ubicado en la provincia de Zamora Chinchipe, aprovechando el caudal del Río Zamora y su construcción es visible desde la carretera bajo estudio en el tramo entre las ciudades de Loja y Zamora (Ministerio de Electricidad y Energía Renovable 2016a).

⁸ Ingeniero José Zambrano Matamoros, Jefe de Control de Gestión de la Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 6 de mayo de 2016.

⁹ Revisión documental efectuada en la oficina de la Agencia Nacional de Regulación y Control Minero en la ciudad de Zamora, 29 de marzo de 2016.

¹⁰ Ingeniero José Zambrano Matamoros, Jefe de Control de Gestión de la Autoridad Portuaria Puerto Bolívar, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 6 de mayo de 2016.

Adicionalmente, a lo largo de la ruta, existen cuatro aeropuertos construidos: el Regional de Santa Rosa, el Aeropuerto Ciudad de Catamayo, el Aeropuerto José María Madero en Gualaquiza y el Aeropuerto de Cumbaratza cercano a la ciudad de Zamora; aunque actualmente sólo los dos primeros operan con pocos vuelos comerciales internos y ninguno internacional. Adicionalmente existen seis terminales de buses: la Regional Santa Rosa, de Loja, de Zamora, de Yantzaza, de El Pangui y de Gualaquiza. Todas estas infraestructuras para el transporte permiten la conexión entre las ciudades de Loja y Machala con las ciudades de Quito y Guayaquil por vía aérea y por transporte terrestre a varias ciudades del país y del norte del Perú como posibilidad de movilización de la mano de obra en esta región minera del sur.

Adicionalmente, el Municipio de Loja planea construir un Puerto Seco, terminal que pretende intermediar con la carga de minerales provenientes de Zamora en dirección al Puerto Bolívar, con la intención de generar una dinámica de ingresos para el cantón como resultado de esa intermediación. De ese modo se pretende configurar una región material extractiva que vincule, en su momento, a los proyectos de minería metálica y de extracción petrolera, es decir los enclaves extractivos propiamente dichos con el Puerto Bolívar para la exportación de las materias primas y apoyado en la provisión de energía eléctrica, terminales de transporte terrestre y aéreo, donde la carretera entre Puerto Morona y Puerto Bolívar se convierte en eje articulador principal, la columna vertebral, para la circulación de este capital.

Relevante es mencionar que en la provincia de Morona Santiago se prevé construir el proyecto hidroeléctrico más grande del país. En octubre de 2016 se presentaron los estudios definitivos del proyecto hidroeléctrico Santiago que se construiría en la confluencia de los ríos Namangoza y Zamora, inicio del Río Santiago, cerca de Patuca y que espera producir 3.600 megavatios, que se sumaría a la provisión eléctrica de la región (Ministerio de Electricidad y Energía Renovable 2016b).

2.5 Institucionalidad para el desarrollo de la minería

Resta decir que el gobierno central ha realizado un proceso de desconcentración de sus instituciones con la finalidad de garantizar la presencia estatal en las zonas de planificación. Para el caso de la zona de planificación No. 7 y en tanto Loja es el nodo de articulación nacional el Estado ha consolidado la presencia zonal de sus ministerios en esa ciudad, entre

ellos los Ministerios de Minería y de Transporte y Obras Públicas como subsecretarías zonales. Así mismo existen direcciones provinciales adscritas a esos ministerios en las provincias por donde atraviesa la carretera. A esto se suma la Autoridad Portuaria Puerto Bolívar en la provincia del El Oro que supervisa la concesión del puerto y la sede nacional principal de la Agencia de Regulación y Control Minero (ARCOM) en la ciudad de Zamora, cuya función principal es la regulación y control de las actividades mineras en el país. En definitiva un dispositivo institucional de desconcentración de la actividad estatal pero que depende de las decisiones políticas y de las políticas públicas que se deciden en la ciudad de Quito, capital del Ecuador, como centro articulador del ciclo de circulación del capital minero en el país.

Así, durante los diez años que el gobierno nacional ha estado en el poder, millones de dólares se han invertido en la zona sur del Ecuador y, ahora que dos proyectos mineros –Mirador y Fruta del Norte– están por arrancar la fase de explotación, la concesión del Puerto Bolívar a Yilport, el inminente inicio de operaciones de Delsitanisagua y la red de terminales aéreas y terrestres para transporte de personas y de carga, todos conectados por la ruta entre el Puerto Morona y Puerto Bolívar, la ruta de los minerales, y articulados al poder estatal central desconcentrado en esta zona consolidan la producción de una región material extractiva, un espacio del territorio nacional donde se ha priorizado la circulación del capital minero por sobre otros capitales a los que se opone e incluso afecta, un nuevo momento de incorporación del territorio nacional al ciclo global de circulación de commodities, sin que necesariamente suponga la integración de todos los territorios que conforman las cuatro provincias atravesadas por la carretera (Harvey 2007; Hurtado Caicedo 2015a).

3. La minería responsable como nueva promesa de desarrollo y modernidad

Ahora bien, la política pública minera no sólo consiste en el desarrollo de proyectos mineros en diversas localidades del país y la construcción de infraestructuras para la circulación del capital, sino que también lo conforman el discurso político que se construye y que se convierte en nueva promesa de modernidad y desarrollo que permita la superación de las desigualdades.

Si bien, la llegada al poder de Rafael Correa en el año 2007 permitió al movimiento nacional ecologista y popular anti minero presionar a la Asamblea Nacional Constituyente por una respuesta político-jurídica que buscaba evitar una serie de impactos que la minería a gran

escala había provocado en la época neoliberal con la expedición del Mandato Minero;¹¹ la función ejecutiva, encabezada por el Presidente, rápidamente articuló un discurso a favor de la minería a gran escala vinculando el conocimiento técnico y la innovación tecnológica con la que supuestamente opera la minería a la posibilidad de obtener ingresos que permitan superar la pobreza (Acosta y Hurtado 2016; Murillo y Hurtado 2016), es decir el discurso de la tecnología de punta y la minería responsable sumado al discurso desarrollista del extractivismo.

El 6 de mayo de 2008 el Presidente de la República desde el balcón del Palacio Presidencial en Quito ante gremios y cámaras de mineros artesanales y de pequeña escala enfatizó en que el gobierno nacional implementaría una política pública de carácter minero con responsabilidad social y ambiental que permitiera obtener recursos para superar la pobreza y deslegitimó al movimiento nacional ecologista y popular anti minero por considerar que tenían una posición política radical y en contra del bien común de la población ecuatoriana. Desde entonces, en reiteradas ocasiones, la función ejecutiva ha esgrimido el discurso de la minería responsable, es decir una minería industrial a gran escala con tecnología de punta en oposición a la minería ilegal (aquella que no tiene permiso estatal para operar). Minería responsable que protege, dice el discurso, a las comunidades y el ambiente y que a la par permite obtener recursos para el Presupuesto General del Estado (Acosta y Hurtado 2016; Murillo y Hurtado 2016).

¡Hemos dicho compañeros sí! ¡Sí a la minería! A esa minería responsable con el medio ambiente que utilice técnica de punta para minimizar el impacto ambiental. Sí a esa minería responsable socialmente que los primeros en beneficiarse sean las comunidades que reciben los impactos de dicha minería. Sí a esa minería económicamente responsable que pague lo que debe pagar al Estado.

Hasta hace poco sólo parecía que había gente que se oponía a la minería y hay muchas posturas que respeto de gente honesta que sinceramente actúa en base a convicciones, pero también por ahí hay algunos insensatos que más parecen locos furiosos que no tienen nada que perder, que empiezan a decir una serie de mentiras, una serie de tonterías, que ya son posturas irresponsables [...] de gente que no tienen nada que perder, que de la forma más absurda andan diciendo: ¡No a la minería, no al petróleo, no a la hidroeléctrica! ¿Qué quieren? ¡Que

¹¹ Mandato Constituyente emitido el 18 de abril de 2008 que revirtió sin compensación económica varias concesiones mineras que se encontraban inmersas en las causales previstas por el Mandato.

quebrems este país! ¡Por favor! [...]

Hemos tenido que tomar medidas muy duras lo sabemos, algunos de ustedes han sido perjudicados, no todos, el Mandato Minero no prohíbe ni la pequeña ni la mediana minería, pero sí hemos tenido que hacer un receso de esa gran minería, incluso la que cumplió con todas las reglas. En ese sentido, se puede decir, como me dijeron algunas empresas mineras, hemos pagado justos por pecadores, tienen razón.¹²

Ilustración 4.2. El discurso de minería responsable, infraestructuras y modernidad



Fuente: cuenta de twitter del Ministerio de Minería, @MineriaEc (2016)

Este discurso sobre minería responsable, innovación tecnológica, ingresos económicos para superar la pobreza y deslegitimación de luchas sociales que se oponen a la minería está vinculado al discurso político sobre la construcción de diversas infraestructuras, entre ellas las carreteras, que le han permitido al gobierno nacional articular un andamiaje de propaganda

¹² Discurso del Presidente de la República, Rafael Correa Delgado, el 6 de mayo de 2008 en la Plaza Grande. Disponible en <https://www.youtube.com/user/lavozdelminero/videos>.

política a cargo de la Vicepresidencia de la República y de varios ministerios que emiten mensajes sobre la mejora cualitativa de las condiciones materiales del Ecuador gracias al extractivismo. Un discurso político que usa lemas como *Ya tenemos carreteras*, *El Ecuador ya cambió* o *La Década Ganada* para vincular a la obra pública con un deseo de modernidad (Echeverría 2010) que se ha construido durante estos diez años y que en un futuro se debería alcanzar (ilustración 4.2).

Así, el inminente inicio de la extracción, circulación y exportación de minerales a gran escala en el sur del Ecuador se convierte discursivamente en una nueva promesa de modernidad capitalista vinculado al poder de encantamiento que la construcción y mejoramiento de carreteras, aeropuertos, puertos, terminales terrestres, proyectos hidroeléctricos generan. De ese modo la consolidación de la región minera en el sur aparece como un nuevo momento del poder de encantamiento que las infraestructuras generan desde el discurso político del gobierno central.

Pero a ese discurso político del gobierno central se suman los discursos políticos de los gobiernos locales que han subordinado su poder político a la decisión nacional de priorizar en sus territorios la minería a gran escala por sobre otros ciclos de circulación de capital. El discurso político del Alcalde de la ciudad de Loja es bastante decidor al respecto:

... evidentemente el eje vial que hemos planteado nosotros de Puerto Bolívar, Loja, Zamora, Cenepa, Santa María de Nieva, Saramiriza, que es el punto más occidental de alta navegabilidad del Marañón, permite conectar la cuenca del Pacífico con la cuenca amazónica (...) Aquí dónde los Andes se agachan, yo que sé por qué razones cósmicas, no puedo explicarlas, estas son cosas que yo no tengo una explicación, en esta partecita del continente no se dio el vulcanismo cuaternario, aquí sólo estuvo el vulcanismo terciario, por eso es que este callejón del Puerto Bolívar al Marañón exhibe impudicamente en las breñas de sus cerros los minerales metálicos y no metálicos, una zona altamente mineralizada. Eso [la circulación de minerales metálicos por ese corredor] nos va a dar mucha viada para desarrollarnos en varios aspectos. Nosotros no estamos temerosos de la minería, todo lo contrario.¹³

Como se refirió en el capítulo 3, tanto las ciudades de Loja y de Machala ansían que se consolide el ciclo de circulación del capital extractivo por esta ruta y en dirección al Puerto

¹³ José Bolívar Castillo, Alcalde de Loja, entrevista realizada por Francisco Hurtado, 21 de marzo de 2016.

Bolívar. Así los poderes locales urbanos se suman al discurso político legitimador de la minería como promesa de desarrollo y modernidad. Frente a ello, el poder de encantamiento de la promesa minera encuentra sus límites y se desvanece en lugares como la parroquia rural de Tundayme que enfrenta los impactos de la acumulación por despojo que ha provocado la empresa ECSA, los primeros impactos socio-ecológicos y psicosociales como resultado de la imposición del proyecto Mirador en la zona y de la ampliación de una vía que se percibe es para beneficio de la empresa minera y en desmedro de la producción agrícola y ganadera de la zona (Colectivo de Investigación y Acción Psicosocial 2017).

Es de este modo que la política pública extractiva y la de construcción de carreteras y los discursos políticos que las promueven provocan la re-actualización de la promesa de modernidad a través de la explotación de minerales metálicos a gran escala que permita obtener recursos suficientes para superar la pobreza. Varias veces el Presidente de la República ha insistido en su propuesta política a través de una frase síntesis: “No podemos ser mendigos en un saco de oro”, frase con la que se ha legitimado la expansión de la frontera extractiva, en este caso, la consolidación de una región minera del sur articulada por la ruta de los minerales.

Conclusiones

1. Las carreteras, una construcción problemática

Es pertinente evidenciar que el concepto de infraestructuras para el transporte y el de carreteras específicamente es problemático en tanto no hablamos exclusivamente de obras físicas revestidas de aparente neutralidad o vinculadas exclusivamente al desarrollo económico y la mejora de las condiciones de vida de las personas.

En esa medida, la presente investigación no constituye un estudio de impactos a partir de la construcción de una carretera, por el contrario, se ha realiza un análisis que, parte de una definición básica de lo que es una carretera, se profundiza en sus relaciones con la economía política, con las promesas que generan y el deseo de modernidad , con la geografía crítica y con estudios de urbanización para poder determinar tanto el modo en que se insertan en los ciclos de circulación del capital como los mecanismos por lo que su construcción se sigue legitimando en la sociedad pese a que no necesariamente cumplen con las promesas generadas. En consecuencia, se ha asumido el estudio de las infraestructuras desde el rol activo que juegan en la producción del espacio social, en los procesos de urbanización y en la profundización de desigualdades

Para tal efecto, también se elaboró una hoja de ruta a partir de un método de levantamiento de información multi-situado y multi-escalar que permite precisamente dar cuenta de las contradicciones que la construcción de una vía estatal implica desde distintas dicotomías – poder nacional/poder local; urbano/rural; extractivismo/otro modo de producción; producción/consumo y así mismo desde distintas escalas a las que su construcción se articula.

Este diseño metodológico optó por seguir fundamentalmente a las personas que se mueven a través de la carretera teniendo presente como pregunta metáfora provocadora el poder de encantamiento de las carreteras. Así, las voces de las personas que usan la carretera se contrastó con las voces de los funcionarios públicos, de los gremios productivos y de la población directamente afectada por el proyecto minero Mirador. Se considera factible hacer uso de esta metodología para otros estudios.

2. El poder de encantamiento de las infraestructuras

Otro hallazgo relevante es la confirmación de lo que Harvey y Knox (2012) denominan el poder de encantamiento de las infraestructuras. Un mecanismo de producción de promesas que legitiman su construcción que no sólo se explica por el discurso político de los gobernantes ni el conocimiento técnico de los ingenieros que lo aplican al construirlas, sino también por la cotidiana re-actualización de las promesas que las personas y comunidades atravesadas por dichas infraestructuras realizan. Esta re-actualización está vinculada a un deseo de modernidad (Echeverría 2010) que promete en el futuro poder alcanzar, para el caso de las carreteras, el ansiado desarrollo económico, un aumento en la velocidad de los desplazamientos y la integración del territorio, sobre todo de aquellos espacios periféricos. Así, el poder de encantamiento de las carreteras se reproduce en la posibilidad de que futuras infraestructuras por construir cumplan las promesas generadas.

Ahora bien, la presente investigación da cuenta de dos particularidades relevantes sobre cómo opera ese poder de encantamiento. En primer lugar, que el deseo de modernidad al que se aspira a través de la construcción de infraestructuras es de un tipo específico y de carácter hegemónico, un deseo moderno capitalista, racional, individual y urbano en contraposición con lo mítico, lo colectivo, rural y pre-capitalista del campo que es considerado salvaje y arcaico (Echeverría 2010). Es decir un deseo de modernidad que se construye de manera intensa en los lugares de concentración de personas, capital e infraestructura –la ciudad, el exterior– en desmedro del campo, el interior. En esa medida, si bien las carreteras son ensamblajes socio-técnicos modernos, su inserción en la sociedad de cuenta de una lógica de movilidad desde el interior hacia el exterior, tanto de las materias primas que se extraen y se exportan tanto como la salida de personas desde el campo hacia la ciudad, en asocio con ese deseo de modernidad que, en teoría, se materializa en lo urbano.

En segundo lugar, otra particularidad del poder de encantamiento, da cuenta de que los mecanismos cotidianos de re-actualización de las promesas dependen de las condiciones materiales y de reproducción de las personas y localidades por donde atraviesa la carretera en relación con los ciclos de circulación de capital a los que se articulan esas localidades respecto de la carretera. Así, se puede determinar que mientras en la ciudad la construcción de carreteras sigue encantando porque constituyen la posibilidad de circulación de personas entre ciudades y de bienes para poder consumir, para la comunidad de Tundayme, donde se materializa la articulación de la carretera a la extracción de minerales a gran escala, el poder

de encantamiento se desvanece precisamente porque la carretera y, en su conjunto, la promesa de desarrollo del discurso político y del conocimiento técnico no se cumple, todo lo contrario, despoja y precariza las vidas rurales. En la presente investigación varios ejemplos se pueden encontrar sobre el modo en que las carreteras aún siguen encantando en mayor o menor medida o llegan incluso a desencantar en función de estas condiciones materiales y sociales de las personas y las localidades en donde habitan y por donde atraviesa la carretera.

De todos modos, el poder de encantamiento de las carreteras vinculado a la modernidad capitalista se materializa en lo urbano, donde habita la mayoría de la población, en desmedro de lo rural. Un proceso en el que las mayorías urbanas estarían legitimando la construcción de infraestructuras en lo rural desde su deseo hegemónico de modernidad y que básicamente devela la relación específica centro-periferia que es histórica del Ecuador. Un centro consumista articulado al capitalismo global (que incluye a puertos y aeropuertos de exportación) y una periferia cuya infraestructura funcionaliza el espacio para la extracción de materias primas.

3. Desde el interior al exterior, procesos de urbanización global

Por otra parte, tomando en cuenta que el artículo *Tesis sobre la urbanización planetaria* de Neil Brenner (2013) ha posicionado en el debate académico, al menos europeo y norteamericano, una discusión teórica sobre las oposiciones rural/urbano, campo/ciudad, centros/periferias en un intento de criticar “una visión urbano-céntrica del actual momento geohistórico” (Brenner 2013, 40) en que la categoría ciudad aparece como difícil de categorizar y donde la posibilidad de identificar cuáles son los límites de lo urbano se ha tornado complicado.

Paradójicamente, en el mismo momento en que lo urbano parece haber adquirido una importancia estratégica sin precedentes para un amplísimo arco de instituciones, organizaciones, investigadores, actores y activistas, la dificultad para definir sus contornos se ha tornado inmanejable. La aparente ubicuidad de la condición urbana contemporánea impide establecer precisiones sobre ella (Brenner 2013, 45).

En un afán de incidir en la continuidad académica de la teoría urbana y de lo urbano como categoría analítica de la modernidad capitalista, Brenner considera que el carácter urbano de cualquier sitio, a cualquier escala, “sólo puede ser definido [...] con respecto a los procesos

socioespaciales históricos que los producen” (Brenner 2013, 50). En esa medida, plantea la necesidad de sustituir el análisis de las tipologías de los asentamientos (esencias nominales les llama) por el análisis de los procesos socioespaciales que conforman la urbanización (esencias constitutivas) “a través de los cuales se generan los heterogéneos paisajes del capitalismo moderno” (Brenner 2013, 56).

Para este autor, la urbanización implica dos momentos en dialéctica relación. Por una parte la densa aglomeración y concentración de personas, inversiones e infraestructura (el momento de la concentración) y por otra parte, el momento de extensión, como esas “transformaciones [...] que se irradian hacia afuera desde la zona inmediata de aglomeración y retornan simultáneamente a manera de implosión a medida que se despliega el proceso de urbanización” (Brenner 2013, 61). Es en estos procesos de urbanización extendida en el que los lugares de concentración se forman, expanden y contraen en densas relaciones con otros lugares y territorios, incluidos aquellos considerados por la teoría como no urbanos (Brenner 2013).

Estos últimos abarcan, por ejemplo, pueblos pequeños y medianos, aldeas situadas en regiones periféricas y zonas agroindustriales, corredores intercontinentales de transporte, rutas interoceánicas, circuitos de energía e infraestructura de comunicación en gran escala, escenarios destinados a la extracción de recursos del subsuelo, órbitas de los satélites y aún la propia biósfera (Brenner 2013, 61-62).

Ahora bien, en términos histórico-demográficos en el Ecuador fueron los momentos de auge y crisis tanto de la producción bananera en el litoral como de la petrolera en el nororiente amazónico que intensificaron significativamente el lento proceso de concentración de población en las ciudades vinculado a la concentración de capital y consecuente crecimiento y desarrollo de infraestructuras. Así la concentración de la urbanización pasó del 28,5% en 1950 al 62,8% en el año 2010.

En esa medida, sería meramente descriptivo, e incluso repetitivo de la tesis de Brenner (2013) considerar que las infraestructuras para el transporte cumplen con un doble rol en los procesos de urbanización planetaria. Siguiendo el análisis de Brenner adaptado a la realidad de Ecuador, la carretera entre Puerto Morona y Puerto Bolívar da cuenta de un proceso particular de extensión del tejido urbano global en tanto, a la vez que conecta e incorpora nuevos territorios

a la circulación de materias primas de carácter global; también modifica la movilidad de las personas funcionalizándolo al modo en que el capital extractivo se fija en el territorio.

La fuerza de trabajo y el capital en forma de insumos circulan por la carretera hacia el interior de los enclaves extractivos para permitir la consolidación del proceso de producción en sí mismo, la extracción de minerales a gran escala. Los Proyectos Mirador y Fruta del Norte en la provincia de Zamora Chinchipe actualmente se encuentran en el proceso de construcción de plantas de beneficio y apertura de mina para la futura explotación. Más adelante, esa carretera serviría para la llegada de la fuerza de trabajo que extraiga los minerales para hacerlos circular, desde el interior, los enclaves extractivos, hacia el exterior, el Puerto Bolívar inserto en la ciudad de Machala lugar de embarque de los minerales para que puedan llegar hasta sus lugares de consumo.

Pero, así mismo, la consolidación de enclaves extractivos adicionalmente está consolidando procesos de acumulación por despojo y el consecuente desplazamiento forzado de personas y familias de sus tierras y territorios no urbanos quienes circulan por esas carreteras hacia centros poblados cercanos, desde el interior, lo rural, hacia el exterior, lo urbano. En esa medida, el proceso de urbanización planetaria propuesto por Brenner no aparece en la práctica como una llana relación dialéctica entre la concentración y la extensión, sino que, se produce en el tiempo y en el espacio determinado por las condiciones específicas de los territorios donde ocurre.

No se puede afirmar que el capital extractivo constituya el único factor que ha promovido la concentración de personas, capital e infraestructuras en las ciudades actuales del Ecuador, pero sí se puede advertir que la intensificación y ampliación de la frontera extractiva refleja el modo en que la construcción de carreteras estatales establece una movilidad con una tendencia desde el interior hacia el exterior, tanto de circulación de las materias primas para la exportación como de las personas hacia las ciudades, un proceso de urbanización global que determina la circulación de bienes y de personas en función de la consolidación de la circulación del capital (Harvey 2014). Este proceso de urbanización en países primario-exportadores como Ecuador además aparece como una continuidad del legado histórico y geográfico por el cuál se han construido los caminos estatales, siempre determinados por los momentos de auge y de crisis de las principales materias primas para la exportación (cacao, banano, petróleo y probablemente mineras metálicas).

Así la construcción de carreteras estatales aporta en un proceso sostenido de concentración de personas en las ciudades y de extensión de procesos de despojo para consolidar enclaves extractivos en el campo y, a su vez, es en las ciudades donde se legitima su construcción pese a que, en la práctica, en muchos lugares no urbanos las promesas generadas no se llegan a cumplir. Mientras en esos lugares urbanos que concentran la mayor cantidad de autos matriculados en el país los senderos de la *revolución ciudadana* siguen encantando, en algunos sectores no urbanos constituyen caminos para la extracción de materias primas, la desconexión del campo, la vía de salida de nuevas migraciones hacia la ciudad, en definitiva, senderos que aportan a la profundización de las desigualdades.

Anexos

Anexo 1. Listado de actores y métodos aplicados para levantar información

ACTOR	LOCALIDAD	ORGANIZACIÓN	MÉTODO	FECHA
Subsecretario de Infraestructura para el Transporte	QUITO	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS	Entrevista semi-estructurada	29-abril-2015
Profesor Carlos Landázuri	QUITO	UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR	Entrevista semi-estructurada	15-ene-2016
Jefa de Planificación Institucional	MACHALA	GAD PROVINCIAL EL ORO	Entrevista estructurada	16-mar-2016
Representante designada por el directorio	MACHALA	CÁMARA DE INDUSTRIALES EL ORO	Entrevista semi-estructurada	17-mar-2016
Director de Planificación y Ordenamiento Territorial	MACHALA	GAD MUNICIPAL MACHALA	Dos entrevistas semi-estructuradas	18-mar-2016
Bolívar Castillo, Alcalde de Loja	LOJA	GAD MUNICIPAL LOJA	Entrevista semi-estructurada	21-mar-2016
Subsecretario Regional No. 7	LOJA	MTOP	Entrevista estructurada	22-mar-2016
Coordinadora de Planificación y Ordenamiento Territorial	LOJA	GAD PROVINCIAL LOJA	Entrevista estructurada	22-mar-2016
Salvador Quishpe, Prefecto de Zamora Chinchipe	ZAMORA	GAD PROVINCIAL ZAMORA CHINCHIPE	Entrevista semi-estructurada	28-mar-2016
Coordinador de Planificación	ZAMORA	GAD PROVINCIAL ZAMORA CHINCHIPE	Entrevista estructurada	29-mar-2016
Gerente de Industria Lojana de Especerías y Presidente de Asociación de Cámaras de la Producción de Loja	LOJA	ILE Y ACAPROL	Entrevista a profundidad	30-mar-2016
Tres ganaderos asociados. Presidente, veterinario e ingeniero agrónomo	MACAS	ASOCIACIÓN DE GANADEROS CHAROLAIS	Dos entrevistas a profundidad	18-abr-2016
Técnico de Ordenamiento Territorial	MACAS	GAD PARROQUIAL MORONA SANTIAGO	Entrevista estructurada	19-abr-2016
Domingo Ankuash, dirigente de Bomboiza	BOMBOIZA	ASOCIACIÓN SHUAR BOMBOIZA	Entrevista a profundidad	19-abr-2016
Miembros y técnico de la Junta Parroquial de Tundayme	TUNDAYME	GAD PARROQUIAL TUNDAYME	Dos entrevistas a profundidad	21-abr-2016
Médico del puesto de salud público	TUNDAYME	MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA	Entrevista semi-estructurada	22-abr-2016
Jefe de Control de Gestión de la Autoridad Portuaria Puerto Bolívar	MACHALA	APPB	Entrevista semi-estructurada	6-may-2016
Usuarios de la carretera: pasajeros, comensales de restaurantes, choferes, conductores de autos privados, personal de restaurantes, cobradores, entre otros	A LO LARGO DE LA RUTA	NINGUNA	Más de 35 conversaciones ocasionales, 27 de ellas sistematizadas	Durante las tres salidas de campo

Anexo 2. Matriz de descripción de la carretera Puerto Morona-Puerto Bolívar

RUTA DE LOS MINERALES - EJE VIAL DEL IIRSA - RUTA ENTRE PUERTO BOLÍVAR Y PUERTO MORONA											
Ruta	Nombre de centro poblado	División político-administrativa		Tipología	Tipo de Vía	Tipo de pavimento	Paso Lateral	Producción	Infraestructura		
		Provincia	Cantón								
E 583	Puerto Bolívar	EL ORO	MACHALA	parroquia urbana	Autopista 4 carriles	Rígido de hormigón	NO	Exportación	Puerto Marítimo		
	Machala			capital provincial	varios accesos urbanos	Rígido de hormigón	NO	Bienes y servicios	Varios terminales privados		
	<i>La Y de El Cambio</i>			Y	Autopista 8 carriles	Rígido de hormigón	NO	Banano	Nada		
	<i>La Y de Corralitos</i>			Y	Autopista 6 carriles	Rígido de hormigón	NO	Banano	Nada		
E 25	Parroquia El Retiro		EL ORO	SANTA ROSA	parroquia rural	Autopista 6 carriles	Rígido de hormigón	NO	Banano	Nada	
	Santa Rosa				cabecera cantonal	Autopista 6 carriles	Flexible de asfalto	SÍ	Banano, Camarón	Aeropuerto y Terminal	
	<i>La Avanzada</i>				Y y cabecera parroquial	Autopista 4 carriles	Flexible de asfalto	NO	Banano	Nada	
La Chilca	poblado rural				Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Café	Nada		
Torata	cabecera parroquial				Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Café	Nada		
E 50	La Unión			EL ORO	PIÑAS	poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Camarones					poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	<i>Saracay</i>					Y y cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Sitio Las Palmas					poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Sitio San Roque					cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Sitio Las Orquideas					poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Sitio El Triunfo					poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Pollos, Chanchos	Nada
	Balsas	cabecera cantonal				Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Pollos, Chanchos	Nada	
	Sitio San José	poblado rural			Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Pollos, Chanchos	Nada		
	Sitio s/n	poblado rural			Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Pollos, Chanchos	Nada		
	E 50	BALSAS			EL ORO	BALSAS	poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Pollos, Chanchos
cabecera cantonal			Carretera 2 carriles				Flexible de asfalto	NO	Pollos, Chanchos	Nada	
poblado rural			Carretera 2 carriles				Flexible de asfalto	NO	Pollos, Chanchos	Nada	
poblado rural			Carretera 2 carriles				Flexible de asfalto	NO	Pollos, Chanchos	Nada	

E 35/E 50	Sitio Guerras	LOJA	CHAGUARPA MBA	poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Pollos, Chanchos	Nada	
	Puente Río Pindo			límite provincial	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Maíz, Caña, Café, Guineo	Nada	
	Santa Rufina			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Maíz, Caña, Café, Guineo	Nada	
	Puente de Guaduas			poblado rural	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Maíz, Caña, Café, Guineo	Nada	
	El Triunfo			poblado rural	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Maíz, Caña, Café, Guineo	Nada	
	Amarillos			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Maíz, Caña, Café, Guineo	Nada	
	Chaguarpamba			cabecera cantonal	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Maíz, Caña, Café, Guineo	Nada	
	Loma Redonda			OLMEDO	poblado rural	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Maíz, Caña, Café, Guineo	Nada
	Y de Olmedo				Y	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	SÍ	Agrícola	Nada
	Y de Velacruz				Y	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Agrícola	Nada
E 35/E 50	Cashatoma	LOJA	CATAMAYO	poblado rural	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Agrícola	Nada	
	Las Chinchas			poblado rural	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Agrícola	Nada	
	Y de Portovelo			Y	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Agrícola	Nada	
	San Pedro de la Bendita			poblado rural	Autopista 4 carriles	Rígido de hormigón	NO	Agrícola	Nada	
	Catamayo			cabecera cantonal	Autopista 4 carriles	Rígido de hormigón	NO	Caña	Aeropuerto	
	Pucashpa			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agrícola	Nada	
	Ingreso Villonaco			LOJA	Y	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Energía eólica	Nada
	Loja				capital provincial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	SÍ	Bienes y servicios	Terminal terrestre
	El Calvario				poblado rural	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Agrícola	Nada
E 50	Parque Nacional Podocarpus	ZAMORA CHINCHIPE	ZAMORA	despoblado	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Turismo	Nada	
	El Tambo			poblado rural	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Agropecuaria	Nada	
	Cacerías rurales			poblado rural	Carretera 2 carriles	Rígido de hormigón	NO	Agropecuaria	Nada	
E 45	Zamora			capital provincial	Autopista 4 carriles	Flexible de asfalto	SÍ	Bienes y servicios	Terminal terrestre	

Tunantza			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agrícola	Nada
Timbara			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
Cumbaratza			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Aeropuerto
Namírez			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
<i>Y de Yacuambi</i>			Y	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
Soapaca		CENTINELA DEL CÓNDROR	poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
Panguintza	cabecera parroquial		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada	
Zumbi	cabecera cantonal		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	SÍ	Agropecuaria y minería	Nada	
Yantzaza		YANTAZA	cabecera cantonal	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	SÍ	Bienes y servicios	Terminal terrestre
Chimbutza			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
La Yona			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
Quiringue			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
San Andrés			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
Muchime			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
Los Encuentros			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y minería	Nada
El Padmi			EL PANGUI	poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria
San Roque		poblado rural		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
Pachicutza		cabecera parroquial		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
El Pangui		cabecera cantonal		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Bienes y servicios	Terminal terrestre
<i>Y de El Guismi</i>		Y		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
Centro Shuar Pakinza		poblado rural		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
Centro Shuar Santiago Paati		poblado rural		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
Centro Shuar Certero		poblado rural		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada

	Chuchumbletza			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y minería	Nada
	San Francisco	MORONA SANTIAGO	GUALAQUIZA	poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Bomboiza			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Centro Shuar Naichap			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Centro Shuar Los Ángeles			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Centro Shuar La Cascada			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	<i>Y a Cuenca</i>			Y	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Gualaquiza			cabecera cantonal	Autopista 4 carriles	Flexible de asfalto	SÍ	Bienes y servicios	Aeropuerto y Terminal
	Sector La Dolorosa			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y minería	Nada
	Tumbes			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	El Empalme			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Tucumbatza			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Centro Shuar Domingo Sabio y Laminas			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Santa Marianita			SAN JUAN BOSCO	poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria
	La Libertad		poblado rural		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Ingreso a Pananza, San Carlos, Rocafuerte		poblado rural		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y minería	Nada
	San Juan Bosco		cabecera cantonal		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	SÍ	Agropecuaria	Nada
	Pan de Azúcar		cabecera parroquial		Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Indanza		LIMÓN INDANZA		cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria
	<i>Y Plan de Milagro</i>			Y	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada

E 40	General Leonidas Plaza			cabecera cantonal	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	SÍ	Agropecuaria	Nada
	La Merced			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	El Descanso			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	El Rosario			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Yunganza			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	San Antonio			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Plan Grande			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	Canbanaca			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	San Luis de Acho			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	<i>Y de Bella Unión</i>			Y	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria	Nada
	<i>Y de Patuca</i>	SANTIAGO		Y	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
	Patuca			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Pista aérea militar
	Centro Shuar Nunkamats y Comunidad San José			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
	Cacerío Shuar			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
	Cacerío Shuar			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
	Cacerío Shuar			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
	Centro Shuar San Simón Ipiakuim			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
	Cacerío Shuar			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
	Centro Shuar Piankas			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
	Comunidad Pichiyacu			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
	Centro Shuar Kimius	TIWINTZA		poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada

Centro Shuar Yukianza			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Centro Shuar Surtiak			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Centro Shuar Wuage			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Centro Shuar Tayunts			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Comunidad Palomino			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Centro Shuar Yapapas			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Centro Shuar Kilm y Comunidad Santa Rosa			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Santiago			cabecera cantonal	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Centro Shuar Chichis			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Comunidad Las Peñas			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Comunidad La Frontera			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
<i>Y Soldado Monge</i>			Y	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Centro Shuar Tempekat			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada
Puerto Morona			poblado rural	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Puerto fluvial
San José de Morona			cabecera parroquial	Carretera 2 carriles	Flexible de asfalto	NO	Agropecuaria y Silvicultura	Nada

Lista de referencias

- Acosta, Alberto. 2009. *La maldición de la abundancia*. Quito: Abya-Yala y Comité Ecuménico de Proyectos.
- _____. 2011. “Extractivismo y neoextractivismo: dos caras de la misma maldición”, <https://lalineadefuego.info/2011/12/23/extractivismo-y-neoextractivismo-dos-caras-de-la-misma-maldicion-por-alberto-acosta/>.
- _____. 2016. “Las dependencias del extractivismo. Aporte para un debate incompleto”. En *Revista Actual Marx Intervenciones* No. 20: 123-153.
- Acosta, Alberto y Francisco Hurtado Caicedo. 2016. “De la violación del mandato minero al festín minero del siglo XXI”, <http://www.rebellion.org/noticia.php?id=215028>.
- Acosta, Alberto, Susana López y David Villamar. 2004. “Ecuador: oportunidades y amenazas económicas de la migración”. En *Migraciones. Un juego con cartas marcadas*, editado por Francisco Hidalgo, 259-302. Quito: Ediciones Abya-Yala, IDIS, PMCD.
- Acosta, Alberto y William Sacher. 2012. *La minería a gran escala en Ecuador. Análisis y datos estadísticos sobre la minería industrial en el Ecuador*. Quito: Ediciones Abya-Yala.
- Acta de Brasilia. 1998. Firmada el 26 de octubre de 1998 en el Palacio de Itamaraty, Brasil.
- Almeida Albuja, Alexandra. 2013. “Vigencia y garantía de los derechos en las políticas públicas petroleras en 2012”. En *Horizonte de los Derechos Humanos. Ecuador 2012*, editado por Gina Benavides y Gardenia Chávez, 95-102. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar sede Ecuador y Programa Andino de Derechos Humanos.
- Almeida Guzmán, Patricio y Rebeca Almeida Arroba. 1988. *Estadísticas Económicas Históricas: 1948-1983*. Quito: Banco Central del Ecuador.
- ARCOM, Agencia de Regulación y Control Minero. 2016. Catastro Minero del Ecuador. <http://geo.controlminero.gob.ec:1026/geovisor/>
- Ayala Mora, Enrique, ed. 1996. *La Nueva Historia del Ecuador*. 15 Vols. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Bailón Abad, Jorge. 2004. *Morriñas y notas viales de Loja*. Loja: Artextos.
- Banco Central del Ecuador. 2016. Sistema de información macroeconómica. <http://sintesis.bce.ec:8080/BOE/BI/logon/start.do?ivsLogonToken=bceqsappbo01:6400@490662JXxphwKTS2Y16ElgnL7RTI6490660J0Sx1fruZQEmLcjPPHTJI6F>.
- Barbens, Sergi. 2006. “Infraestructuras e inversiones en América Latina: cuestión de gobernanza”. En *A los príncipes republicanos. Gobernanza y desarrollo desde el*

- republicanismo cívico*, coordinado por Joan Prats, 231-244. Madrid: INAP, IIG y Plural Editores.
- Baquero, Daniel y José David Miele. 2015. Los booms petroleros: ¿Qué cambió en los últimos 40 años? 8 de abril de 2015, <http://foroeconomiaecuador.com/fee/los-booms-petroleros-cambios-40/>.
- Bermúdez, Rosa Emilia. 2008. “Megaproyectos de infraestructura y agrocombustibles en el Pacífico colombiano”. En *Agrocombustibles: llenando tanques, vaciando territorios*, editado por Irene Vélez, 167-178. Bogotá: Censat Agua Viva, PCN y Ecofondo.
- Borrero Vega, Ana. 2009. “Los caminos del Ecuador en los siglos XX y XXI. Breve visión histórica.” En *Los caminos en el Ecuador: historia y desarrollo de la vialidad*, editado por Hidalgo e Hidalgo Constructora, 265-301. Quito: Anaconda Comunicación.
- Brenner, Neil. 1998. “Between fixity and motion: accumulation, territorial organization, and the historical geography of spatial scales.” En *Environment and Planning D: Society and Space* No. 16(4): 549-481.
- _____. 2001. “The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration”. En *Progress in Human Geography* No. 25(4): 591-614.
- _____. 2013. “Tesis sobre la urbanización planetaria”. En *Nueva Sociedad* No. 243: 38-66.
- Brenner, Neil, ed. 2014. *Implosions/Explosions. Towards a study of planetary urbanization*. Berlin: Jovis.
- Brown, Robert T. 1979. “El futuro de los ferrocarriles internacionales de Sudamérica. Un enfoque histórico”. En *Revista de la Cepal* No. 8, Agosto: 7-39.
- Camacho, Gloria. 2009. *Mujeres Migrantes: trayectoria laboral y perspectiva de desarrollo humano*. Quito: CLACSO, Instituto de Estudios Ecuatorianos y Abya-Yala.
- Carrión, Fernando. 1992. “Evolución del espacio urbano ecuatoriano”. En *Nueva Historia del Ecuador. Ensayos Generales I*, Vol. 12, editado por Enrique Ayala Mora, 37-72. Quito: Corporación Editora Nacional.
- _____. 2013. “El ensamble de las infraestructuras urbanas: el desafío para la gestión pública”. En *Infraestructuras urbanas en América Latina. Gestión y construcción de servicios y obras públicas*, coordinado por Jaime Erazo Espinosa, 11-32. Quito: IAEN.
- CEDHU. 2010. *Intervención minera a gran escala en Ecuador y vulneración de derechos humanos. Caso Corriente Resources Inc.* Quito: CEDHU, FIDH y D&D Derechos y Democracia.

- CEPAL. 2014. Anuario estadístico de América Latina y el Caribe. 2014. Santiago de Chile: Naciones Unidas y CEPAL.
- _____. 2016. “Perfil Nacional Económico. Ecuador”. Acceso el 25 de enero de 2016. <http://bit.ly/PerfilEconomicoECU>.
- Colectivo de Investigación y Acción Psicosocial. 2017. *La herida abierta del Cóndor. Vulneración de derechos, impactos socio-ecológicos y afectaciones psicosociales provocados por la empresa minera china Ecuacorriente S.A. y el Estado ecuatoriano en el Proyecto Mirador*. Quito: El Chasqui Ediciones.
- Cueva, Agustín. 1991. “El Ecuador de 1960 a 1979”. En *Nueva Historia del Ecuador. Época Republicana V*, Vol. 11, editado por Enrique Ayala Mora, 149-179. Quito: Corporación Editora Nacional.
- _____. 1996. “El Ecuador de 1925 a 1960”. En *La Nueva Historia del Ecuador, Época Republicana IV*, Vol. 10., editado por Enrique Ayala Mora, 87-121. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Dávalos, Pablo. 2009. “Modernización, infraestructura vial y Estado”. En *Los caminos en el Ecuador: historia y desarrollo de la vialidad*, editado por Hidalgo e Hidalgo Constructora, 243-256. Quito: Anaconda Comunicación.
- _____. 2014. “Geopolítica de la acumulación de capital: Ecuador en la Iniciativa IIRSA-COSIPLAN”. En *La Restauración Conservadora del correísmo*, editado por Juan Cuvi, 242-258. Quito: Arcoiris Producción Gráfica.
- Deler, Jean Paul. 1992. “Estructuras espaciales del Ecuador contemporáneo”. En *Nueva Historia del Ecuador. Ensayos Generales I*, Vol. 12, editado por Enrique Ayala Mora, 73-134. Quito: Corporación Editora Nacional.
- _____. 1994. “Transformaciones regionales y organización del espacio nacional ecuatoriano entre 1830 y 1930. En *Historia y Región en el Ecuador: 1830-1930*, editado por Juan Manguashca, 295-353. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Echeverría, Bolívar. 2010. *Modernidad y Blanquitud*. México D.F.: 2010.
- “El gobierno del Ecuador eliminó 11 impuestos entre 2007 y 2015”. Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica ANDES, 26 de enero de 2016, <http://www.andes.info.ec/es/noticias/gobierno-ecuador-elimino-11-impuestos-entre-2007-2015.html>.
- Encalada, Wilmer. 2013. *Estudio de prefactibilidad para la implementación de infraestructura portuaria en el Río Morona. Identificación del área de influencia de Puerto Morona. Fase 1: Producto 1*. Quito: Autoridad Portuaria del Puerto Bolívar.

- Estache, Antonio y Ginés de Rus. 2003. *Privatización y regulación de infraestructuras para el transporte. Una guía para reguladores*. Bogotá: Banco Mundial y Alfaomega Colombiana S.A.
- Estache, Antonio, Vivien Foster y Quentin Wodon. 2004. *Cómo considerar la pobreza en las reformas de infraestructura. Lecciones de la experiencia en América Latina*. Bogotá: Banco Mundial y Alfaomega Colombiana S.A.
- Esvertit Cobes, Natália. 2008. *La incipiente provincia amazónica: Amazonía y estado ecuatoriano en el siglo XIX*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar sede Ecuador y Corporación Editora Nacional.
- _____. 2015. “Ferrocarriles hacia el Oriente. Articulación del territorio y construcción nacional a inicios del siglo XX en Ecuador”. En *Procesos: Revista ecuatoriana de historia* No. 41: 141-169.
- Farías, Ignacio. 2011. “Ensamblajes urbanos: la TAR y el examen de la ciudad”. En *Athenea Digital* No. 11(1): 15-40.
- Figueroa, Oscar. 2013. “Infraestructuras de transporte terrestre, ciudad y movilidad en América Latina”. En *Infraestructuras urbanas en América Latina. Gestión y construcción de servicios y obras públicas*, coordinado por Jaime Erazo Espinosa, 241-264. Quito: IAEN.
- Garzón, Paulina. 2014. “Una cuestionable alianza Sur-Sur: Las inversiones chinas en Ecuador y en la región”. En *La Restauración Conservadora del correísmo*, editado por Juan Cuvi, 259-266. Quito: Arcoiris Producción Gráfica.
- Gaviria Ríos, Jorge Enrique, Jorge Hernán Mora Guzmán y John Ramiro Agudelo. “Historia de los motores de combustión interna”. En *Revista Facultad de Ingeniería*, Universidad de Antioquia, No. 26, Junio: 68-78.
- Georgescu, Constantino y Paúl Georgescu. 1998. *Los ríos nos unen. Integración fluvial suramericana*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento.
- González, Juan Carlos; Marcelo Guevara y Carolina Ron. 2011. “Proyecto IIRSA multimodal Manta-Manaos. Consideraciones ambientales”. En *Retos y amenazas en Yasuní*, compilado por Anita Krainer y María Fernanda Mora, 183-197 Quito: Flacso y Wildlife Conservation Society.
- Gómez, Deyanira. 2011. “IIRSA, el eje multimodal Manta-Manaos y el Qhapaq Ñan”. En *Retos y amenazas en Yasuní*, compilado por Anita Krainer y María Fernanda Mora, 155-181 Quito: Flacso y Wildlife Conservation Society.

- Gómez, Nelson. 1992. "Organización del espacio ecuatoriano". En *Nueva Historia del Ecuador. Ensayos Generales I*, Vol. 12, editado por Enrique Ayala Mora, 9-36. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Grosfoguel, Ramón. 2016. "Del «extractivismo económico» al «extractivismo epistémico» y al extractivismo «ontológico»: una forma destructiva de conocer, ser y estar en el mundo". En *Tabula Rasa* No. 24: 123-143.
- Gudynas, Eduardo. 2011. "Más allá del nuevo extractivismo: transiciones sostenibles y alternativas al desarrollo". En *El desarrollo en cuestión: reflexiones desde América Latina*, coordinado por Ivonne Farah y Fernanda Wanderly, 379-410. La Paz: Cides-Plural.
- _____. 2013. "Extracciones, extractivismos y extrahecciones. Un marco conceptual sobre la apropiación de recursos naturales" en *Observatorio del Desarrollo* No. 18, Febrero.
- Harvey, David. 1990. *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- _____. 2007a. *Espacios del capital*. Madrid: Akal
- _____. 2007b. *El nuevo imperialismo*. Madrid: Akal.
- _____. 2007c. *Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual*. Buenos Aires: Cuadernos de Geografía.
- _____. 2012. *Espacios de esperanza*. Madrid: Akal.
- _____. 2014. "Cities or urbanization?". En *Implosions / Explosions. Towards a study of planetary urbanization*, editado por Neil Brenner, 52-66. Berlin: Jovis.
- Harvey, Penny y Hannah Knox. 2012. "The enchantments of Infrastructure". En *Mobilities*, Vol. 7, No. 4: 521-536.
- _____. 2015. *Roads. An anthropology of infrastructure and expertise*. New York: Cornell University Press.
- Hidalgo e Hidalgo Constructora. 2009. *Los caminos en el Ecuador: historia y desarrollo de la vialidad*. Quito: Anaconda Comunicación.
- Hidalgo, Ángel Emilio. 2009. "Los caminos del siglo XIX y la construcción social del territorio". En *Los caminos en el Ecuador: historia y desarrollo de la vialidad*, editado por Hidalgo e Hidalgo Constructora, 197-216. Quito: Anaconda Comunicación.
- Hurtado Caicedo, Francisco. 2012. *La actividad minera a gran escala como causa de desplazamiento en Ecuador: el caso del barrio San Marcos*. Tesina de especialización superior, Universidad Andina Simón Bolívar.

- _____. 2015a. “La extracción del valor lejos del enclave extractivo. Expansión e intensificación del extractivismo en Ecuador”. Manuscrito inédito, última modificación 27 de diciembre.
- _____. 2015b. “Construcción de hegemonía en Ecuador: exclusión desde lo urbano”. Manuscrito inédito, última modificación 1 de junio.
- IGM, Instituto Geográfico Militar. 2013. *Atlas geográfico de la República del Ecuador Segunda Edición*. Quito. <http://sni.gob.ec/atlas-geografico-nacional-2013>.
- IIRSA. 2013. *Cartea de Proyectos 2013*. Santiago de Chile: UNASUR-COSIPLAN.
- _____. 2014. *Cartera de Proyectos 2014*. Montevideo: UNASUR-COSIPLAN.
- _____. 2015. *Cartera de Proyectos 2015*. Montevideo: UNASUR-COSIPLAN.
- _____. 2016. “Historia”. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento – COSIPLAN. <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=121>.
- INEC, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. 2010. Censo nacional de población y vivienda. <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>.
- _____. 2014. *Anuario de Estadísticas de Transportes 2014*. Quito: INEC.
- Kanai, Juan Miguel. 2014. “On the peripheries of planetary urbanization: globalizing Manaus and its expanding impact”. En *Environment and Planning D: Society and Space*, Volume 32(6): 1071-1087.
- Larrea, Carlos. 1991. “La estructura social ecuatoriana entre 1960 y 1979”. En *Nueva Historia del Ecuador. Época Republicana V*, Vol. 11, editado por Enrique Ayala Mora, 97-148. Quito: Corporación Editora Nacional.
- _____. 2005. *Naturaleza, economía y sociedad en el Ecuador. Una visión histórica*. Quito: EcoCiencia y FLACSO.
- Larrea, Carlos y Jeannette Sánchez. 2002. *Pobreza, empleo y equidad en el Ecuador: Perspectivas para el desarrollo humano sostenible*. Quito: PNUD.
- Lefebvre, Henri. 1974. “La producción social del espacio”. En *Papers Revista de Sociología*, Vol. 3: 219-229.
- _____. 2013. *La producción social del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lobos, Damián y Klaus Frey. 2015. “Aproximaciones al rol de los planificadores regionales de la Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)”. En *EURE* Vol. 41, No. 124, septiembre: 247-265.

- López Fabra, Lina Marcela. 2014. “Los albores de la minería a gran escala en Ecuador: los primeros impactos sociales en el territorio de comunidades campesinas y Shuar en Tundayme, Zamora Chinchipe”. Tesis de maestría, FLACSO sede Ecuador.
- Maiguashca, Juan. 1994. “El proceso de integración nacional en el Ecuador: el rol del poder central, 1830-1895”. En *Historia y Región en el Ecuador: 1830-1930*, editado por Juan Maiguashca, 355-420. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Mancheno, Diego. 2011. “La Manta-Manaos una evaluación de impactos económicos”. En *Retos y amenazas en Yasuní*, compilado por Anita Krainer y María Fernanda Mora, 199-230. Quito: Flacso y Wildlife Conservation Society.
- Marcus, George E. 1995. “Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography.” En *Annual Review of Anthropology* No. 24: 95-117.
- _____. 2001. “Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal”. En *Alteridades* Vol. 11. No. 22: 111-127.
- Marx, Carlos. 1972. *El Capital*. Tomo I. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Melo, Mario. 2012. “La nueva ronda petrolera y el derrumbe del paradigma constitucional”. En *Horizonte de los Derechos Humanos. Ecuador 2012*, editado por Gina Benavides y Gardenia Chávez, 103-117. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar sede Ecuador y Programa Andino de Derechos Humanos.
- Ministerio Coordinador de Sectores Estratégicos. 2015. *Catálogo de inversiones de los sectores estratégicos. 2015-2017*. Quito: Impresora Flores.
- Ministerio de Electricidad y Energía Renovable. 2016a. “Delsitanisagua. Proyectos de generación”. <http://www.energia.gob.ec/delsitanisagua/>
- Ministerio de Electricidad y Energía Renovable. 2016a. “Se presentó resultados de estudios del Proyecto Hidroeléctrico Santiago”. <http://www.energia.gob.ec/se-presento-resultados-de-estudios-del-proyecto-hidroelectrico-santiago/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. 2014. “Concluye cita Presidencial Ecuador-Perú con la firma de la Declaración Conjunta de Arenillas y tres convenios de cooperación”. <http://www.cancilleria.gob.ec/concluye-cita-presidencial-ecuador-peru-con-la-firma-de-declaracion-conjunta-de-arenillas-y-tres-convenios-de-cooperacion/>
- _____. 2015. “Declaración de Jaén. Encuentro Presidencial y IX Gabinete Binacional de Ministros. Ecuador-Perú”. http://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2015/12/Declaracion_de_Jaen.pdf
- _____. 2016. “Declaración conjunta del Encuentro Presidencial y X Gabinete Binacional Ecuador-Perú”.

<http://www.cancilleria.gob.ec/declaracion-conjunta-del-encuentro-presidencial-y-x-gabinete-binacional-ecuador-peru/>

- MTOP. 2015. *Estadísticas portuarias y de transporte acuático 2014*. Quito: MTOP.
-
- _____. 2016. *Inversión devengada por provincias. Período 2007-2016 (al 30 de abril del 2016)*. Quito: MTOP.
- Miño Grijalva, Wilson. 1996. “La economía ecuatoriana de la gran recesión a la crisis bananera”. En *La Nueva Historia del Ecuador, Época Republicana IV*, Vol. 10., editado por Enrique Ayala Mora, 37-69. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Moreano, Alejandro. 1991. “El sistema político en el Ecuador Contemporáneo”. En *Nueva Historia del Ecuador. Época Republicana V*, Vol. 11, editado por Enrique Ayala Mora, 181-219. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Murillo, Diana y Francisco Hurtado Caicedo. 2016. “Incumplimiento del Mandato Minero en proyectos del sur del país”. Quito: Graphus, CEDHU y Unión Europea.
- Ocampo, José Antonio. 2013. “Macroeconomía para el desarrollo: políticas anticíclicas y transformación productiva”. En *Reflexiones sobre el desarrollo en América Latina y el Caribe. Conferencias magistrales 2011-2012*, editado por CEPAL, 13-41. Santiago de Chile: Naciones Unidas y CEPAL.
- Orozco Cuello, Carlos, Eliana Sanandrés Campis e Ivonne Molinares Guerrero. 2012. “Colombia, Panamá y la Ruta Panamericana: Encuentros y Desencuentros”. En *Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano*, Año 9, No. 16, Mayo: 101-130.
- Peña, Luis. 2011. *Algunos elementos metodológicos para pensar espacialmente en ciencias sociales*. Bogotá: CIDS, Universidad Externado de Colombia.
- Ruiz, Miguel y Pablo Iturralde. 2013. *La alquimia de la riqueza. Estado, petróleo y patrón de acumulación en Ecuador*. Quito: Centro de Derechos Económicos y Sociales.
- Salgado, Wilma. 2000. “La crisis en el Ecuador en el contexto de las reformas financieras”. En *Ecuador Debate*, No. 51, Diciembre: 7-22.
- Sacher, William et. al. 2015. *Entretelones de la megaminería en Ecuador. Informe de visita de campo en la zona del megaproyecto minero Mirador, parroquia Tundayme, cantón El Pangui, provincia de Zamora-Chinchipe, Ecuador*. Quito: Acción Ecológica e ISIP.
- Sánchez, Ricardo y Gordon Wilmsmeier. 2005. *Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados*. Santiago de Chile: División de Recursos Naturales – CEPAL.

- Schmid, Christian. 2014. "Patterns and pathways of global urbanization: towards comparative analysis". En *Implosions / Explosions. Towards a study of planetary urbanization*, editado por Neil Brenner, 203-217. Berlin: Jovis.
- Seaone, José. 2013. "Modelo extractivo y acumulación por despojo". En *Extractivismo, despojo y crisis climática. Desafíos para los movimientos sociales y los proyectos emancipatorios de Nuestra América*, editado por José Seaone, Emilio Taddei y Clara Algranati, 21-39. Buenos Aires: Herramienta Ediciones, Editorial El Colectivo y Grupo de Estudios sobre América Latina y El Caribe.
- SENPLADES. 2009. *Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013. Construyendo un Estado Plurinacional e Intercultural*. Quito: SENPLADES.
- _____. 2013a. *Buen Vivir. Plan nacional 2013-2017. Todo el mundo mejor. Versión resumida*. Quito: SENPLADES.
- _____. 2015a. *Agenda Zonal Zona 7-Sur. Provincias de: El Oro, Loja y Zamora Chinchipe. 2013-2017*. Quito: SENPLADES.
- _____. 2015b. *Agenda Zonal Zona 6-Austro. Provincias de: Azuay, Cañar y Morona Santiago. 2013-2017*. Quito: SENPLADES.
- SERMAN & Asociados, CSI Ingenieros y ECSA Ingenieros. 2015. *Estudio de navegabilidad comercial binacional del Río Morona*. Quito: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Silva, Erika. 1996. "Estado, iglesia e ideología en el siglo XIX". En *Nueva Historia del Ecuador. Época Republicana II*, Vol. 8, editado por Enrique Ayala Mora, 9-44. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Southgate, Douglas y Lois Roberts. 2016. *Globalized fruit, local entrepreneurs: How one banana-exporting country achieved worldwide reach*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Valarezo, Galo Ramón, Sara Báez Rivera y Pablo Ospina Peralta. 2004. *Una breve historia del espacio ecuatoriano*. Quito: Instituto de Estudios Ecuatorianos y Consorcio CAMAREN.
- Van Dijck, Pitou y Simon den Haak. 2007. *Construcción problemática: IIRSA y las asociaciones público-privadas en la infraestructura vial*. Ámsterdam: CEDLA.
- Vargas Ulate, Gilbert. 2012. "Espacio y territorio en el análisis geográfico". En *Reflexiones* No. 91 (1): 313-326.
- Vergara Karla; Miguel Figallo y Manuel Glave. 2014. "Infraestructura en la Amazonía Peruana: una propuesta para proyectar cambios en la cobertura boscosa en la carretera"

- Pucallpa-Cruzeiro Do Sul”. E En *Amazonía peruana y desarrollo económico*, editado por Roxana Barrantes y Manuel Glave, 161-198. Lima: IEP y GRADE.
- Villalobos, Fabio. 1996. “El proceso de industrialización hasta los años cincuenta En *La Nueva Historia del Ecuador, Época Republicana IV*, Vol. 10., editado por Enrique Ayala Mora, 71-86. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Wallerstein, Immanuel. 2006. *Análisis de sistemas-mundo. Una introducción*. México D.F.: Siglo XXI Editores.
- Wasserstrom, Robert y Douglas Southgate. 2013. “Deforestación, reforma agraria y desarrollo petrolero en Ecuador, 1964-1994”. En *Natural Resources*, No. 4: 34-44.
- Wasserstrom, Robert y Fernando Bustamante. 2015. “Ethnicity, labor and indigenous populations in the Ecuadorian Amazon, 1822-2010.” En *Advances in Anthropology*, No. 5: 1-18. <http://dx.doi.org/10.4236/aa.2015.51001>
- Wilson, Japhy y Manuel Bayón. 2015. *Manta-Manaus: Interoceanic Fantasies and the real of Planetary Urbanization*. Quito: CENEDET – IAEN.
- Wilson, Japhy, Manuel Bayón y Henar Diez. 2015. *Posneoliberalismo y urbanización planetaria en la Amazonía Ecuatoriana*. Quito: CENEDET.
- “Yilport invertirá \$750 millones en el mejoramiento de Puerto Bolívar”. El Telégrafo, 9 de agosto de 2016. <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/yilport-invertira-750-millones-en-el-mejoramiento-de-puerto-bolivar>.