

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES**



**FLACSO**

**SEDE ACADÉMICA DE ECUADOR**

**DIPLOMADO SUPERIOR EN DERECHOS  
INDÍGENAS Y RECURSOS HIDROCARBURIFEROS**

**PROYECTO PUERTO AMERICA Y SU IMPACTO SOCIOAMBIENTAL EN  
LOS PUEBLOS INDIGENAS: WAYUÚ Y AÑU DEL MUNICIPIO PAEZ.**

Trabajo Especial de Grado para obtener el título en Derechos Indígenas y Recursos  
Hidrocarbúricos.

**AUTORA: Yaneth Ypuana  
TUTOR: Iván Narváez**

**QUITO, 30 de abril 2004**

## INDICE GENERAL:

### INTRODUCCION

### SINTESIS

#### **CAPITULO I: MARCO REFERENCIAL DE LOS PUEBLOS INDIGENAS EN VENEZUELA Y EN EL MUNICIPIO PAEZ (WAYUU Y AÑU).**

1.- Antecedentes Históricos de la problemáticas indígenas en Venezuela.....	1
2.- Características etnográficas de los pueblos indígenas del Estado Zulia.....	3
3.- Características del pueblo Wayuú y añu.....	3
3.1.- Aspectos físicos ambientales.....	6
3.2.- Contexto situacional de los pueblos indígenas del Municipio Páez.....	6
4.- Oposición de la población indígena contra la construcción de puerto América.....	8
4.1.- Participación y posición de los pueblos indígenas wayuu y añu en los procesos de planificación del proyecto carbonero.....	9

#### **CAPITULO II: MARCO JURIDICO-INSTITUCIONAL DE LA ACTIVIDAD MINERA Y LOS DERECHOS INDÍGENAS.**

1.- Marco jurídico: Análisis de los procesos normativos ambientales y bases legales que protegen los Derechos de los pueblos indígenas en Venezuela.....	14
1.1.- Constitución de la republica de Venezuela del 1961.....	14
1.2.- Constitución de la Republica Bolivariana de Venezuela 1999.....	17
1.2.1.- La Ley de Demarcación y Garantía del Hábitat y Tierras de los Pueblos indígenas.....	18
1.2.2.- Convenio 107 y 169 de la OIT.....	20
1.3.- Ley de Minería y Análisis de los procesos normativos Ambientales.....	22
1.3.1.- Ley que crea la figura de Área Bajo Régimen de Administración Especial (ABRAE).....	23
1.3.2.- Ley Penal de Ambiente (1992).....	23
1.3.3.- El Reglamento de la ley Orgánica del ambiente, sobre Estudio de Impacto Ambiental.....	24
1.3.4.- Agenda 21 de la Conferencia del Rio de Janeiro (1992).....	25
2.- Marco Institucional: actores involucrados y posibles afectados por la construcción de Puerto América.....	25
2.1.- Ministerios y direcciones y agenda del Estado Venezolano.....	25

2.2.- Instituciones publicas del Estado.....	27
2.3.- Las empresas.....	28
2.4.- Municipio Páez.....	29
4.5.- Pueblo Indígena Wayuu.....	29

### **CAPITULO III: CONTEXTO GENERAL DEL PROYECTO CARBONERO**

#### **“PUERTO AMERICA” Y SUS POSIBLES IMPACTOS EN EL AMBITO SOCIO-AMBIENTAL EN TERRITORIOS WAYUU Y AÑU.**

1.-Generalidades sobre Puerto América.....	31
1.1.- Descripción de la localización geográfica de Puerto América.....	35
1.2.- Plan Maestro del proyecto.....	36
2.- Caracterización de los territorios wayuu y añu del municipio Páez.....	37
3.- Estudio de impacto ambiental del proyecto Carbonero “Puerto América”.....	38
3.1.-Caracterización Ambiental en el ámbito de la Sub-región Guajira o Baja Guajira.....	39
3.2.-identificación y descripción de posibles Impactos Socioambientales en las áreas de influencia de Puerto América.....	42
3.2.1.- En cuanto a la obra de reconstrucción del tramo carretero existente entre Mina Norte y Caño Paisano (Municipio Páez).....	44
3.2.1.1.- A nivel Físico.....	44
3.2.1.2.- A nivel Abiótico.....	45
3.2.1.3.- A nivel Social.....	45
3.2.2.- Construcción de la nueva vía de acceso donde se ubica en tres tramos: Mina Norte-Escondido, Escondido- Las Guardias, de la Guardias hasta la Isla de San Bernardo. ....	46
3.2.2.1.- A nivel Físico.....	46
3.2.2.2.- A nivel Abiótico.....	46
3.2.2.3.- A nivel Social.....	47
4.- Mecanismo de control y prevención por parte del estado y empresas.....	49
<b>Conclusión General.....</b>	<b>51</b>
<b>Bibliografías.....</b>	<b>56</b>
<b>Anexos.</b>	

### CAPITULO: III

## CONTEXTO GENERAL DEL PROYECTO CARBONERO "PUERTO AMERICA" Y SUS POSIBLES IMPACTOS EN EL AMBITO SOCIO-AMBIENTAL EN TERRITORIOS WAYUU Y AÑU

#### 1.-Generalidades sobre Puerto América.

El Estado Zulia es uno de los 23 Estados en que se divide la Republica Bolivariana de Venezuela (ver anexo). El ejecutivo regional de esta entidad, en 1996 creó la comisión ejecutiva para el manejo integral de Lago de Maracaibo y su cuenca hidrográfica, como política ambiental para atender la problemática del Lago y toda su cuenca.

Del trabajo de la comisión surgió la propuesta de construcción de un gran puerto en el Golfo de Venezuela, como medio para desalinizar las aguas del Lago; dicho puerto se ubicará en la intersección entre el Golfo y el Lago, en las Islas San Carlos, San Bernardo y Zapara del Municipio almirante Padilla. (ver anexo).

El objetivo fundamental del puerto es desalinizar el lago de Maracaibo, a través de la reubicación de todos los terminales para buques de gran calado en la nueva portuaria.

La propuesta consiste en restituir la barrera natural de la canal de navegación, reduciendo la profundidad del tramo interior, entre la boca del Lago (Isla de San Bernardo, San Carlos y Zapara) y la población de Maracaibo, más o menos a unos 3,7 metros, 15 pies. (Ver anexo).

La nueva zona portuaria consiste en brindar un canal seguro, puesto que el tramo exterior del canal ubicado en el Golfo de Venezuela, será redimensionado, llevándolo a una profundidad de 50 pies, adecuando su ancho a las características de la moderna navegación.

La decisión de construir el sistema portuario también su razón económica derivada de que el tramo del canal al servicio de las embarcaciones de mayor calado asciende en la actualidad solo a 42 pies, cuando el 75% de la flota a granel en el mundo requiere un calado superior a este nivel; de modo que el canal de navegación del Lago de Maracaibo se ha convertido en un oponente potencial de la industria petrolera, al

limitar la competitividad de dichos productos que por esta vía transita hacia los mercados internacionales.

Como es el caso del Proyecto Terminal Carbonero en la Isla de San Bernardo; El cual consiste en desarrollar una infraestructura física, con el objetivo principal de construir un Puerto especializado en el manejo y carga de buques carboneros con capacidad de hasta ciento cincuenta y cinco mil toneladas (155.000 tm) , disponiendo de las instalaciones apropiadas para atender la exportación de los mas altos volúmenes anuales de carbón mineral que registran las empresas del sector industrial de la minería del carbón establecidas en el occidente de la cuenca del lago de Maracaibo y al mismo tiempo lograr que el transporte terrestre de cargas de carbón mineral, provenientes de las exportaciones mineras de la cuenca carbonífera del Guaçare, Estado Zulia que sea realizada.

De acuerdo a las alternativas tecnológicas y de diseño evaluadas en los estudios preliminares de factibilidad e ingeniería conceptual realizado por la misma empresa Trans Coal de Venezuela C.A. A continuación la descripción de las alternativas seleccionadas:

Primero; terminal Carbonero en San Bernardo, el mismo concebido como una infraestructura portuaria de exportación de carbón que recibe el carbón por vía terrestre en camiones tipo gandola y en embarcaciones pequeñas y luego lo despacha a los buques carboneros de capacidad de hasta 155 MM tm. El área destinada para la concesión portuaria se encuentra en la península San Bernardo, a la orilla oeste del canal de navegación y al extremo este del Municipio almirante Padilla, (ver figura nº).

Segundo; Trazado de la ruta vial, es una acción prevista como parte del proyecto terminal Carbonero Isla de San Bernardo, es la habilitación de una ruta vial de aproximadamente noventa kilómetros (90 km) de longitud, requerido para el transporte terrestre de carbón, desde la explotación Mina Norte- Carbones de la Guajira hasta el patio de ampliación del terminal carbonero (ver anexo). Esta ruta o corredor vial se ejecutara simultáneamente con la primera fase de la construcción del terminal carbonero San Bernardo, lo cual comprenderá de dos actividades que se ejecutara como sub-proyectos:

1.- Es la ampliación y acondicionamiento de la vialidad actual, existente en jurisdicción del Municipio Páez, que se inicia en mina norte y concluye en caño Paijana. De aproximadamente de 70 km de longitud, intercomunica con la troncal 6 a varios centros poblados ubicados en la zona que se identifica como Baja Guajira al norte del Río Limón. La actividad prevista, consiste en ejecutar aquellas acciones que sean necesarias para adecuar la vía existente al tránsito frecuente de unidades de transporte pesado con cargas de carbón mineral.

2.- Consiste en la construcción de la vía de acceso al terminal carbonero, desde Caño Paisano hasta la Isla San Bernardo. Esta vía de acceso será seguirá la ruta de la antigua carretera de acceso a la Isla de San Carlos, es decir su trazado es paralelo a la línea del litoral marino de la mencionada formación insular.

Es importante destacar que este trazado vial que se piensa realizar es todo el territorio de los pueblos indígenas wayuu y añu, lo que le generara consecuencias negativas en la vida cotidiana de estas poblaciones ubicadas estos espacios fronterizos entre Venezuela y Colombia.

Además dicho proyecto se debe a intereses económicos por parte del Estado Venezolano y de las empresas mineras, entre las razones económicas se encuentran:

- a.- Crear un sistema portuario que aproveche la ventaja comparativa que significa el uso del Lago y algunos ríos como medio de navegación, permitiendo la interconexión de la carga entre Puerto América y las facilidades portuarias pequeñas ubicadas en el lago a través de barcazas y gabarras.
- b.- Aumentar la competitividad de los productos de la cuenca por la creación de condiciones de transporte acuático favorables al comercio.
- c.- Posibilitar el uso de las aguas del Lago para riego y para la industria.
- d.- Aumentar la capacidad pesquera en el lago al eliminar la zona anóxica.
- e.- Facilitar la entrada y salida de los productos de los países de la comunidad Andina de Naciones.
- f.- Ofrecer un puerto materno y seguro a la navegación en el Caribe, por donde transitan unos 63.000 buques al año, sin incluir a los petroleros y que en su mayoría no tocan puertos Venezolanos.

En este sentido, Puerto América conforma un macroproyecto que integra otros desarrollos derivados de su razón económica, entre los cuales están:

a.- Dique carretero sobre Río Limón, concebido para alcanzar los siguientes objetivos:

- Embalse que permitirá aprovechar 18 m<sup>3</sup>/seg, los embalses de Manuelito y tule apenas producen 12 m<sup>3</sup>/seg, para aumentar la producción agrícola de la zona norte del Estado, así como la atención segura de aguas a la población e industria de dicha zona.
- Detener el acelerado proceso de sedimentación de la Laguna de Sinamaica.
- Constituir una vía alterna al puente sobre el Río Limón.

b.- Vía alterna al actual puente sobre el Lago de Maracaibo, que unirá la costa oriental y occidental del Lago.

c.- Ferrocarril entre la población de Guasualito en el suroeste del país y Puerto América. En una primera fase iría desde Guasualito hasta la población de Encontrados en el sur de Lago, que permitirá crear una red de transporte multimodal (ferrocarril, navegación fluvial y carreteras) que unirá, los llamados por el gobierno nacional, el eje Orinoco-Apure, que concluye precisamente en la población de Guasualito en el Estado Apure y el eje occidental que incluye a todo el Zulia y los Andes Venezolanos. En una primera etapa, en la población de Encontrados, estará ubicado un puerto gabarrero que dará servicio a parte de la carga del sur del Lago de Maracaibo, la de los Andes y del Norte de Santander.

d.- Plan de Ordenamiento Urbano y Desarrollo Urbano de la zona en donde estará ubicada Puerto América.

e.- Plan y Terminal Turístico en la Zona.

f.- Plan de manejo y uso de los recursos hídricos de la zona norte de Estado, así como la zona sur del Lago de Maracaibo.

El alcance del proyecto comprende la construcción de un terminal portuario carbonero para la exportación de carbones provenientes de diversas zonas de producción ubicada

en la cuenca del lago de Maracaibo y Colombia. También contempla además ampliación de la vía desde mina Norte hasta Caño Paijana (70km) y la construcción de vía de acceso de 20,5km, desde Caño Paijana hasta el terminal de San Bernardo. Esta vía va a pasar por toda la subregion guajira lo que es Municipio Mara, Municipio Páez y de allí a las islas. Presenta tres etapas de producción:

- \* Primera etapa 3 millones de toneladas (TM) de carbón al año.
- \* Segunda etapa 6 millones de toneladas (TM) de carbón al año.
- \* Tercera etapa 20 millones de toneladas (TM) de carbón al año.

La importancia del proyecto se basa en dos elementos: El estado venezolano ha diseñado una estrategia de desarrollo de la Región Occidental, basada en la potencialidad del lago como eje de un sistema de transporte multimodal de aguas profundas en la zona de la Barra de Maracaibo. Y la estrategia Regional y nacional de rescate del lago de Maracaibo del proceso de salinización vinculado al proceso de eutrofización que hoy lo afecta y para lo cual es necesario ubicar los barcos en un área externa a él.

#### **1.1.- Descripción de la localización geográfica de Puerto América:**

Puerto América estará ubicada en las Islas de San Carlos, San Bernardo y Zapara. Estas antiguas islas se encuentran en la entrada de la Bahía del tablazo, a unos 45 kilómetros aproximadamente al norte de Maracaibo. En 1974, una defensa de arena se construyó entre las islas de San Carlos y San Bernardo, quedando así conectada entre sí.

El canal de navegación que comunica al Golfo de Venezuela con el Lago de Maracaibo, cruzan entre las islas de San Bernardo y Zapara. El ancho del canal es de aproximadamente 300 metros y su profundidad de 12,8 metros (42 pies). La distancia entre las costas de San Bernardo y Zapara es de 1,8 kilómetros.

#### **1.2.- Plan Maestro del proyecto:**

En el plan maestro se ha concebido un puerto que puede ser construido y puesto en funcionamiento por etapas o fases (en el plan se distinguen cuatro)

**Primera Fase, año 2002:** en esta fase un terminal cargador de carbón conectado al canal existente por una área dragada a 42 pies y un muelle gabarrero, protegido contra la acción del oleaje por el malecón oriental ubicado en la Isla de Zapara( ver anexo )

El carbón, al ser exportado, es suplido a través de gabarras y vías de acceso que lo conectan con tierra firme, con las minas de carbón ubicadas en la cuenca del Río Guasare, al norte del Estado Zulia.

**Segunda Fase, año 2005:** en esta fase han tenido lugar tanto los desarrollos en Zapara, los de San Bernardo, y el relleno hidráulico que albergara el resto de los terminales (ver anexo).

- En Zapara, un área de 30 hectáreas aproximadamente, está ocupadas por tanques de almacenamientos y otras facilidades para las industrias del petróleo y petroquímica. Cinco espolones o muelles manejan la salida de la carga estimada.
- Al este de San Bernardo, un espolón adicional para cargar del carbón ha sido construido.
- El canal de navegación ha sido dragado a 50 pies para permitir el paso de tanques totalmente cargados y para el paso de buques carboneros hasta con 100.000 DWT, y se comenzó el proceso de sedimentación del canal interior para eliminar la entrada de la cuña salina.
- Al norte de San Bernardo y adyacentes a San Carlos, ha sido construido un conjunto de nuevos terminales, con una profundidad de 40 pies, para buques de carga general, de carga suelta y porta-contenedores con hasta 40.000 DWT.
- El acceso a este nuevo puerto es previsto por un canal separado de entrada con una profundidad de 40 pies. El nuevo puerto y el canal de entrada están protegidos contra las olas dominantes, en direcciones este y nordeste, por un rompeolas orientado de norte a sur.
- El nuevo puerto también incluye un puerto de gabarras para el transporte lacustre interno, el cual puede ser alcanzado a través de un canal de acceso que pasa bajo las correas transportadoras hacia los terminales de carbón. Debido a que las gabarras son muy sensitivas al oleaje, este canal de acceso está protegido por un rompeolas orientado de norte a sur. Sobre este rompeolas se puede

construir una carretera para darle acceso a los vehículos y pequeños camiones, hacia los terminales de carga de carbón.

**Tercera Fase, año 2015:** en esta fase, en Zapara una parte del mar ha sido retomada, es decir, ha sido rellenado para dar acomodo a los sitios de tanques y las construcciones relacionadas con estas facilidades.

- Dos muelles de petróleo, y un tercero para carbón, han sido construidos. El malecón oriental ha sido extendido para proteger ese tercer espolón de carbón contra la acción de las olas.
- Progresivos desarrollos industriales han sido puestos en marcha en el puerto al Norte de San Bernardo y adyacente a la Isla de San Carlos (ver anexo).

**Cuarta Fase, después del año 2015:** la zona portaria pudiera ser fácilmente extendida hacia el norte de San Bernardo, programándose para esta parte trabajos de dragado, extensión de los rompeolas orientados de norte a sur y un nuevo rompeolas exterior.

Después de haber realizado explicación de todo lo referente al proyecto carbonero, considero importante hacer énfasis sobre el tema de los territorios indígenas de Páez, para luego entrar a los problemas de impactos socio-ambiental que va producir dicho proyecto sobre estos territorios indígenas como son los de los wayuu y aña.

## **2.- Caracterización de los territorios wayuu y aña del municipio Páez.**

Desde una concepción antropológica Territorio:

“..Es el espacio que/cuando para el ser humano, para los colectivos humanos, mas allá de su presentación física, de lo que conocemos como espacio geográfico o espacio económico”<sup>20</sup> (DELGADO; 1999:29).

A pesar de que el derecho a la tierra no ha sido reconocido como un derecho universal, a nivel indígena el derecho a la tierra esta consagrado en varios instrumentos internacionales como un derecho humano de los pueblos.

---

<sup>20</sup> DELGADO, Hernán Heno (1999), “Una perspectiva sociocultural en el desarrollo regional” en revista ensayo error, año:4, N°6, junio Santa Fe de Bogota, pagina n° 39.

No obstante en Venezuela mas allá de las legítimas aspiraciones de los pueblos indígenas, el reconocimiento del derecho sobre sus tierras o territorios ha sido prácticamente nulo, y ello está expresado en el censo indígena de 1992, según el cual;

“...habitan en Venezuela 315 indígenas aproximadamente de 35 etnias (10 de estas ubicadas también en países vecinos, 28 pertenecientes tradicionalmente a Venezuela). Del total de la población del país, el 85% se ubica en zonas fronterizas, y el 73% de la población total no posee ningún título o documento legal sobre sus tierras que habitan, el 24% restante de las comunidades han recibido algún documento del Instituto Agrario Nacional (IAN), de los cuales un 6,29% posee títulos de uso, goce y disfrute, un 12,31% han recibido documentos colectivos provisionales, y solo el 4,2% posee títulos definitivos...” (OCEI, 1995:28-29).

Estos datos evidencian la ausencia del reconocimiento legal del derecho sobre los territorios ocupados ancestralmente, desconociendo la importancia para los pueblos indígenas, y a su vez ponen al descubierto la inseguridad jurídica y condición vulnerable a la que han estado sometida dichas poblaciones en el país, que ha significado para pérdida progresiva de sus espacios vitales (la tierra) necesarios para su subsistencia.

### **3.- Estudio de impacto ambiental del proyecto carbonero Puerto América.**

Definición de estudio de impacto ambiental:

“el estudio técnico que proporcionan antecedentes para la predicción e identificación de los impactos ambientales. Además describen las medidas para prevenir, controlar, mitigar y compensar las alteraciones ambientales significativas”<sup>21</sup> (Narváez; 2004:8).

Todo Es.I.A debe estar constituida por tres niveles para el proyecto de desarrollo de un País como son: la estimación de la gravedad del estado del medio ambiente, registro y evaluación de los efectos al medio ambiente, si da el caso, la elaboración de estudio de medio ambientales<sup>22</sup>. Por otra parte otros autores también lo definen como:

---

<sup>21</sup> NAVAEZ, Iván (2004) “Gestión Ambiental en el Proceso Petrolero” en texto preparado para el Diplomado Superior en Derechos Indígenas y Recursos Hidrocarburíferos, página n° 8. Todo Estudio de Impacto Ambiental, no obstante también contiene planes específicos entre ellos plan de Manejo Ambiental: plan de monitoreo, contingencia, relacionamiento comunitario, capacitación, abandono y entrega etc. y auditoria ambiental.

<sup>22</sup> SUMMERER, Stefan (1999), “El estudio de impacto ambiental en la cooperación alemana para el desarrollo”, en texto Derechos económicos sociales y culturales de los pueblos indígenas, Prevención de impactos sociales y ecológicos de los recursos de los explotación de los recursos naturales por GHK ELNI, Edición; ABYA-YALA, Página n° 233.

“el Estudio de Impacto Ambiental; es un examen de proyectos sistemático y completo de los efectos al medio ambiente, realizado sobre la base de conocimientos científicos actuales”<sup>23</sup>(Summerer; 1999:233).

Sobre las bases de las definiciones expuestas se puede decir que el estudio de impacto ambiental es un instrumento técnico que sirve para la evaluación de impactos ambientales, lo cual está destinado a minimizar los efectos negativos y maximizar los positivos producido por el desarrollo de un proyecto determinado. De modo que se a utilizado dicho instrumento para predecir los impactos socio-ambientales que generara Puerto América en los territorios indígenas Wayuu y Añu , lo que hace necesario presentar las características ambientales del mismo.

### **3.1.- Caracterización Ambiental en el ámbito de la sub-región Guajira o Baja Guajira.**

De acuerdo al resumen ejecutivo del estudio de impacto ambiental del proyecto terminal carbonero de la Isla de San Bernardo Estado Zulia del año 2003, realizado por INESPA, ROYAL HASKONING, INTER- AMERICA COAL HOLDING N.V. y la Trans Coal de Venezuela C.A. lo cual se describe en el siguiente cuadro lo referente al físico natural del área de influencia local:

#### **Componentes ambientales**

#### **Ámbito de la Baja Guajira.**

#### **Geología y geomorfología**

\*Al occidente de la Baja Guajira se localiza los términos orogénicos de la serranía de perija identificados como montes de oca. En las estribaciones orientales de estos montes de oca se ubica la explotación Mina Norte, donde se identifican rocas de la era de Mesozoica con diferentes periodos.

\* Las zonas centrales y sureste de la Baja Guajira esta conformada por aluviones del cuaternario reciente que se han formado por le doble aporte sedimentario producidos, tanto por el sistema fluvial Río Limón como por la gran influencia que se ejerce la incidencia de los vientos alisios del noreste en la información de medanos y dunas litorales.

---

<sup>23</sup> Ibid, pagina n° 232.

## Relieve

\*Hacia el occidente el relieve montañoso de los Montes de Oca ocupa un pequeño espacio de la Baja Guajira. Este accidentado relieve se extiende hasta la Mina Norte, donde la altura del terreno alcanza entre los 120 m. a 140 m sobre el nivel del mar, para convertirse en un relieve extensamente plano y ligeramente inclinado que caracteriza la sabana guajira.

\*El sur y el centro de la baja guajira el relieve responde a los sistemas fluviales de los ríos Guasare y Limón y la zona cenagosa de sinamaica, caracterizada por un significativo número de canales naturales (caño colmatado en su mayoría), cubetas y lagunas que conforman un complejo de paisajes lagunar costero conocido en su conjunto el Gran Eneal.

\*En el este, entre el Gran Eneal y la costa del golfo de Venezuela, predomina el desarrollo del relieve litoral de costa llana, ligeramente cóncava, constituida por una sucesión de antiguos cordones litorales y de alineamiento de dunas vivas.

## Suelo

\*Se identifican con los paisajes de colinas y de la planicie aluvial del sistema Río Limón. En el paisaje de colinas la carretera existente se entiende sobre suelos donde predominan los órdenes Alfisol y Entisol. En cambio, en la planicie Aluvial del sistema Río Limón, formadas por los aportes de los Ríos Guasare, socuy y Cachiri, se localizan suelos de los órdenes Alfisoles y Vertisoles, de textura arcillosa fina. En esta planicie aluvial, a ambos márgenes del río Limón, los suelos son de buena permeabilidad y de buena fertilidad.

## Vegetación

En la zona de estudio en lo referente a la vegetación se puede dividir en líneas muy generales en vegetación xerofítica y no xerofítica. Estas divisiones se corresponden con las isoyetas menores y mayores de 500 mm de precipitación promedio anual respectivamente. Con la relación a las zonas de vida de holdridge se observan tres tipos de formaciones vegetales las cuales son:

- Bosques seco tropical
- Bosque muy seco tropical
- Monte espinoso tropical

Existen una cuarta formación vegetal de tipo halofita conocida como manglares la cual es importante por construir un ecosistema humedal costero considerado de alta productividad primaria para diversas especies marinas y especialmente para los peces y camarones comerciales.

Tomando en cuenta lo antes expuesto, este ámbito local donde se desarrollara los componentes fundamentales del terminal Carbonero San Bernardo, se encuentra la presencia de pueblos indígenas quienes han ocupado este territorio ancestralmente como son los Wayuu (guajiros) y Añu (paraujanos), dos grupos muy arraigados que conservan sus costumbres, tradiciones, identidades, leyes, las cuales comparten con la población criolla. Dichos pueblos indígenas deben ser considerados en la identificación de los impactos, respetando sus derechos fundamentales que les corresponde históricamente y según la nueva Carta Magna de la Republica Bolivariana de Venezuela, porque la ruta que se habilitara para el transporte del carbón desde Mina Norte, los núcleos de población están compartidos por estos dos pueblos indígenas.

### **3.2.- Identificación y Descripción de los posibles impactos socio ambientales en Las áreas de influencias de Puerto América.**

Primeramente es importante hacer hincapié en lo que es el impacto socio ambiental, según Narváez;(2004;7):

“...es toda alteración de las condiciones ambientales o creación de nuevas condiciones ambientales, adverso o beneficios, causadas de una actividad particular”<sup>24</sup>.

Por ejemplo las actividades de las industrias sea petrolera y carbonera ocasionan casi los mismos impactos o afectación tanto a nivel abiótico, biótico y socioeconómicos-culturales. También se dice:

“...es la repercusión negativa que produce un proyecto, en el ámbito de comunidades derivadas de efectos ambientales”<sup>25</sup>(ARPEL; 1999).

Entonces el Impacto socio-ambiental, es toda alteración provocada al medio ambiente lo cual puede presentarse de una forma directa o indirectamente por un proyecto o actividad en un área determinada.

---

<sup>24</sup> NAVAEZ, Iván (2004) “Gestión Ambiental en el Proceso Petrolero” en texto preparado para el Diplomado Superior en Derechos Indígenas y Recursos Hidrocarburíferos, pagina nº 7.

<sup>25</sup> Glosario del Dialogo Tripartito, (1999) desde el punto de vista del estado y de las empresas petroleras...

En el caso que se ocupa este estudio, ante el daño ambiental y social que ha causado ya la explotación del carbón en el municipio Páez- Estado Zulia, lo que llevaría esta en mayor grado de contaminación ambiental por la construcción de puerto América a los pueblos indígenas wayuu y añu, lo que vale la pena analizar tal situación.

“Teniendo presente tales nociones, podemos afirmar que un daño ambiental o ecológico será todo hecho causado por el hombre con o sin culpa, según los casos susceptible de perjudicar o que haya efectivamente perjudicado tales interacciones” (AGUILAR; 1999:80).

De acuerdo el informe previsto sobre el Impacto ambiental que ha presentado las Compañías Consultoras INESPA, Royal Haskoning, Inter-American Coal Holding N.V. con la participación de grupos técnicos de la Facultad de Ciencias Sociales y Económicas, (Universidad del Zulia) en nombre de la Trans Coal de Venezuela al Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales Renovables Dirección Estatal Ambiental Zulia División de Calidad Ambiental.

En primer lugar; con el fin de completar la aprobación del proyecto, en la cual dice medir los efectos ambientales en base a un método técnico del Banco Mundial para la evaluación socio-ambiental de proyecto de desarrollo que utilización una escala de 0 a 10, para calificar la intensidad los distintos impactos ambientales. Sea cual sea el punto o escala a la que llegue de igual manera va causar perturbación al ecosistema y por ende afectara a la población indígenas y no indígenas que habitan en el Municipio Páez sub-región Guajira.

El estudio admite una jerarquización de efectos que puede producir el proyecto carbonero Puerto América sobre el ambiente particularmente es absolutamente preocupante.

“...la idea de daño ambiental o ecológica debe estar vinculada estrechamente a la noción amplia de ambiente, que comprende tanto el medio natural (ambiente en sentido estricto), como el medio artificial que rodea al hombre, como es el caso de los medios rural o urbano. De allí deriva que la protección jurídica no se limite a los elementos naturales, flora, fauna silvestre, aguas capas freáticas, mares, bosques, etc; sino que se extiende a la noción de la calidad vida, que incluye aspectos ligados al respeto de la legalidad urbanística, a las áreas verdes y de esparcimiento en general, a la salud y bienestar de la comunidad, a la contaminación atmosférica, a la calidad de los alimentos y medicinas, al nivel de ruidos, al mantenimientos de los valores de la ciudadanía, a la conservación de polígonos históricos, monumentos arquitectónicos y al paisaje

en general, son bienes o valores estos en su mayoría y por esencia no son individualmente apropiables”(AGUILAR; 1999:80 y 81).

Cabe decir que a continuación, a partir de la información reunida del proyecto “Puerto América” y de estudio de impacto ambiental, como desarrollo local y regional en el Estado Zulia, se distinguen las áreas que pueden ser afectadas en el municipio Páez por la construcción del sistema vial que servirá como conexión para transportar carbón desde la mina norte- carbones del Guasare pasando por el Municipio Páez, hasta la Isla de San Bernardo.

### **3.2.1.-En cuanto a la obra de reconstrucción del tramo carretero existente entre Mina Norte y Caño Paijano (Municipio Páez)**

#### **3.2.1.1.- A nivel físico: Incluye todo lo que se refiere a la afectación al suelo, agua y aire.<sup>26</sup>**

- Incremento de vibraciones y ruidos.
- Emisiones de polvos.
- Contaminación atmosférica por emisiones de gases combustibles.
- Cambios en los flujos y patrones de encubrimientos de aguas superficiales.
- Destrucción de la capa vegetal.
- Desmonte y poda de árboles (especialmente manglares)
- Alteración del aporte fluvial a las Ciénegas del sistema Gran Eneal.
- Incremento de inundaciones y erosión del suelo.
- Alteración en la calidad de agua de la ciénegas, laguna de sinamaica, jagüeyes y caños.
- Contaminación del suelo, aguas superficiales y aguas subterráneas por descarga de desechos y residuos de combustibles y lubricantes.
- Modificación del paisaje natural de la sub-región guajira.

---

<sup>26</sup> NARVAEZ, Iván, (2000), en su texto Dimensión Política en la Problemática Socioambiental petrolera; expone que los problemas de impactos ambientales que se dan en los componentes abióticos o físico son las siguientes: en el Suelo se presenta erosión, contaminación, salinización, cambio de fertilidad, compactación del terreno, modificación topográfica y cambio de uso. El agua, lo cual es un elemento indispensable para el ser humano y animal merece un cuidado, los impactos que se genera en ella son cambios en la calidad del agua, obstaculización y/o cambio en drenaje naturales o corrientes, reducción de calidad disponible, incremento de la carga de sedimentación, conflicto de usos, contaminación de aguas subterráneas. A nivel del Aire, se da la contaminación atmosférica y emisión de ruidos. Paginas nº 32 y 33.

- Entre otros.

**3.2.1.2.- A nivel Abiótico, en este aspecto involucra todo lo relacionado con Flora y Fauna<sup>27</sup>:**

- Perturbación a la fauna silvestre y de encierro.
- Alteración al hábitat de la flora y la fauna.
- Alteración del paisaje de la Baja Guajira.

**3.2.1.3.- A nivel Social, en este caso incluye la demografía, Culturas, territorios, y salud de los habitantes de la sub-región guajira<sup>28</sup>:**

- Afectación de edificaciones y residenciales y de Comercio.
- Oportunidad de empleo temporal de mono de obras local no especializado.
- Interrupción temporal del suministro eléctrico.
- Incomodidades temporales a los habitantes de los centros poblados ubicados en el tramo.
- Dificultades temporales para el transito de personas y transporte de productos agrícolas.
- Estímulos para nuevas ocupaciones territoriales e invasiones de tierras.

Dentro de este marco los sujetos a ser afectados en el ámbito Socioambiental son los que habitan en los sectores de la Planicie del sistema fluvial Guasare- Río Limón, planicie del humedal Gran Eneal, planicie litoral caimare chico, dichos impactos socio ambientales probablemente sea a causa de las instalaciones de campamento para estacionamiento y servicios temporales de maquina de construcción, desplazamiento continuo de maquinaria pesada, por movimiento de la tierra, extracción de arena y

---

<sup>27</sup> Según Iván Narváz, (2000) "Dimensión política en la problemática Socioambiental petrolero". Los impactos producidos en el componente Biótico como en el caso de la **flora**, remoción y deterioro de la cobertura vegetal, reducción de la productividad primaria en los ecosistemas naturales, alteración del estado sucesional de la vegetación y cambio de cobertura vegetal. En cuanto a la Fauna se presenta desplazamiento de especies, alteración del comportamiento animal, morbilidad de fauna, proliferación de vectores infecciosos. paginas nº 35 y 36.

<sup>28</sup> Ibed, En cuanto al tema de las afectaciones sobre los componentes **sociales** se genera la siguiente: generación de expectativas de desarrollo, Incremento de precios, generación de empleo, cambios de ocupación, colonización, presión sobre infraestructura y servicios, degradación social, conflictos socio políticos, transculturización de poblaciones locales, introducción de enfermedades en la población, etc. Paginas nº 37 y 38.

pedra para prestamos de rellenos vial, rehabilitación de drenajes existentes obstruidos, por la ampliación de calzadas existente, sustitución de pavimentos deteriorado, instalación de nuevos sistemas locales de drenajes, Reubicación de postes de alumbrado públicos y tendido eléctrico.

**3.2.2.- Construcción de la nueva vía de acceso donde se ubica en tres tramos; Mina Norte- Escondido, El escondido- Las Guardias, De las Guardias hasta llegar a la Isla de San Bernardo (Municipio Páez).**

**3.2.2.1.- A nivel físico:**

- Erosión de los suelos.
- Fragmentación del ecosistema.
- Contaminación del agua del Río Limón, del Gran Eneal, etc.
- Contaminación al aire por los resultantes del incremento vehicular

**3.2.2.2.- A nivel Abiótico:**

- Disminución del hábitat de la vida Silvestre
- Muertes de peces.
- Aparición de habitas acuáticas artificiales, etc.

**3.2.2.3.- A nivel físico:**

- Inmigración de la población indígena.
- Colonización.
- Proceso de desorganización social.
- Afectación de Lugares sagrados.
- Alteración de la salud por efectos contaminantes.
- Afectación de la capacidad de los sistemas comunitarios de seguridad alimentaria.
- Desaparición de poblados ocupados por indígenas wayuu y añu
- Pérdidas y disminución de territorios ancestrales.

- Alteración de la organización sociopolítica de los pueblos indígenas.
- Generación de Conflictos entre los mismos indígenas.
- Afectación en la economía de los pueblos indígenas ya es la sustentación de sus vidas con la pesca especialmente del camarón del Río del Gran Eneal.

En esta área serán afectados los habitantes de las comunidades del escondido, camama, las Guardias y entre otras, estos a consecuencia de la construcción de vías de acceso y apertura de trochas y caminos, lo cual tiene por objetivo la transportación de carbón de la mina norte hasta el puerto de San Bernardo para la exportación de carbón hacia los Estados Unidos y Europa.

Todas las contaminaciones que se pueden generar en el municipio Páez sobre su calidad del aire, del suelo y del agua por el desarrollo de Puerto América pueden ser nefastas para los indígenas. Es necesario hacer énfasis en lo que respecta el tema de contaminación.

Contaminación del aire:

“...es la presencia de uno o mas contaminantes en la atmósfera exterior, en cantidades y duración tal que pueden ser o tienden a ser nocivos para la vida del hombre, plantas o animales, o para la propiedad materiales, que pueden inferir con el uso y disfrute de la vida o propiedad, con la realización del trabajo”<sup>29</sup>(CANTER;1998:178).

La contaminación del aire para poder sistematizar sus impactos del proyecto carbonero puerto América es necesario familiarizarlo con la atmósfera, también abarca los efectos relacionados con la salud y los asociados con el deterioro de la propiedad o material o con la disminución de las características estéticas de la atmósfera. Por otra parte; la contaminación en el Suelo se puede influir por varios factores, algunos de los cuales son de origen natural y otros están provocados por actividades humanas, lo cual pueden tener influencias beneficiosas o perjudiciales sobre cada uno de los factores fundamentales<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> CANTER, Larry, (1998). *Manual de evaluación de impactos ambientales, técnicas para la elaboración de estudio de impacto*. Editorial: D'vinni, Bogota- Colombia, pagina n° 178.

<sup>30</sup> CANTER, Larry, (1998). *Manual de evaluación de impactos ambientales, técnicas para la elaboración de estudio de impacto*. Editorial: D'vinni, Bogota- Colombia, pagina n° 301.

De modo que; son las tierras de los indígenas Wayuu y añu son los primeros afectados al pretender al Estado a través del Viceministro de Minas y CORPOZULIA y los capitales privados del carbón elevar la producción de 8 millones de toneladas anuales a 6, 12,24 (transcoal de Venezuela, 01:10) o 34 millones (Corpozulia, 02:10) y transportarlos por carreteras o por vía férrea a partir del año 2015 o 2025, o por vía fluvial-lacustre<sup>31</sup>.

No obstante es importante señalar los Impactos Potenciales sobre las actividades turísticas en el tramo carretero Mina Norte- San Bernardo, de las cuales muchas familias indígenas tanto como Wayuu y añu dependen del turismo y de la pesca.

Tomando como punto de referencia las informaciones obtenidas mas los conocimiento que tengo del municipio Páez las posibles afectación de Puerto América sobre sus poblaciones indígenas wayuu y añu.

“La sub-región Guajira cuenta con un potencial turismo, se menciona que el sector caimare chico posee varios sitios de Balneario, constituyendo el principal sitio de aparcamiento de los pobladores de Maracaibo; se indica que la laguna de sinamaica por sus paisajes y asentamientos palafititos es un lugar turístico de importancia; donde dicha actividad ha sido la mayor potencial de aprovechamiento inmediato del municipio Insular Padilla, especialmente en San Carlos, con Balnearios de gran belleza y calidad, calificados por las autoridades como libres de contaminación”<sup>32</sup>(Ministerio del Ambiente y de los Recursos naturales; 2001:10).

Si bien es cierto que el Proyecto Terminal Carbonero de la Isla San Bernardo plantea un conflicto de uso de significativas proporciones, debido a que la sub -región Guajira posee características especiales tales como la presencia de los pueblos indígenas Wayuu y Añu, ambientalistas natos, y un entorno de gran importancia ecológica por la presencia de habitats tales como el complejo de ciénegas de sinamaica y el Gran Eneal; la presencia de un paisaje litoral con canales mediandricos cubiertos de manglares, el eje de caimare chico- San Carlos debido a que posee playas de gran calidad y campos

---

<sup>31</sup> ONG, “Sociedad Homo Et Natura” Puerto Príncipe o América, un modelo de etnocidio y ecocidio contemporáneo, Maracaibo 11 de octubre de 2002, pagina n° 7.

<sup>32</sup> Según las observaciones del Ministerio del ambiente y de los Recursos naturales División de Cuenca Hidrográficas al informe sobre la propuesta de términos de referencias de términos de referencias para el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Terminal Carbonero de la Isla de San Bernardo, (30-08-2001).

de dunas con gran valor para el turismo y a nivel de Estado Zulia es la única con playas aptas para balnearios. En virtud de esto el Estado Venezolano debe analizar a Profundidad las consecuencias del desarrollo de dicho Terminal Carbonero, lo que pudiera repercutir en la vida de los indígenas Wayuu y aún afectando su calidad de vida cotidiana, también significaría la pérdida del único ambiente litoral sano que posee el Estado Zulia- Venezuela.

#### **4.- Mecanismo de control y prevención por parte del estado y empresas.**

Por los momentos las empresas y el Estado Venezolano a través de sus Ministerios “han definido medidas generales y específicas para mitigar, prevenir o compensar los riesgos e impactos negativos y reforzar los impactos ambientales y socio-económicos positivos”<sup>33</sup>.

Los impactos y riesgos evaluados son presentados y se les ha definido su respectiva prioridad de acuerdo a su importancia. Las medidas propuestas para los riesgos e impactos generales son las siguientes:

- La estructurar, implementar y mantener un sistema de gerencia ambiental conforme a la ISO 14001.
- Evitar o minimizar en lo posible la reubicación cuando el desplazamiento no se puede evitar.
- Colector de desechos sólidos en el terminal y construcción de rellenos sanitarios diseñadas y localizadas apropiadamente.
- Desarrollar un plan de sustentable para la población local afectada por la construcción y operación.
- Construir una vía de conexión desde la vía principal hasta el pueblo de San Carlos.
- Establecimiento y mantenimiento de un centro de información independiente para la información y quejas de la población local.

---

<sup>33</sup> TRANS-COAL DE VENEZUELA, INESPA, ROYAL HASKONING Y INTER-AMERICAN COAL HOLDING N.V. Estudio de Impacto ambiental del Proyecto “Terminal carbonero de la Isla de San Bernardo”, Maracaibo-Estado Zulia, Enero del 2003.

- Garantizar empleo para la población local a través de programas educativos, para que puedan trabajar en el transporte del carbón y dentro del terminal.
- Entre otras.

En cuanto a las medidas que tienen previsto para construcción de la vía que servirá de conexión hasta el terminal de la Isla de San Bernardo se encuentran:

- Para el cambio del curso natural de las aguas, erosión, sedimentación; se incluirá alcantarillas para mantener el curso natural del agua.
- El uso de recursos naturales para la construcción se implementara: uso de material de préstamo de sitios existentes debidamente autorizados por el MARN. En caso de utilizar nuevos sitios de préstamo, se debe restaurar el curso natural al ambiente después de la culminación de la construcción.

### **Conclusión General:**

Después de haber culminado la investigación denominada “**Proyecto Carbonero Puerto América y su Impacto Ambiental en los Pueblos Wayuu y Añu del Municipio Páez**” he logrado constatar lo siguiente:

En primer Lugar; la participación de las comunidades indígenas asentadas en las zonas donde se desarrollara el proyecto carbonero se estableció que los pueblos wayuu y añu del municipio Páez no son tomadas en cuenta en la tomas de decisiones y la participación en la planificación y ejecución de puerto América, un ejemplo claro es que

- Garantizar empleo para la población local a través de programas educativos, para que puedan trabajar en el transporte del carbón y dentro del terminal.
- Entre otras.

En cuanto a las medidas que tienen previsto para construcción de la vía que servirá de conexión hasta el terminal de la Isla de San Bernardo se encuentran:

- Para el cambio del curso natural de las aguas, erosión, sedimentación; se incluirá alcantarillas para mantener el curso natural del agua.
- El uso de recursos naturales para la construcción se implementara: uso de material de préstamo de sitios existentes debidamente autorizados por el MARN. En caso de utilizar nuevos sitios de préstamo, se debe restaurar el curso natural al ambiente después de la culminación de la construcción.

### **Conclusión General:**

Después de haber culminado la investigación denominada **“Proyecto Carbonero Puerto América y su Impacto Ambiental en los Pueblos Wayuu y Añu del Municipio Páez”** he logrado constatar lo siguiente:

En primer Lugar; la participación de las comunidades indígenas asentadas en las zonas donde se desarrollara el proyecto carbonero se estableció que los pueblos wayuu y añu del municipio Páez no son tomadas en cuenta en la tomas de decisiones y la participación en la planificación y ejecución de puerto América, un ejemplo claro es que

no han sido consultados en su mayoría a las personas que van a ser afectadas, tal como lo establece en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y el Convenio 169 de la OIT ratificado en el 2003, por lo que se puede decir que hay una violación a sus derechos fundamentales. Es deficiente y sus espacios son manipulados por partidos en los diferentes espacios gubernamentales con procelismo político, no hay organismo gubernamental alguno que defiende los derechos de los indígenas. Sin embargo existe ONGs que los apoya como es el Comité de Derechos Humanos de la Guajira instancias formados por indígenas profesionales, luchadores sociales pertenecientes al mismo Municipio.

Es importante que el Estado Venezolano, crea mecanismos que aseguren la participación de los pueblos indígenas wayuu y aña en los estudios y evaluación de impactos tanto socioculturales como ambientales del proyecto Carbonero, de tal manera que no violen sus derechos constitucionales.

En segundo Lugar; la posición de la población indígena wayuu y aña del municipio Páez y en cuanto a los beneficios que va ha generar Puerto América para ellos. En relación a esto se puede decir que el desarrollo económico, es un medio importante para contribuir al manejo de los recursos naturales de un país; lo cual debe tener una significación humana con la finalidad de garantizar el bienestar de todos lo habitantes.

Las políticas económicas neoliberalista y los programas de ajustes estructural que han estado aplicando en los países latinoamericana e inclusive adoptado por el gobierno venezolano en las ultimas décadas, han generado en la población toda situación de deterioro social, de las condiciones de vida y un incremento significativo de la pobreza. En este sentido, los pueblos indígenas wayuu y aña obviamente también resultan víctimas de las medidas de ajuste estructural y de las políticas neoliberalista que afectan la economía popular, destruyen las empresas estatales y los servicios públicos e incrementando el hambre, la miseria, violación de los derechos humanos en nombre de la modernidad y el crecimiento económica del país y de la subregion Guajira. Tal modelo neoliberal ha tenido consecuencias nefastas sobre los indígenas de Páez la entrega e intervención progresiva de sus territorio para la construcción de Puerto América y conjuntamente la vías que servirá como conexión, sin tomar en cuenta los efectos sociales y culturales sobre estas poblaciones.

Dentro del contenido del proyecto se habla de que va a generar 3000 empleos pero quien garantiza el bienestar de los indígenas, uno de los problemas que ha tenido la explotación del carbón en el Zulia está referida a la mala imagen que tiene este tipo de actividad como depredadora del ambiente, es por ello que las comunidades indígenas rechazan y se oponen a dicha actividad y aclaman la cría de camarones ya que la mayor parte de las familias indígenas siempre ha vivido de dicha actividad, lo cual les ha servido como sustento de sus hogares. Es decir, en lugar de generar beneficios más bien ocasionara desempleo y por el otro lado la construcción de carretera afectara la producción de leche, queso y carne generada por los animales caprinos que crían los indígenas, de manera que Puerto América va a traer más desventajas que ventajas para los wayuu y añu.

En tercer lugar; los posibles impactos a nivel socio ambiental que se generara por la construcción de Puerto América en la subregion Guajira, llegue a la conclusión que la explotación del carbón dado su naturaleza contaminante y su poca rentabilidad económica como materia energética ha generado una crisis social en el estado zuliano y en especial a la población indígena de Páez, que el Estado hasta ahora se niega entender.

Su composición fisicoquímica como recursos energético y su bajo costo en el mercado internacional obligan a los que invierte en este negocio a extraer, movilizar y exportar millones de toneladas métricas por este año para hacer de esta actividad atractiva, por esta razón quieren llevar a cabo la construcción del Puerto Carbonero moderno llamado Puerto América con una tecnología de punta para exportar a Europa y a Estados Unidos, pero sin tomar en cuenta los posibles impactos que les puede ocasionar a los habitantes de la población indígenas wayuu y añu y que envuelve necesariamente a la población criolla que comparten esta zona fronteriza de la subregion Guajira.

De acuerdo al análisis realizado se pudo constatar que la problemática ambiental y social que viven los Wayuu y añu en el Municipio Páez y como esta situación ha incidido en la pérdida progresiva de sus referentes culturales y prácticas tradicionales; de igual manera este aspecto concluyo que dicha problemática tiene su asidero en el desconocimiento de la especificidad cultural y derechos específicos de estos pueblos al momento desarrollar planes y proyectos que les afectan.

Es importante decir, que una vez mas la actuación del Estado ante los pueblos indígenas, de ignorar sus necesidades y derechos específicos al promover en proyecto que implica la intervención directa del ambiente y ecosistema, principal fuente de vida de los pueblos y comunidades que habitan en la zona

Al analizar los efectos que va provocar Puerto América sobre el ambiente y los elementos que los componen se encontró que unos de los elementos afectados es el hombre como ente social que vive dentro de ese ambiente y depende básicamente de el, para el cual el proyecto prevé un desarrollo social basado en el elemento económico, y de ninguna manera contempla el desarrollo económico basado en el elemento social que necesita ese hombre. En este caso el hombre estudio es el hombre indígena.

De esta manera el estudio ubico dos concepciones distintas de desarrollo, dos modelos económicos diferentes, dos formas muy destinta de mercado: el mercado tradicional y el mercado moderno de globalización. En base a estos dos aspectos generales ubicados a través de las revisiones bibliograficas pude determinar lo siguiente:

- 1.- Puerto América afectara de manera directa la vida de los pueblos indígenas del municipio Páez Wayuu y añu.
- 2.- Dicho Proyecto viola los Derechos Humanos Fundamentales de los pueblos y comunidades indígenas.
- 3.- Impone un modelo económico de globalización deshumanizante del ser social.
- 4.- No existe ninguna relación entre estado, pueblos indígenas y la empresa privada que permita garantizar el respeto de los Derechos Fundamentales.
- 5.- Es muy importante y necesario crear las condiciones adecuadas para establecer un dialogo entre el Estado – La Empresa y los Pueblos Indígenas con el fin de garantizar el respeto de sus Derechos Fundamentales.

Desde el punto de vista como indígena y como perteneciente al pueblo indígena wayuu, ante los problemas del deterioro ambiental producto de una explotación descontrolado por parte de las empresas carboneras del Estado Zulia en territorios de la subregion

Guajira; es recomendable para la solución de los problemas indígenas y mantener el medio ambiente y desarrollo sustentable lo siguiente:

a.- Que los pueblos indígenas sean informados, consultados y tomados en cuenta, en consideración en el proceso que conlleve a la toma de decisiones en lo referente a la formulación, implementación y evaluación de cualquier proyecto de desarrollo que pueda afectarlos directamente o indirectamente, sea local, regional y nacional.

b.- Que el Gobierno Nacional deje sin efecto las concesiones mineras y forestales en áreas de ocupación tradicional indígenas otorgadas sin el consentimiento de las mismas.

c.- En los estudios de impactos ambientales se tome en cuenta el factor humano en su totalidad que se encuentren asentados en la zona donde se van a implementar planes de desarrollo, puesto que los proyectos de desarrollo mal entendidos pueden generar la destrucción de los pueblos indígenas y ello debe ser tomado en cuenta por el Ministerio del ambiente al momento de otorgar sus concesiones.

d.- Las zonas indígenas que hayan sido afectadas por deforestación incontroladas sean recuperadas a través de programas destinados a tal fin, debiendo intervenir para ello antes públicos como el Ministerio del ambiente y recursos Naturales Renovables y el instituto agrario Nacional, entre otros.

e.- Que se regularice rápidamente la situación de tenencia de tierras de las comunidades indígenas, para que pueda lograrse un verdadero desarrollo sustentable en sus zonas.

f.- que los organismos publicas como Ministerio de Energía y Minas, Corpozulia-Carbón Zulia, el Instituto agrario Nacional y el Ministerio del ambiente y los Recursos Naturales Renovables controlen las modalidades bajo las cuales se desarrollan las explotaciones mineras en zonas de ocupación tradicional indígena, por cuanto a la misma afectan considerablemente la caza, pesca y la salud de las comunidades.

g. Que el Estado apoye, asesore técnicamente y financieramente a las empresas intercomunitarias y comunitarias, provea un régimen especial para otorgar permisos y contratos forestales a indígenas.

h.- Que se reconozca y garanticen realmente los derechos de participación de los pueblos indígenas en la explotación de los recursos que existen en su territorio. Y entre otros.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS:

### TEXTOS:

AGUILAR, Vladimir, (1999), *Ambiente y Derechos Indígenas en la Agenda Política Internacional*. Editorial: FIEB COICA, Quito – Ecuador, paginas: 146.

BELLO, Luis (1999), *Los Derechos de los Pueblos Indígenas en Venezuela*. Iwdia, documento N° 26 COPENHAGUE. Impreso por grupos internacional y de trabajo sobre asuntos indígenas. Caracas Venezuela.

CANTER, Larry, (1998). *Manual de evaluación de impactos ambientales, técnicas para la elaboración de estudio de impacto*. Editorial: D'vinni, Bogota- Colombia, paginas 835.

COLCHESTER M. Y WATSON Y. (1995). *Venezuela: Violación de los derechos indígenas*, Editorial: Word rainforest movement England.

FUNDACION LA SALLE, (1980). *Los Aborígenes de Venezuela*, Vol II, Monografía n° 26, Caracas- Venezuela.

FUENMAYOR, William. *Atlas del Zulia, síntesis socio- histórico y cultural*, 4ª Edición.

GERALD, Clarac, (1986). *Introducción al problema del uso y tenencia de la tierra en relación a los grupos indígenas*, Boletín antropológico ULA, N° 10, Mérida- Venezuela, paginas: 58.

HECHO ALIANZA DEL CLIMA COICA-FIB (1999), *Minería en territorios indígenas, Colombia, Peru y Venezuela*, Primera edición, San Fe de Bogota.

IWGIA, (1998), *Derechos indígenas y conservación de la Naturaleza*, Grupo Internacional de trabajo sobre asuntos indígenas, Documento n°23, Editorial: Copenhague.

MINISTERIO DE AMBIENTE Y DE LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES. *Dirección estatal del Ambiente de Zulia división de planificación y ordenanza del ambiente*. Año 2000 Maracaibo- Estado Zulia.

MEJIA M. Olga, (2001), *Concepto de la Sexualidad Wayuu Expresado en los Mitos, Leyendas y Tradiciones*, Primera edición, Uribia-Colombia, pagina n° .

ROLDAN ORTEGA, Roque, (2004), *Manual para la formación en derechos indígenas territorios- recursos naturales y convenios internacionales*, Editorial: ABYA-YALA, Quito-Ecuador, paginas: 283.

SUMMERER, Stefan (1999), *"El estudio de impacto ambiental en la cooperación alemana para el desarrollo"*, en Derechos económicos sociales y culturales de los pueblos indígenas, Prevención de impactos sociales y ecológicos de los recursos de los explotación de los recursos naturales por GHK ELNI, Edición; ABYA-YALA, paginas nº 362.

NARVAEZ, Iván, (2000), *Dimensión política en la problemática socio-ambiental petrolera*, primera edición, Editorial: PETROECUADOR, Quito- Ecuador, paginas: 43.

NAVAEZ, Iván (2004) *"Gestión Ambiental en el Proceso Petrolero"* texto preparado para el Diplomado Superior en Derechos Indígenas y Recursos Hidrocarburíferos

OFICINA CENTRAL DE ESTADÍSTICA E INFORMACIÓN (OCEI), *Censo indígena de Venezuela de 1992*, tomo I y II, Caracas

#### DOCUMENTOS:

INESPA, ROYAL HASKONING Y TRANS-COAL DE VENEZUELA, *"Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Terminal de la Isla de San Bernardo"*, (2003), resultado ejecutivo, Maracaibo- Estado Zulia.

MINISTERIO DEL AMBIENTE Y DE LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES, (DIRECCION ESTATAL DEL AMBIENTE ZULIA- DIVISION DE PLANIFICACION Y ORDENACION DEL AMBIENTE), Informe Técnico; Proyecto terminal portuario carbonero de la Isla de San Bernardo", 12-09-2000, Maracaibo- Estado Zulia.

PRINER J. Lundertz, interprete público y autoridad regional del ambiente, *"Plan Maestro General para Puerto América"*, Gobernación del Estado Zulia, (Puerto de aguas profundas), 2001.

TRANS-COAL DE VENEZUELA, C.A. *"Propuesta de Términos de Referencia para la Realización del estudio de impactos del proyecto terminal carbonero de la Isla San Bernardo"*, 13-05- 1996. Maracaibo-Estado Zulia.

TRANS-COAL DE VENEZUELA, MARN-FLSTO-LUZ,(2000), *"Proyecto Terminal Portuario Carbonero de la Isla San Bernardo, (Puerto Príncipe)"*, Maracaibo-Estado Zulia, paginas:51.

## LEYES NACIONALES Y CONVENIOS INTERNACIONALES:

ASAMBLEA NACIONAL, *Constitución de la Republica Bolivariana de Venezuela*, (Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.453. caracas viernes 24 de marzo del 2000).

ASAMBLEA NACIONAL, "*La Ley de Demarcación y Garantía del Hábitat y Tierras Indígenas*", Gaceta oficial N° 37118, Caracas, enero 2001.

CONVENIO N° 169 DE LA OIT, Mayo del 2003 "*Sobre los Pueblos Indígenas Tribales en Países Independientes*", Ratificado por Venezuela y en funcionamiento.

CONVENIO N° 107 relativo a la protección e integración de las poblaciones indígenas y de otras poblaciones tribales y semilitribales.

CONGRESO NACIONAL DE VENEZUELA, "*Constitución de la Republica de Venezuela*" (1961).

LEY DE LA REFORMA AGRARIA (1960) y su reglamentación (1967).

LEY ORGANICA PARA LA ORDENANZA DEL TERRITORIO (1971).

LEY DEL AMBIENTE Y LEY PENAL DEL AMBIENTE (1992).

LEY ORGANICA DE MINERIA (2001).

ORGANIZACIONES DE NACIONES UNIDAS, "Agenda 21 de la Conferencia de Río de Janeiro", Año: 1992.

REGLAMENTO DE LEY DE REFORMA AGRARIA, sobre la Regularización de ley de tenencia de la tierra (1979).

## REVISTAS Y FOLLETOS:

CARBONES DEL GUASARE, "La Guajira Construye su Futuro", Año: XIII, N°9, septiembre 2003, Maracaibo- Venezuela.

SOCIEDAD HOMO ET NATURAL (ONGS), "manifestación por la vida, para la Ética, para la sustentabilidad, Maracaibo- Venezuela, 2002, paginas: 3.

## PRENSAS:

LA VERDAD, Pagina de comunidades, artículo sobre las discrepancias entre los habitantes de la guajira por la construcción de puerto carbonero, Miércoles 22 de mayo del 2002, Maracaibo- Estado Zulia.

LA VERDAD, Pagina de comunidades, Articulo sobre: habitantes de la guajira paralizaron la vía, Martes 6 de agosto de 2002, Maracaibo – Estado Zulia.

PANORAMA, paginas de regiones, artículos sobre: pescadores cerraron por seis horas la troncal del caribe; no al carbón si al camarón, 22 de septiembre del 2001, Maracaibo- Estado Zulia.

WAYUUNAÍKI, paginas 3, Articulo sobre: Explotación del camarón en Páez cercenados por proyecto de carbón, 28 de septiembre del 2002, Maracaibo- sub-región.

#### **INFORMACIONES DE INTERNET:**

[www.comunidad.derecho.org/pantin/legis.html](http://www.comunidad.derecho.org/pantin/legis.html) - 101k - La Legislación Venezolana, ha cambiado dramáticamente en los últimos años.

[www.wayuu.pueblosindigenas.org.ve/wayuu7.html](http://www.wayuu.pueblosindigenas.org.ve/wayuu7.html)-4k- Wayuu - La Guajira: pudiendo decir es el único lugar donde comienza Venezuela.

[www.corpozulia.gov.ve/zonas/guajira.htm](http://www.corpozulia.gov.ve/zonas/guajira.htm)-24k-resultadoSuplementario- CORPOZULIA, Corporación del Desarrollo de la Región Zuliana. Caracterización de la zona especial guajira Venezolana- San Bernardo padilla (puerto Venezuela), dos grupos étnicos Wayuu y Añu.

[www.ecoeduca.cl/pageset/preguntas\\_Respuestas/residuos.asp](http://www.ecoeduca.cl/pageset/preguntas_Respuestas/residuos.asp)-68k- ECOEDUCA: Focos insalubres que provocan serios impactos al medio... se ajusta a las normas ambientales vigentes. Patricio Labra Serpa Orellana.

# ANEXOS.



# Golfo de Venezuela, Bahía del Tablazo y Lago de Maracaibo y Municipio Almirante Padilla



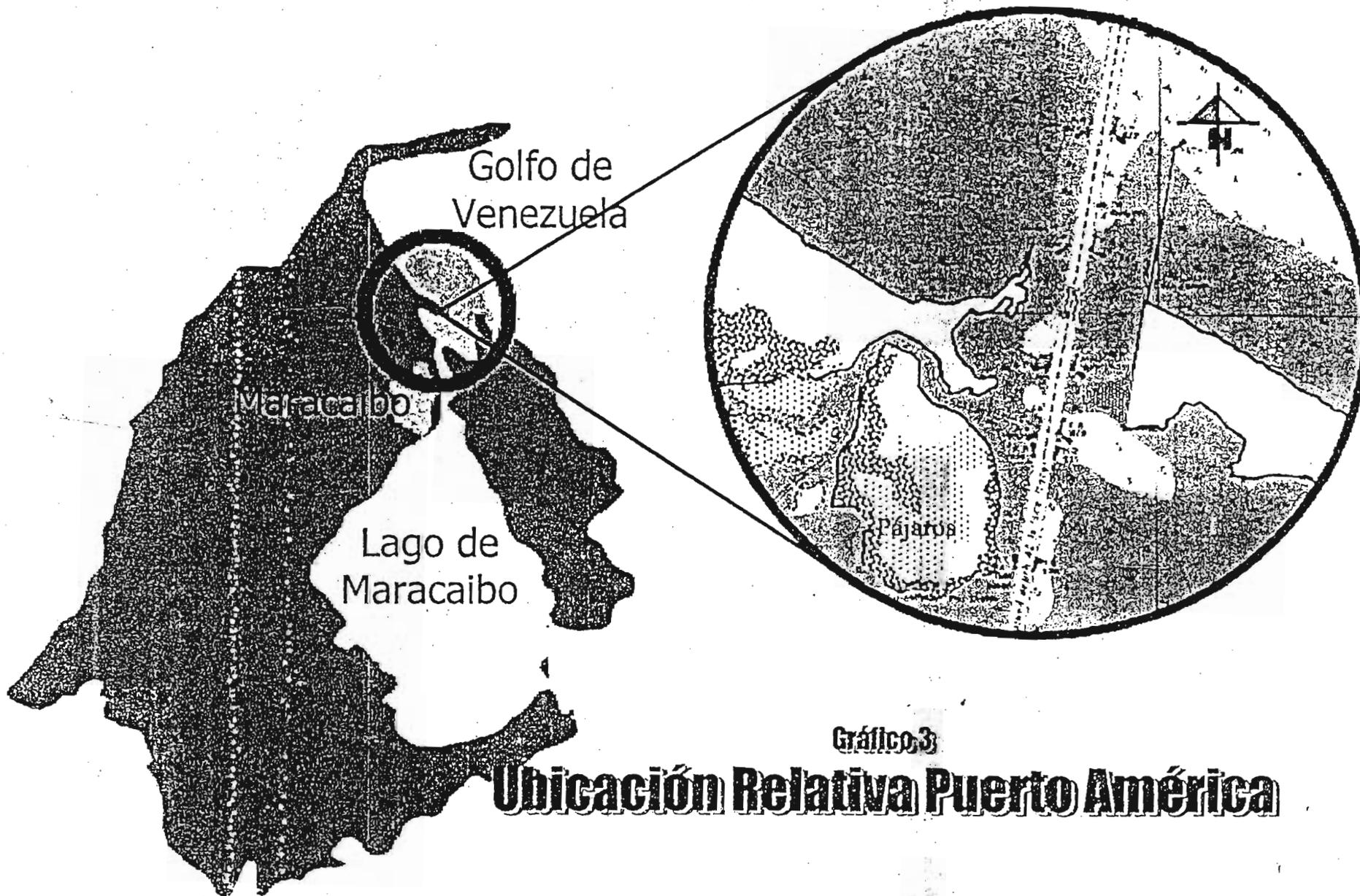


Gráfico 3  
**Ubicación Relativa Puerto América**



# PUERTO AMÉRICA

GOLFO DE VENEZUELA

Terminales para carga general

Zona Industrial

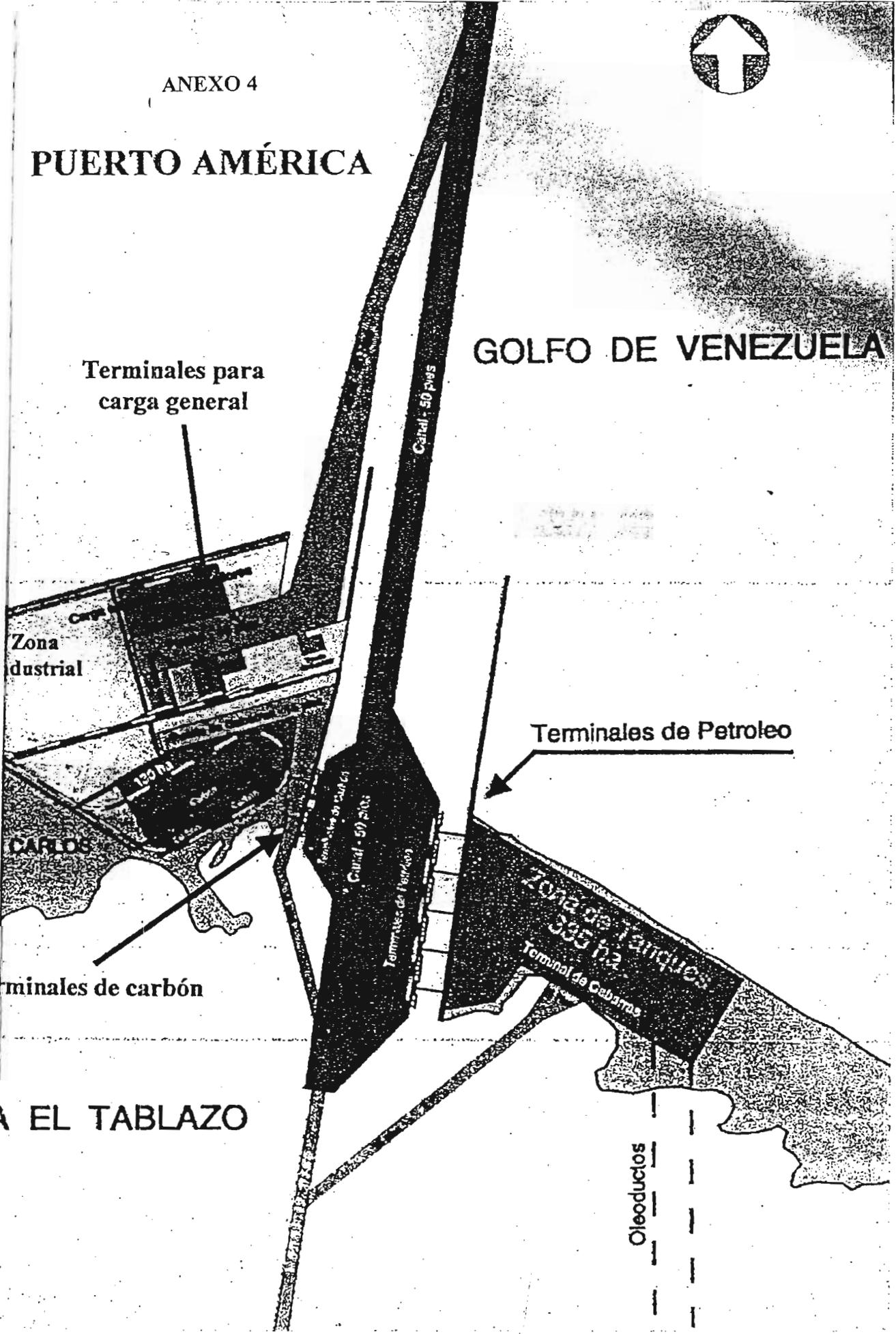
Terminales de Petroleo

Terminales de carbón

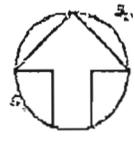
Zona de Tanques  
335 ha  
Terminal de Cabarras

EL TABLAZO

Oleoductos

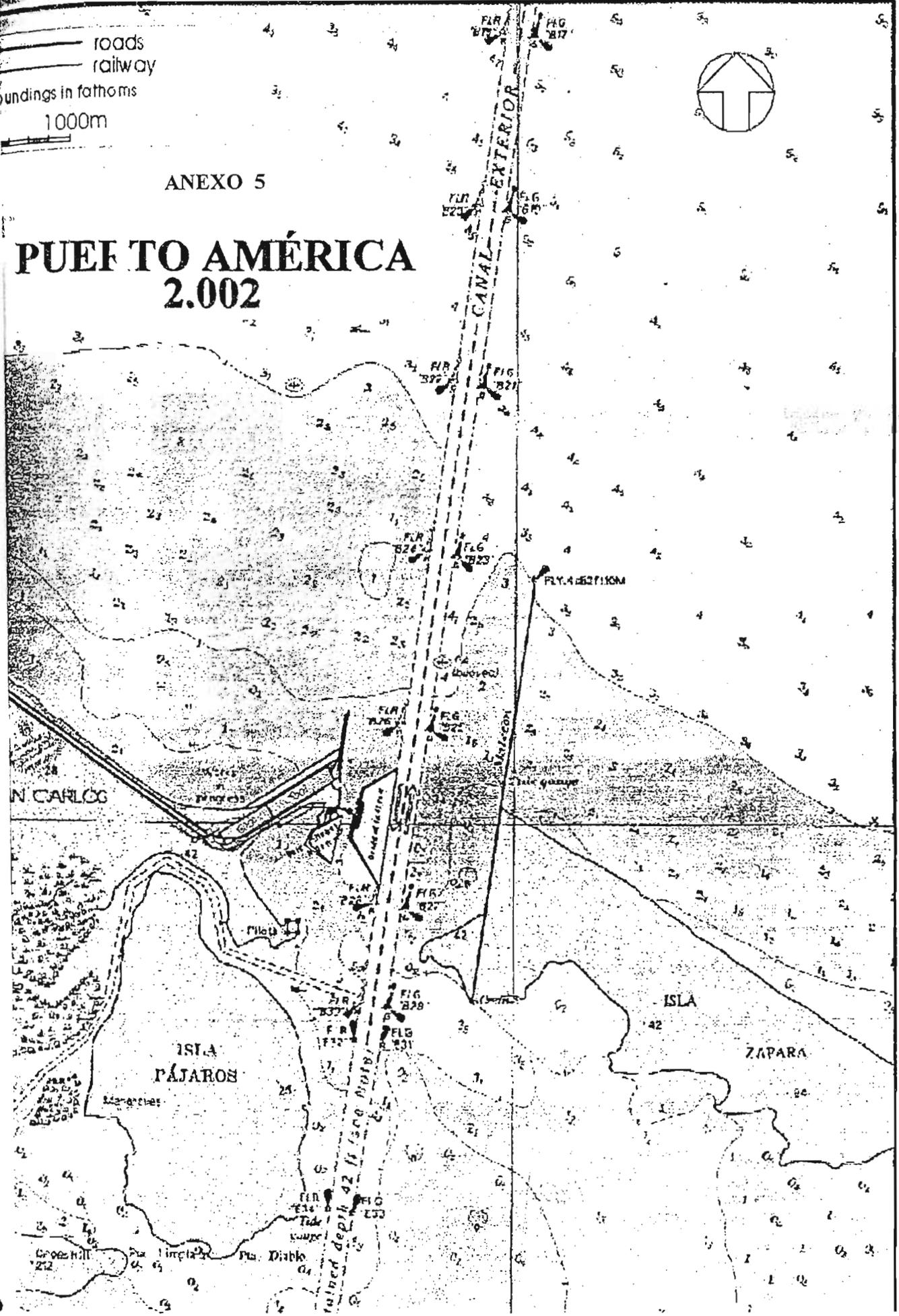


roads  
railway  
soundings in fathoms  
1000m

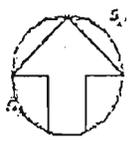


ANEXO 5

# PUEF TO AMÉRICA 2.002



roads  
railway  
soundings in fathoms  
1000m



ANEXO 6

# PUERTO AMERICA 2.005

