



REPUBLICA DEL ECUADOR

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES

XXX CURSO SUPERIOR DE SEGURIDAD NACIONAL Y DESARROLLO

LA IMPLEMENTACION DE LOS PUERTOS FLUVIALES EN LA REGION ORIENTAL Y
EL CONTROL DEL SISTEMA FLUVIAL AMAZÓNICO: BASES DE LA CONSOLIDACIÓN
DE LOS ACUERDOS DE BRASILIA

**Tesis presentada como requisito para optar al Título de Máster en Seguridad y
Desarrollo con mención en Gestión Pública y Gerencia Empresarial.**

Autor: CPFGE-EM Fabián Jarrín Moreno

Quito, 16 de Junio del 2003

INDICE GENERAL

CONTENIDO

LISTA DE CUADROS	
iii	
LISTA DE TABLAS	
iv	
LISTA DE GRAFICOS	v

INTRODUCCIÓN

1

CAPITULO I

Antecedentes y fundamentos	6
Antecedentes Históricos	6
Política de Defensa Nacional y control del Espacio Territorial	
10	
Marco Jurídico	
12	
Acuerdos y Tratados Internacionales	
19	
Planificación Institucional de la Armada	
23	

CAPITULO II

Estudio De la Región Amazónica Ecuatoriana	
27	
Contexto Geográfico de la Región	
27	
Componentes Geofísicos	
32	
Contexto Político, Social y Económico de la Región	
48	
Accesibilidad y Circulación	
65	
Valorización de la Región Amazónica Ecuatoriana	
68	

CAPITULO III

Visión General de la Cuenca Amazónica

77

Perspectiva Geopolítica de la Cuenca Amazónica

77

Correlación de la Región Amazónica Ecuatoriana y la Cuenca

84

Relaciones de las Cuencas del Pacífico y del Atlántico con
La Cuenca Amazónica

88

Sistema de Comunicaciones Fluviales: Puertos

93

Perspectivas Políticas y Económicas para el Ecuador

102

CAPITULO IV

Implementación de los Puertos Fluviales y perspectivas de desarrollo

107

Marco Legal

107

El sistema portuario y el transporte marítimo y fluvial

111

Eje Multimodal Amazónico y flujos comerciales

132

Corredores, Rutas y Puertos Fluviales

136

Perspectivas de desarrollo y fortalecimiento de los puertos

145

Lineamientos políticos para impulsar el desarrollo del sistema
portuario fluvial amazónico

149

CAPITULO V

El Control del Sistema Fluvial Amazónico

152

Base Jurídica que respalda la presencia de la Armada en
la Región Amazónica

152

El Sistema Fluvial Amazónico

157

Escenarios prospectivos y sus efectos	
158	
Presencia Naval en la Región Amazónica: Contribución para el desarrollo y la seguridad de la región y del país.	
174	
La vigilancia y el Control del Área Fluvial Amazónica	
179	

CAPITULO VI

Conclusiones y Recomendaciones

182	
Conclusiones	
182	
Recomendaciones	
186	

ANEXOS

190

BIBLIOGRAFÍA

201

LISTA DE CUADROS

CUADRO	Pág. No.
Cuadro No.1 : División Geográfica y distribución porcentual por regiones naturales	48
Cuadro No. 2: Subdivisión Política de la Región Amazónica y extensión	49
Cuadro No. 3: Concentración y Densidad Poblacional por Regiones	51
Cuadro No. 4: Tasas de Crecimiento Anual de las principales Capitales Provinciales	52
Cuadro No. 5: Incidencia de la Pobreza por Regiones	54
Cuadro No. 6: División de la Cuenca Amazónica por Países y Relación porcentual Nacional y Regional	80
Cuadro No. 7: Infraestructura Portuaria de los países Amazónicos	94
Cuadro No. 8: Características de la Infraestructura Portuaria Comercial del Ecuador	191
Cuadro No. 9: Cuadro comparativo de distancias entre corredores del Ecuador	192
Cuadro No. 10: Clasificación de Rutas Fluviales del Ecuador por sectores y profundidad media por épocas	193
Cuadro No. 11: Clase Fluvial, empleo y capacidad de carga de embarcaciones	193

TABLAS	Pág. No.
Tabla No. 1 Resúmen de Naves Movilizadas por los Puertos Comerciales del Ecuador	194
Tabla No. 2 Resúmen por tipo de carga en Toneladas Métricas Año 2002	194
Tabla No. 3 Movimiento de Contenedores por los Puertos Comerciales del Ecuador Año 2002	194
Tabla No. 4 Índices del Comercio Exterior Ecuatoriano movilizado por vía marítima y Sistema Portuario del Ecuador Año 2002	195
Tabla No. 5 Comercio Exterior del Ecuador movilizado por Puertos Comerciales y Total Nacional en porcentajes por productos y países de origen y destino. Años 2002-2001	196
Tabla No. 6 Datos de Superficie, Poblacionales e Indicadores Sociales del Ecuador	197

LISTA DE TABLAS



Your complimentary use period has ended.
Thank you for using PDF Complete.

[Click Here to upgrade to Unlimited Pages and Expanded Features](#)

GRAFICOS	Pág. No.
Gráfico No. 1: Configuración de la Cuenca Amazónica	198
Gráfico No. 2: Proyecto Vía de Integración Nacional+	199
Gráfico No. 3: Propuesta del MOP: Red Ferroviaria Nacional	200

LISTA DE GRAFICOS

INTRODUCCIÓN

En un mundo actualmente influenciado significativamente por el proceso de globalización, la tendencia actual es la de conformar bloques económicos integrados por países de una misma región, y de crear mercados comunes regionales; para el caso sudamericano, la CAN y el MERCOSUR se han constituido en dos bloques subregionales que están orientando sus esfuerzos a crear acuerdos de libre comercio que tiendan a fortalecer los vínculos de cooperación e intercambio comercial entre los países de la región bajo condiciones favorables para que sus productos sean movilizados siguiendo vías de comunicaciones más cortas y al más bajo costo posible.

Las fluviovías o líneas de comunicaciones fluviales que el Ecuador puede explotar para permitir el intercambio comercial entre los países condóminos de la Región Amazónica son los ríos Napo y Morona; a su vez, la mencionada explotación demanda la implementación de terminales portuarios fluviales que potencialmente viabilicen dicha expectativa de intercambio comercial.

En el caso del transporte fluvial amazónico, que en la actualidad es incipiente, por no contar con terminales portuarios adecuados y eficientes, y no está reglamentado, es importante determinar donde podrían ser implementados un Terminal Fluvial para la transferencia de carga contenerizada y otro para servicios generales; terminales que va a permitir desarrollar el transporte fluvial y el consecuente aprovechamiento de las Líneas de Comunicaciones Fluviales de la Región para la

integración competitiva del país en la cuenca amazónica; explotación e integración que traerá beneficios al Desarrollo del País porque al disponer de vías de comunicaciones fluviales se va a impulsar el intercambio comercial, tanto en el ámbito nacional como intraregional, lo cual definitivamente en el futuro contribuirá a mejorar las condiciones de vida de la población ecuatoriana.

Para que el país ofrezca servicios portuarios fluviales de calidad y bajo costo, es necesario que la implementación de los Puertos Fluviales se lo realice en el menor tiempo posible, ya que al existir varios ejes de integración física sudamericana, en el área de transportes y comunicaciones marítimas, terrestres y fluviales, que están previstos en el Plan de Acción del IIRSA, es fundamental que el país tome la iniciativa política que permita la utilización comercial de las Líneas de Comunicaciones Fluviales del Amazonas.

Las crecientes actividades humanas que podrían desarrollarse en las fluviovías y en los puertos fluviales, van a estar marcadas principalmente por actividades legales, pero junto a estas también van también a desarrollarse una serie de actividades ilícitas, sean contra el medio ambiente o por aquellas ejecutadas posiblemente por la subversión y el narcotráfico. La prevención o la represión de ambas actividades, no pueden ser ajenas a los fines de las Fuerzas Armadas, y que en gran medida deben ser contrarrestadas por medios especializados de la Armada en coordinación con otras instituciones nacionales o policiales para que la seguridad sea más eficaz.

En el caso particular de la Armada, deberá administrar y operar un sistema integral de vigilancia y control para asegurar el cumplimiento de la ley, ejercer la soberanía y contribuir a preservar la integridad territorial; la presencia naval en la región oriental juega un papel importante para

impedir o restringir aquellas acciones que sean opuestas a los intereses nacionales y apoyar las acciones favorables a los intereses nacionales; la explotación de las fluviovías del Napo y Morona dependen de la implementación de los terminales portuarios fluviales que se implementen; su aprovechamiento oportuno y eficiente influye directamente en el progreso económico y social del país.

El objetivo de este Trabajo de Investigación Individual es valorar las posibilidades políticas y económicas que representan para el país y la región sudamericana la implementación de los puertos fluviales en los ríos Napo y Morona y el fortalecimiento del control de las principales fluviovías que conforman el sistema fluvial de la región oriental o amazónica; establecer los imperativos políticos y la trascendencia que representan dichos puertos y el control fluvial para la consolidación de los Acuerdos de Brasilia y para el desarrollo y la seguridad del país.

El presente Trabajo de Investigación Individual, plantea los antecedentes y fundamentos legales, realiza un estudio de la Región Amazónica Ecuatoriana, establece una visión general de la Cuenca Amazónica, determina la implementación de los Puertos Fluviales y las perspectivas de desarrollo, enfoca el control del sistema fluvial amazónico y, finalmente plantea las conclusiones y recomendaciones.

Respecto a los antecedentes y fundamentos, se mencionan los antecedentes históricos, la orientación de la Política de Defensa Nacional y el control del espacio territorial, el marco jurídico, los Acuerdos y Tratados Internacionales y finalmente la Planificación Institucional de la Armada.

En el estudio de la Región Amazónica Ecuatoriana, se esboza un estudio analítico de la Región Amazónica, que abarca aspectos

geográficos, políticos y sociales, la condición de accesibilidad y circulación de la Región y, se determina su la valorización.

La visión general de la Cuenca Amazónica, comprende la perspectiva geopolítica, la correlación existente de la Región Amazónica con las Cuencas del Pacífico, Amazónica y Atlántica, la relación y función de los puertos comerciales en el sistema de comunicaciones fluviales y, se determinan las perspectivas políticas y económicas para el Ecuador.

La implementación de los Puertos Fluviales y perspectivas de desarrollo, es planteada partiendo del marco legal, luego se trata sobre el sistema portuario nacional en su relación con el transporte marítimo/fluvial, la correspondencia entre el Eje Multimodal Amazónico y los corredores multimodales del Ecuador, las perspectivas de desarrollo y fortalecimiento de los puertos así como la consideración de que el Terminal Fluvial principal se lo construya en Nuevo Rocafuerte para favorecer la integración de las fluviovías a las vías interoceánicas y la adopción como política de Estado el desarrollo del corredor multimodal ecuatoriano, para finalmente plantear algunos lineamientos para impulsar el desarrollo del sistema portuario fluvial amazónico.

En cuanto al control del sistema fluvial amazónico, se parte de la base jurídica que respalde la presencia de la Armada en la Región, luego se refiere al sistema fluvial amazónico; sobre la base de tres escenarios se plantea una visión de futuro de los aspectos globales, regionales y nacionales y se determinan los probables efectos en la seguridad y el desarrollo nacional y la tendencia del empleo de medios de las Fuerza Naval a corto plazo; finalmente, plantea aspectos relacionados con la presencia del Poder Naval en la región a través de la vigilancia y control del área fluvial amazónica.

Finalmente, se establecen las conclusiones y recomendaciones.

Desde un punto de vista geopolítico, el país debe orientar los esfuerzos de su Poder Nacional hacia la preservación del medio ambiente amazónico y sus recursos, afirmar los irrenunciables derechos Amazónicos de asegurar y mantener su presencia en el Río Amazonas; lograr la salida al Atlántico a través de la navegación y el comercio en el curso del mencionado río y sus principales afluentes y, fomentar la integración nacional y regional.

Para alcanzar tales objetivos, es fundamental que el Estado se esfuerce por apremiar la expansión de la influencia principalmente política y económica del núcleo vital hacia las Provincias Fronterizas de la Región Oriental, favorecer la expansión pacífica hacia el exterior a través del intercambio comercial con los países amazónicos, mantener una participación activa en los procesos de integración subregional y regional: impulsando y explotando los ríos Napo y Morona como estímulos al transporte y como elementos de cohesión social y económica: aprovechando los ríos como vías fluviales de comunicaciones. Para estos fines, es una condición fundamental la implementación a corto plazo de un Terminal Fluvial multipropósito en el Río Napo y a mediano plazo, uno en el río Morona así como se mantenga el control del sistema fluvial amazónico de jurisdicción nacional.

CAPITULO I

ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS

1.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Estando el Ecuador históricamente en su momento prenatal y en proceso de nacimiento, su presencia en el Río Amazonas y sus afluentes se manifestó a través de las constantes expediciones españolas que, originándose en tierras Quiteñas, se vinieron ejecutando desde el año 1538 hasta 1563; presencia que fue impulsada por motivos de carácter político, religioso y por las ambiciones de poder y gloria de los expedicionarios españoles; expediciones y exploraciones que posibilitaban la conquista e incorporación de nuevos territorios descubiertos a la Corona Española, facilitaban imponer la religión católica en los pueblos indígenas asentados en las riberas de los ríos amazónicos que gradualmente iban sometiendo y, posibilitaban a los españoles acceder al poder y especialmente a las riquezas que ofrecía el Valle del Dorado y el País de los Quijos y de la Canela; factores que viabilizaron la consecuente aglutinación y dependencia posterior del dominio de la Audiencia de Quito

Diferentes expediciones españolas partieron desde varios puntos geográficos de la Real Audiencia de Quito, especialmente desde Quito, Latacunga, Baños, Cuenca y Loja, cruzaron la cordillera de los Andes y exploraron la Amazonía utilizando los principales afluentes de los Ríos Marañón y Amazonas como vías de comunicaciones; en su avance, fueron fundando una serie de Ciudades, Poblaciones, Curados, Anejos

y Fortalezas en las riberas de los afluentes de ambos ríos citados. Algunas Ciudades y Poblaciones, por su ubicación geográfica relativa a la dirección que seguían las expediciones, disponían de los llamados Embarcaderos en los ríos, que servían de muelles y puertos de arranque, desembarcadero y vínculo para las distintas misiones que se proyectaban hacia el este Amazónico, siguiendo una dirección horizontal de expansión en sentido unidireccional prosiguiendo la dirección de los paralelos.

Arrancando las expediciones hacia el Amazonas, en 1538 el Teniente Gobernador de Quito, Gonzalo Díaz de Pineda, organizó la primera expedición al llamado País del Dorado que, partiendo desde Quito en Septiembre del mismo año, cruzó la cordillera Oriental de los Andes y siguiendo la Cuenca del río Maspa descubrió el valle del río Cozanga, tributario del río Coca; en 1540, Francisco Pizarro dispone a Rodrigo Núñez de Balboa la conquista del llamado País de la Canela, el mismo que ingresando por Baños de Hambato (hoy de Ambato), fundó el asiento Sevilla de Oro, hoy Macas.

Entre 1540 y 1542, dos expediciones ponen la tónica de las empresas conquistadoras españolas, la una del Gobernador de Quito, Capitán Gonzalo Pizarro, que partiendo desde Quito proyectó su expedición hacia el País de los Quijos y la Canela y, la otra correspondiente al Teniente Gobernador de la Ciudad de Santiago de Guayaquil, Capitán Francisco de Orellana, quién siguiendo la misma dirección que Pizarro, ingresó por el sector de Baeza y alcanzó un punto en el que el Río Coca es navegable; en esto sitio ambas expediciones construyeron embarcaciones y prosiguieron aguas abajo; subsiguientemente Orellana en un Bergantín continúa con la expedición y entra al Río Napo hasta que el 12 de Febrero de 1542 descubre para Quito y España el más grande río conocido en la tierra, llamándolo el Río

Quito o de las Amazonas; persistiendo en la travesía por el curso de este gran río cruzó el continente y llegó al Océano Atlántico.

En el año de 1541, Pedro de Vergara descubre los Bracamoros, en la cuenca del río Zamora, sector oriental de Cuenca y Loja, y los afluentes de los ríos Chinchipe y Santiago de las Montañas. En el año de 1549, el Capitán Diego Palomino exploró el valle del Chinchipe y recorrió las tierras correspondientes a los sectores de Jaén de Bracamoros, Perico, Chirinos, Copallen; finalmente se internó el sector de los Xíbaros (Jíbaros), contigua al Azuay en la ribera oriental del río Santiago de las Montañas.

En 1557, el Gobernador de Yaguarzongo y Pacamoros, Juan de Salinas, partiendo desde Quito llegó hasta Loja, y siguiendo al oriente por el río Zamora alcanza el río Santiago, funda la Población de Santiago de las Montañas en la desembocadura del Santiago en el Río Marañón; continuando con su viaje de exploración fluvial, en Agosto de 1548 llega al Pongo de Manseriche y posteriormente exploró el río Ucayalli.

Consecutivamente, el Gobernador Interino de Belém, motivado por la expedición realizada en 1636 por los Padres Franciscanos Domingo Brieva y Andrés Toledo quienes, partiendo desde tierras de la Audiencia de Quito, repitieron la hazaña de Orellana y llegaron a la Fortaleza Portuguesa de Curupá, organizó una expedición al mando del Capitán Mayor Pedro de Texeira quién partió en Octubre de 1637 para explorar el Río Amazonas aguas arriba hacia el interior con el objeto de ampliar las fronteras metropolitanas; Texeira efectuó el viaje exploratorio partiendo desde Belém hacia Quito y viceversa siguiendo el curso de las aguas de los ríos Amazonas y Napo, recorriendo en dos años aproximadamente unos 10.000 Kms, aspirando en ese entonces a ejercer su presencia en el curso de aquellos ríos y consecuentemente tratar de asegurar el dominio por la atracción que el Río Amazonas venía

ejerciendo sobre los expedicionarios y misioneros que provenían de la Audiencia de Quito.

Durante la época de la Colonia, en el año de 1743, los viajes convergentes del Sabio Ecuatoriano Pedro Vicente Maldonado y del Sabio Francés Carlos de la Condamine, aprovechando la navegabilidad de los ríos Pastaza y Santiago respectivamente, navegaron hacia el Río Marañón y se juntaron en el sitio de la Laguna ubicado al margen izquierdo del Marañón en la desembocadura del río Huallaga; luego continuaron con su viaje navegando por el río Amazonas y arribaron a Belém de Pará (Brasil) en Septiembre de 1743.

Para 1779, en que se edita el Mapa de la Audiencia de Quito, por el Ingeniero Don Francisco de Requena, las Misiones Españolas se habían proyectado horizontalmente en tres direcciones, las cuales marcaban la expansión de la Audiencia de Quito: hacia el Noreste, la Misión de Sucumbios; al Este, las Misiones del Río Napo; y, al Sureste, las Misiones del Marañón o de Maynas. A su vez, establecieron los principales Embarcaderos para cada una de las Misiones: para la Misión de Sucumbíos establecieron el embarcadero de Mocoa en la ribera del río Caquetá y el embarcadero del Anejo de Sucumbíos en la ribera del río San Miguel; para las Misiones del Río Napo, crearon el embarcadero del Anejo de Napo en la ribera del río Napo próximo a la Nación de Gentiles del Tena y, el embarcadero del Curado de Canelos; y, para las Misiones del Marañón, establecieron en la Ciudad de Jaén el embarcadero del río Marañón, en la confluencia con el Huancabamba.

Las expediciones y viajes que se dieron con dirección al Amazonas, tenían como punto de partida los embarcaderos fluviales implementados por la Audiencia de Quito y, en su proyección fueron anexando porciones de territorio en forma sucesiva; proceso que se fue

desarrollando inicialmente por la fusión de los espacios geográficos ocupados por los Indios Machas, Mainas, Jíbaros, Cocamas, Záparos, y Xeveros entre otros, cuya anexión simple obedeció a razones netamente político-militares; y, complementariamente se produjo un proceso de amalgamación por las actividades religiosas de los Misioneros principalmente Jesuitas, Dominicos, Mercedarios provenientes de Quito, quienes con sus acciones evangelizadoras se empeñaron en incorporar a la religión y civilización a los pobladores indígenas que se encontraban dispersos en la selva amazónica y a determinar los mejores caminos accesibles para definir el territorio de la diócesis a la que pertenecía.

Posteriormente, el General Ecuatoriano Víctor Proaño, en el año de 1861, descubrió el origen del río Morona, lo exploró en su totalidad y navegando por el Río Marañón y el Amazonas, cruzó por Iquitos y Manaos, para finalmente arribar a Belém de Pará. Con esta expedición, percibió la importancia de este río, ya que su explotación permitiría establecer una línea de Comunicación+ oeste-este que, partiendo desde Guayaquil, cruzaría los Andes, llegaría a Macas y luego continuaría por el río Morona hacia el Río Marañón y Amazonas para finalizar en el Atlántico. De haberse acogido sus estudios por el Gobierno de la época, el aprovechamiento de la navegabilidad del río Morona hubiese constituido en un importante factor político de carácter geográfico-económico para estimular el comercio y el transporte fluvial, promover la presencia ecuatoriana en el Río Amazonas y ejercer la soberanía fluvial desde esa época.

1.2 POLÍTICA DE DEFENSA NACIONAL Y CONTROL DEL ESPACIO TERRITORIAL

La Defensa Nacional del Ecuador, fundamentada en el ordenamiento constitucional, contribuye al logro y mantenimiento de los Objetivos Nacionales y, a través de la seguridad, va creando en el país un ambiente adecuado de paz, bienestar y desarrollo.

Entre los factores geográficos considerados en las políticas de defensa, los Andes determinan la conformación de tres regiones naturales: Costa, Sierra y Amazonía; cada una con climas, suelos, vegetación y regímenes fluviales diferentes. Respecto a la Amazonía Ecuatoriana, nace hacia el este a partir de la vertiente oriental de la cordillera de los Andes y llega hasta el Límite Político Internacional con el Perú; geofísicamente, la red hidrográfica de la amazonía está conformada por la vertiente oriental que conforma el sistema fluvial de la cuenca Amazónica; el Putumayo, Aguarico, Napo, Yasuní, Pastaza, Morona y Santiago, son los principales ríos que desembocan en la gran Hoya Amazónica y llegan a constituir importantes afluentes del Amazonas.

Los Objetivos de la Defensa Nacional del Estado Ecuatoriano, orientan al empleo del Poder Militar para ejercer el control efectivo del espacio territorial; este control debe desplegarse tanto en el espacio terrestre como en el medio fluvial con el objeto de contribuir a salvaguardar la integridad y la soberanía del Estado, a proteger la vida de la población, los recursos naturales y ambientales del país. El ejercicio del control y la amplitud de la Región Amazónica, determinan el fortalecimiento de las FF.AA para lograr el efectivo cumplimiento de su misión fundamental establecida en la Constitución.

Los Derechos Territoriales que el Estado debe ejercer sobre las aguas nacionales, determinan el ejercicio de la soberanía en los ríos nacionales, así como la parte proporcional en los ríos fronterizos. En función de las misiones complementarias y del medio ribereño, las FF.AA

deben contribuir resolutivamente a combatir las actividades ilícitas que se desarrollen en dicho medio en coordinación con los organismos correspondientes y encuadrados en la ley, mediante acciones de interdicción fluvial, protección de fronteras, control del tráfico de armas y apoyo a otras instituciones del Estado.

El Estado tiene la facultad de ejercer la autoridad marítima y fluvial a nivel nacional; las políticas nacionales de la Defensa orientan la participación de las FF.AA en procesos que contribuyan al desarrollo nacional; por lo tanto, la Armada interviene en el cumplimiento de las funciones estatales relacionadas con el fomento e impulso del desarrollo de los intereses marítimos mediante actividades referidas con los puertos, el transporte por agua, a ejercer el control y las funciones de policía marítima y fluvial y, a preservar el ambiente y la vida humana tanto en el medio marino como en el ribereño.

1.3 MARCO JURÍDICO

Todas las actividades que se realicen en nombre del Estado deben estar ajustadas y respaldadas en el ordenamiento jurídico vigente con el objeto de que la competencia de la Autoridad Marítima/Fluvial y el cumplimiento de sus funciones y tareas se encuentren debidamente legitimados y respaldados. Existen un conjunto de normas y disposiciones legales de diferente nivel que legitiman las funciones, atribuciones y responsabilidades de dicha Autoridad; dichas normas y disposiciones se encuentran establecidas en la Constitución del Estado, el Cuerpo de Leyes y Reglamentos nacionales relativos a los puertos y a las funciones de control del sistema fluvial, ya que este constituye un factor que contribuye al desarrollo del país, sirve de estímulo al transporte y constituye un elemento cohesionador de la población.

1.3.1 La Constitución Política de la República del Ecuador

Conforme la Constitución Política del Estado, según el Artículo 183, la Fuerza Pública está constituida por las FF.AA y la Policía Nacional; las Fuerzas Armadas tienen la misión fundamental de conservar la Soberanía Nacional, defender la Integridad e Independencia del Estado y garantizar su ordenamiento Jurídico; complementariamente, las Fuerzas Armadas, sin menoscabo de sus funciones principales, debe contribuir con el desarrollo social y económico del país. Bajo estas funciones se encuentran circunscriptos los ONP¹ de Soberanía Nacional, Integridad Territorial, Desarrollo Integral Sustentable y Seguridad.

El Objetivo Nacional de Soberanía orienta al Estado a alcanzar la máxima independencia y capacidad de decisión autónoma; a ejercer el poder supremo del Estado sobre su jurisdicción y a ejercitar los derechos jurídicos ante la comunidad mundial respetando los principios y normas de Derecho Internacional. El Objetivo de Integridad Territorial, demanda la preservación y defensa del territorio nacional que, según el Artículo 2 de la Constitución Política, determina la inalienabilidad e irreductibilidad del territorio ecuatoriano y que comprende el de la Real Audiencia de Quito con las modificaciones introducidas por los tratados válidos y, el suelo, subsuelo, islas adyacentes, el Archipiélago de Galápagos, el mar territorial y el espacio suprayacente correspondiente. El Objetivo Desarrollo Integral Sustentable, que pretende la construcción de un sistema económico apoyado en el desarrollo humano y el progreso científico y tecnológico, protegiendo y conservando el ambiente y los

¹ Política de Defensa Nacional del Ecuador; Ministerio de Defensa Nacional, Quito, Ecuador, Diciembre del 2002; páginas 72 y 73

recursos naturales para las generaciones futuras. Y, finalmente, el Objetivo de Seguridad que busca alcanzar un alto grado de protección individual y colectiva tanto de la población como la de los recursos, salvaguardar el patrimonio nacional y mantener el orden legal y la paz social.

Por otra parte, según el Artículo 252 de la Constitución², el Estado tiene el deber de: garantizar dentro del territorio nacional la libertad del transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial; ejercer la regulación de las actividades relacionadas con el transporte aéreo, terrestre y acuático y las actividades portuarias y aeroportuarias, para lo cual se conformarán entidades civiles autónomas con la participación de las correspondientes entidades de la Fuerza Pública.

1.3.2 Legislación y Reglamentación Nacional ³

En la actualidad, la legislación y reglamentación vigentes para normar y regular las actividades en un medio fluvial están enmarcadas en forma general con los correspondientes instrumentos legales y reglamentarios de carácter marítimo. La legislación marítima ecuatoriana se encuentra fundamentada en una serie de instrumentos de carácter internacional, de los cuales nuestro país forma parte contratante y, en el cuerpo ordenado de leyes y reglamentos nacionales relativos a las actividades referidas con el tráfico marítimo y fluvial, el sistema portuario nacional, las autoridades marítimas y las instituciones correspondientes, las relaciones laborales y contratos de fletamento, responsabilidades del armador y del propietario de la nave, la responsabilidad del transportador

² Constitución Política de la república del Ecuador; Editorial GAB, Quinta Edición, Septiembre del 2001.

³ Ecuador y los Intereses Marítimos; Armada del Ecuador, Dirección de Intereses Marítimos, Quito, Septiembre de 1998

respecto a la carga y pasajeros, la responsabilidad de las actividades de rescate y salvamento etc.

Sin embargo, es necesario indicar que la legislación marítima nacional se encuentra desactualizada y requiere sea modernizada a fin de disponer de un ordenamiento jurídico y de organismos o instituciones que promuevan, fomenten, y garanticen el desarrollo competitivo de las actividades económicas y sociales que se efectúen en el medio marítimo y en el fluvial.

➤ **El Código de Policía Marítima**

Establecido mediante Decreto Supremo No. 765 del 09 de Agosto de 1944 y publicado en el R.O No. 342 del 25 de Julio de 1945; fue codificado últimamente el 23 de Agosto de 1960 y publicado en el R.O No. 1202 del 02 de Agosto de 1960. Este código regula las funciones y actividades de la Marina Mercante Nacional, las Capitanías de Puerto, el Tráfico Marítimo Internacional e Interno, el Control y la Prevención de la contaminación en las costas y aguas nacionales por hidrocarburos, los procedimientos para juzgar las infracciones y sancionar de conformidad con lo establecido en el Código Penal, las competencias de la Autoridad Marítima, los Aranceles Marítimos, entre otros.

El Código establece la jurisdicción de la Policía Marítima que comprende, a más del espacio marítimo nacional, también las aguas interiores nacionales como son los lagos, ríos, canales, golfos, bahías y demás fuentes de agua. La jurisdicción naval o marítima es ejercida por medio de los Capitanes de Puerto, el Jurado de Capitanes y la Corte de Justicia Militar.

➤ **La Ley General de Puertos**

Rige desde el año de 1976; fue expedida mediante Decreto Supremo No. 289 del 12 de Abril de 1976 y publicada en el R.O No. 67 del 15 de Abril de 1976. Esta ley determina que todas las instalaciones portuarias del país, sean marítimas y fluviales, así como las actividades relativas a las operaciones que realicen organismos, entidades y personas naturales o jurídicas, se rigan de conformidad con las disposiciones contenidas en la misma ley. Los organismos que ejercen las funciones de planificación, dirección, coordinación, orientación y control de la política naviera y portuaria nacional son: El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos; la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral; y, las Entidades Portuarias.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP), constituye el organismo de asesoramiento en el ámbito gubernamental en materia naviera y portuaria. Entre las funciones más importantes y que tienen relación con el tema de investigación se encuentran: a) Decide sobre la conveniencia de establecer nuevos puertos, de acuerdo con los intereses nacionales; b) Autoriza el uso con propósitos comerciales de puertos o instalaciones marítimas o fluviales por parte de personas naturales o jurídicas, privadas o públicas; y, c) Determina la jurisdicción de las entidades portuarias, entre otras.

La Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER)⁴, es un organismo de asesoramiento y de ejecución de las políticas y directrices navieras y portuarias establecidas por el CNMMP; ejerce las funciones de autoridad marítima a nivel nacional; cumple las funciones estatales concernientes a las actividades que se realizan a través de o en el medio marítimo, fluvial y en los puertos; controla y

⁴ Política de la Defensa Nacional del Ecuador; Ministerio de Defensa Nacional, Quito, Ecuador, Diciembre del 2002.

previene la contaminación del medio ambiente y la vida humana en el mar y en los ríos.

➤ **Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional**

Expedida mediante Decreto Supremo No. 290 del 12 de Abril de 1976 y publicada en el Registro Oficial No. 67 del 15 de Abril del mismo año. Los Puertos de la República del Ecuador cuentan para su administración, operación y mantenimiento con Autoridades Portuarias organizadas como entidades de Derecho Público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios.

Las Autoridades Portuarias, dentro de sus correspondientes jurisdicciones, tiene las funciones específicas de planear, construir, mejorar, financiar, administrar y mantener los Terminales Marítimos y Fluviales a su cargo; se encuentran regidas por sus Directorios, los mismos que están integrados por los siguientes miembros: Un vocal designado por el Presidente de la República; un vocal designado por el Ministro de Finanzas; un vocal designado por el Ministro de Industrias, Comercio, Integración y Pesca; un vocal designado por el Ministro de Obras Públicas, dos vocales representantes de los usuarios, y el Capitán del Puerto de la jurisdicción.

➤ **Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial.**

Dictada mediante decreto No. 98 del 21 de Enero de 1972, publicada en el Registro Oficial No. 406 del 1 de febrero de 1972. Norma las funciones de orientación, administración y fiscalización de las actividades relacionadas con el transporte por agua, y son ejercidas a través de los siguientes organismos: Ministerio de Defensa Nacional, Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, Dirección de la

Marina Mercante y del Litoral y el Departamento de Tráfico Marítimo y Fluvial cuyas atribuciones se detallan en la misma.

➤ **Ley de Faros y Boyas.**

Expedida mediante Decreto Supremo No. 133 del 23 de Marzo de 1972, y publicada en el Registro Oficial No. 32 del 3 de abril de 1972. Reformas posteriores se publicaron en el Registro Oficial No. 174 del 20 de abril de 1989.

Las embarcaciones nacionales y extranjeras que navegan en mares y ríos del Ecuador y recalen en alguno de sus puertos, deben pagar una tasa por el servicio de faros y boyas, que es recaudada por la DIGMER. Todo lo relacionado con este pago, exoneraciones, distribución de los valores recaudados, se encuentra regulado en esta Ley.

➤ **Ley de Creación de la Dirección General de Intereses Marítimos.**

Expedida mediante Decreto Supremo No. 1857 del 23 de Septiembre de 1977 y publicada en el Registro Oficial No. 434 del 30 de Septiembre de 1977. Según esta ley, la DIGEIM es un Reparto de la Armada Nacional que tiene como función básica el asesorar al Comandante General de Marina, en los aspectos relacionados a los intereses marítimos, así como la planificación en alto nivel del desarrollo y empleo del Poder Marítimo, excluyendo lo relacionado al Poder Naval.

➤ **Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático.**

Expedida mediante Decreto Ley No. 147 del 23 de marzo de 1992 y publicada en el registro Oficial No. 901 del 25 de marzo de 1992. El Reglamento de esta Ley fue expedido mediante Decreto Ejecutivo No. 3431 del 12 de Junio de 1992 y publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 956 del 12 de junio de 1992.

Los artículos 16 de la Ley y 32 del Reglamento, reservan exclusivamente para naves de bandera ecuatoriana el transporte acuático interno de pasajeros, carga y valijas postales. Las disposiciones de esta Ley y reglamento se aplican a la exportación de todo tipo de productos, bienes y servicios.

1.4 ACUERDOS Y TRATADOS INTERNACIONALES

1.4.1 Tratado de Cooperación Amazónica⁵

Tratado que fue firmado en Brasilia el 03 de Julio de 1978 cuyas partes contratantes lo conforman las Repúblicas de Brasil, Bolivia, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela, tiene el propósito de promover el desarrollo armónico de la Cuenca Amazónica, sus recursos naturales y reforzar las acciones previstas en los planes nacionales correspondientes⁶, para de esta manera incorporar a plenitud los territorios amazónicos pertenecientes a cada uno de las partes a sus correspondientes economías nacionales. El Ecuador ratificó el presente tratado mediante Decreto Supremo No. 3842 de Febrero de 1979 y publicado en el Registro Oficial No. 778 del 21 de Febrero de 1979. Las

⁵ Estudio Geopolítico de la Ruta Transoceánica Fco., de Orrellana-Manta/Esmeraldas y sus repercusiones.; CPFG-EM Manuel BALDA S.; TII Quito, 04 de Junio del 2001.

⁶ Armada del Ecuador, DIGEIM, El Ecuador y los Intereses Marítimos, Editorial Argudo Hermanos,. Quito, Septiembre de 1998.

partes más importantes que están relacionadas con el estudio del tema son los siguientes artículos:

De acuerdo con el Artículo 3, el Ecuador y los demás Estados Parte, deben asegurar a las otras partes contratantes la libertad de navegación con fines comerciales en el curso del Río Amazonas y aprovechar los demás ríos que conforman la hoya Amazónica, con sujeción a lo establecido a los Tratados bilaterales entre las partes y en función de los principios y las normas establecidas en el Derecho Internacional; para el efecto, deberá observar las regulaciones fiscales y de policía que establecieron cada una de las partes.

De conformidad con lo que establece el Artículo 5, el Ecuador debe procurar comprometer sus esfuerzos a la utilización racional de los recursos hídricos que contienen sus ríos orientales, en función del rol que desempeñan los ríos amazónicos en el proceso de desarrollo económico y social de la región.

Según lo que determina el Artículo 6, el país como Estado Ribereño deberá emprender acciones nacionales, bilaterales o multilaterales para mejorar y habilitar las vías navegables con el objeto de que los ríos amazónicos sirvan de vínculo de comunicaciones y permitan el enlace efectivo entre los Estado Partes y con el Océano Atlántico.

De conformidad al Artículo 10, las partes contratantes coinciden en que es conveniente implementar la infraestructura física que facilite el transporte y las comunicaciones entre los países condóminos de la cuenca amazónica; para el efecto cada país deberá crear o adecuar las interconexiones viales, el transporte fluvial, aéreo y de telecomunicaciones.

En el año de 1.998 el Tratado de Cooperación Amazónica fue reformado y, mediante el Protocolo de Enmienda firmado en Caracas el 14 de Diciembre de 1998, los Países Partes acordaron entre otros aspectos: la Creación de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA), que por una parte entró en vigor a partir del 02 de Agosto del 2002 y, por otra está dotada de personalidad jurídica, con competencia para celebrar acuerdos con las Partes Contratantes, con Estados no miembros y con otras organizaciones internacionales; y, la estructuración de una Secretaría Permanente con sede en Brasilia, Brasil.

1.4.2 Acuerdos de Brasilia: Tratado de Comercio y Navegación

El esfuerzo político que los Gobiernos de las Repúblicas de Ecuador y Perú venían realizando desde el año 1995 hasta 1998 con el objeto de solucionar el problema fronterizo existente entre ambos países, culminó con al suscripción de los Acuerdos de Brasilia y permitió arribar a un acuerdo global y definitivo convenido en el Acta Presidencial de Brasilia del 26 de Octubre de 1998. Posteriormente, en la ciudad de Lima, el 07 de Abril de 1999 se llevó a cabo la reunión de canje de los instrumentos de ratificación de los dos acuerdos bilaterales suscritos entre ambos países el 26 de Octubre de 1998.

Con la firma del acuerdo, el Ecuador ha ganado la posibilidad de ampliar las actividades de navegación comercial con los países condóminos de la Cuenca Amazónica, lo cual le facilita la integración fronteriza y amplía sus perspectivas de impulsar el desarrollo económico y social en la región oriental del país.

De los dos acuerdos, el Tratado de Comercio y Navegación suscrito por los Cancilleres representantes de ambos gobiernos, es

importante para el país porque reconoce y garantiza el derecho del Ecuador para navegar por el río Marañón o Amazonas y utilizar los ríos peruanos fronterizos que le permitan emplear también una vía fluvial que se conecte directamente con el Amazonas. De hecho, el Artículo 1 establece que el Ecuador gozará para la navegación pacífica y el comercio en el Amazonas y sus afluentes septentrionales, de los derechos que se estipulan en este Tratado y además de aquellos derechos que le son reconocidos en el Artículo VI del Protocolo de Río de Janeiro.

Los principales derechos que estipula el Tratado de Comercio y Navegación comprenden los siguientes derechos: a la navegación comercial, al tránsito terrestre por las vías públicas existentes o las que se construyan a futuro y que conecten al Ecuador con los puntos fluviales habilitados en los ríos Marañón y Amazonas objeto del tratado, al uso no discriminatorio de los servicios portuarios y facilidades a las comunicaciones o de auxilio en la navegación que faciliten los citados puntos fluviales, al trato que tienen las naves ecuatorianas similar al que reciben las naves de bandera peruana.

El Tratado en su Artículo 22 establece la creación por un período de cincuenta años renovables, de dos centros de comercio y navegación, destinados al almacenamiento, transformación y comercialización de mercancías en tránsito, procedentes del Ecuador o destinadas a su territorio. Estos centros se encuentran ubicados en Pijuyal, ubicado en el Río Amazonas, Departamento de Loreto y, en Saramiriza, localizado en la ribera del Río Marañón, Departamento peruano de Loreto. Su administración estará a cargo de una empresa privada designada por el Ecuador y estará sujeta a la normativa legal de la República del Perú. La empresa privada designada, financiará y construirá cada uno de los

centros y deberán contar con la infraestructura necesaria para ofrecer los servicios que se requieran.

Adicionalmente, las controversias que se deriven de la aplicación del tratado serán conocidas y resueltas por la Comisión Ecuatoriano-Peruana de Comercio y Navegación; para lo cual cada una de las partes someterán a la mencionada comisión las controversias que surgan entre ellas, para lo cual su deducción estará sujeta a las reglas de interpretación de los Tratados.

1.4.3 Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas.

Esta convención, firmada el 19 de Diciembre de 1988, abarca la obligación que tienen los países de contribuir a la lucha contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, y el control de los precursores y sustancias químicas esenciales que se utilizan en la fabricación de drogas ilícitas; en este sentido el Ecuador se adhirió a esta Convención y sus normas forman parte de su ordenamiento jurídico desde su promulgación en el R.O No. 399 del 15 de Marzo de 1990.

El cumplimiento de dichas normas por parte del Estado, implica que las Fuerzas Armadas, y en forma particular la Fuerza Naval, contribuya en el área marítima y fluvial a la lucha contra el narcotráfico y las actividades ilícitas conexas; por lo que, la Autoridad Marítima/Fluvial, que es ejercida en los ríos nacionales por las unidades de Guardacostas y las Capitanías de Puerto, deba orientar sus esfuerzos a mantener el control de dichos espacios marítimos y vías navegables de jurisdicción nacional a fin de dar cumplimiento a las obligaciones y compromisos internacionales contraídos en este convenio.

1.5.1 PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL DE LA ARMADA

La Armada del Ecuador, como uno de los órganos del Comando Conjunto de las FF.AA, se orienta con una visión de futuro que tiende a disponer de un Poder Naval disuasivo y con alto grado de alistamiento; firmemente involucrada con el desarrollo y proyección de los intereses marítimos y con el apoyo al desarrollo del país; sólidamente constituida por hombres de elevada calidad profesional y moral, y que basa su institucionalidad en el cumplimiento de valores y principios fundamentales.

En el Plan de Desarrollo Institucional ha definido objetivos y establecido políticas institucionales que propenden a desarrollar una Armada moderna, eficiente y con capacidad para enfrentar nuevas tareas y prioridades; a mantener la presencia naval en todo el territorio nacional; a establecer una autoridad marítima acorde con las exigencias internacionales, a contribuir con el desarrollo del país y proyectar los intereses marítimos y fluviales hacia las Cuencas del Pacífico, Amazonas y Región Antártica.

Por medio del Plan de Fortalecimiento, procura lograr hasta el año 2023 el robustecimiento mínimo indispensable de la Fuerza Naval que le permita recuperar y mantener su capacidad disuasiva suficiente ante las amenazas potenciales con el objeto de constituir un aporte real para la seguridad y el desarrollo nacional.

Para el logro de los objetivos planteados, ha establecido las siguientes políticas institucionales, que están correlacionados con el tema:

1) Priorizar la presencia Naval en la Región Costa y en Galápagos y posteriormente en el Oriente.

2) Impulsar la modernización dentro del campo de acción de la autoridad marítima, para lo cual prevé reestructurar la DIGMER, considerando el nuevo marco legal que rige al sector portuario, liderar los cambios que se requieren en la legislación marítima; equipar y fortalecer las Capitanías, Retenes y el Comando de Guardacostas con el objeto de mantener el control efectivo de las actividades ilícitas en el Mar Territorial y en los ríos nacionales.

3) Contribuir al desarrollo marítimo, la investigación científica del medio ambiente marino. costero y brindar seguridad al tráfico marítimo y fluvial; actualizar las políticas marítimas nacionales de acuerdo a la legislación vigente, el mantenimiento expedito de las áreas portuarias, canales y áreas de operación costeras para dar seguridad al tráfico marítimo y el fortalecimiento del desarrollo de los Intereses Marítimos del Ecuador.

4) Alcanzar la capacidad operativa y operacional necesaria para ejercer el control efectivo y eficiente de fronteras y ríos en la región noroccidental y oriental, para lo cual es fundamental proveer y mantener la infraestructura física y medios requeridos por las Fuerzas asignadas al control de fronteras y ríos en la región noroccidental y oriental.

5) Recuperar y mantener la capacidad disuasiva de la Fuerza Operativa Naval, mediante la capacitación del personal, la modernización de sus sistemas y la renovación o adquisición de nuevas unidades; capacitar y entrenar al personal de la Infantería de Marina para ejercer un control eficiente y efectivo de las fronteras y ríos en la región noroccidental y oriental; y, para ejecutar operaciones de defensa interna.

6) Garantizar la seguridad para la navegación y la protección de la vida humana en el mar y ríos y la protección del medio ambiente marino-costero y fluvial.

7) Fortalecer y mantener la capacidad operativa y operacional del Cuerpo de Guardacostas, para cumplir con eficiencia las tareas asignadas.

Con el objeto de contribuir al desarrollo de la navegación fluvial en la Región Amazónica del Ecuador y la consecuente utilización de los ríos Napo y Morona como vías que permitan la integración del país a la Cuenca Amazónica, y el intercambio comercial con el Colombia, Perú y Brasil, la Armada a través de la Dirección General de Intereses Marítimos en conjunto con la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, vienen trabajando coordinadamente con otras instituciones públicas y privadas en la determinación de la infraestructura Portuaria necesaria, el diseño de los medios de transporte fluvial, y el acoplamiento de los puertos con las vías terrestres y fluviales que son necesarios constituir para explotar las fluviovías del Napo o Morona; además, prevé ejecutar los trabajos hidrográficos que se requieren para la instalación de obras

portuarias en el Oriente Ecuatoriano, elaborar los derroteros de los ríos y los planos hidrográficos en la región oriental.

CAPITULO II

ESTUDIO DE LA REGION AMAZONICA ECUATORIANA

2.1 CONTEXTO GEOGRÁFICO DE LA REGIÓN

La Región Oriental o Amazónica constituye una de las cuatro regiones geográficas naturales del Ecuador: comprende el espacio delimitado entre la Cordillera de los Andes, que forma el límite occidental de esta región y, el Límite Político Internacional con Colombia y Perú, que constituyen el límite oriental y meridional. Esta región, que forma parte de la Cuenca Amazónica, se encuentra articulada tanto a la región sierra del Ecuador como a la Región del Amazonas Colombiano y a la Región Selvática Alta y Baja del Perú.

2.1.1 Situación Geográfica

Especialmente la Región Oriental se asienta en la franja este del espacio territorial del Ecuador y se encuentra incluida en la Cuenca Amazónica; el estudio de su localización comprende la posición geográfica, situación geográfica relativa y condición geográfica esencial, cuya correlación permite valorar su importancia y derivaciones tanto para el desarrollo como la seguridad del Estado Ecuatoriano.

➤ **Posición Geográfica**

La Región Amazónica Ecuatoriana se extiende desde los $0^{\circ}25'$ de Latitud Norte hasta los 5° de Latitud Sur, tomando como puntos extremos de referencia al río Putumayo en el sector norte y la Quebrada de San Francisco en el río Chinchipe al sur, respectivamente; y, desde los $75^{\circ}10'$ de longitud Oeste hasta los 79° de longitud Oeste, en la boca del Río Aguarico en el Napo y la Quebrada de San Francisco respectivamente. En el sector norte, está atravesada por la Línea Equinoccial y en el extremo sur, el paralelo de Latitud 5° es secante respecto al LPI en la quebrada de San Francisco.

➤ **Situación Geográfica Relativa**

Respecto al Ecuador, el espacio que abarca esta región limita por el norte con Colombia en una extensión de 354,3 kilómetros, al este y sur con el Perú con una extensión de 902,6 kilómetros y, al oeste con la región interandina con una extensión de 600 kilómetros; por lo tanto tiene un perímetro aproximado de 1.857 kilómetros.

Con relación a la Cuenca del Amazonas, la región en estudio se encuentra situada al Oeste de la gran hoya amazónica en el sector más extremo y ocupa una porción correspondiente al 1,67% de dicha cuenca,

constituyéndose la de menor extensión respecto a los ocho países condóminos de la Amazonía; es de subrayar que el Brasil posee el 66,2% de esta Cuenca, Perú el 8,3% y Colombia el 8,3%, entre otros países⁷. Complementariamente, esta Cuenca abarca las regiones meridionales de Venezuela y Colombia, la oriental del Ecuador y nororiental del Perú, noreste de Bolivia y la mitad del norte del Brasil; su importancia se deriva principalmente del entorno geográfico que abarca y de las condiciones de navegabilidad que ofrece su sistema fluvial, lo cual le acredita grandes posibilidades a mediano plazo de convertirse en un verdadero canal comunicante de dichos países con el Océano Atlántico y del Brasil con el Océano Pacífico.

Con relación al borde de la Cuenca del Pacífico, la proximidad de la región se encuentra determinada linealmente en tres puntos referenciales intermedios: en el norte, con respecto al Puerto de Esmeraldas, a una distancia de 250 kilómetros; en el centro, respecto al Puerto de Manta, 300 kilómetros; y en el sur, con relación al Golfo de Guayaquil, que contiene los Puertos de Guayaquil y Puerto Bolívar, existe una distancia de 180 kilómetros.

Respecto al borde de la Cuenca del Atlántico, en correlación con la desembocadura del Río Amazonas en el Océano Atlántico, existe una distancia media de 3.400 kilómetros desde Guepí, siguiendo el curso del río Putumayo y Amazonas; de 3.300 kilómetros desde el cruce del río Napo con el LPI y siguiendo el curso de este río y el Amazonas; de 3.700 kilómetros desde el cruce del río Morona con el LPI y siguiendo el curso de este río y el del Marañón y Amazonas.

➤ **Condición geográfica esencial**

⁷ BALDA M., CPGF. (2001). Estudio Geopolítico de la ruta transoceánica Francisco de Orellana-Manta/Esmeraldas y sus repercusiones. Tesis de Maestría.

Al tratarse de un espacio geográfico acoplado en la Cuenca Amazónica, tiene la misma condición continental y carece de contacto directo con los Océanos Pacífico y Atlántico; sin embargo, por su ubicación geográfica relativa, al encontrarse posicionada en el extremo occidental de la Cuenca Amazónica, ocupar el sector oriental del país, y poseer en su interior vías de comunicaciones terrestres, que se orientan en dirección hacia el oeste a la región interandina, y fluviales, que se dirigen hacia el sur-este y desembocan en los ríos Marañón y Amazonas, constituye un eslabón de la cadena geográfica que, desde el oeste hacia el este, sirve de medio para vincular a la Cuenca del Pacífico y a las regiones litoral e interandina del Ecuador, con la Cuenca Amazónica y a través de esta con la Cuenca del Atlántico.

Esta condición relativa de mediterraneidad de la Región Amazónica, puede ser aprovechada con la explotación de las principales hidrovías que contiene en su interior; lo cual, favorecería la potencial influencia geopolítica en el ámbito de la Subregión y de la Región, por cuanto pondría en comunicación a las regiones de influencia con los principales centros de consumo y de intercambio ubicados en la costa Ecuatoriana del Pacífico, las riberas del río Marañón y Amazonas y, en la costa Brasileña del Atlántico.

2.1.2 Espacio o Superficie Territorial

La superficie de la Región Amazónica Ecuatoriana abarca una extensión de 115.744,9 Km² que representa aproximadamente el 45% de la superficie total del país; comparativamente con las otras regiones naturales, esta es poco menos en extensión que las regiones Sierra y Costa juntas, ya que estas cubren alrededor del 51% del territorio continental ecuatoriano.

Esta región se constituye en el espacio regional más extenso con relación a las otras regiones del país, puesto que representa la mayor extensión de superficie relativa respecto del territorio actual del Ecuador, una vez que la frontera con el Perú fue cerrada y delimitada mediante el Acuerdo de Brasilia del 26 de Octubre de 1998.

Respecto a la Cuenca del Amazonas, la superficie de la Región Oriental representa el 1,86% de su extensión total; Brasil posee la mayor superficie soberana en dicha Cuenca con el 66,2%; Perú ejerce soberanía en el 8,3% y Colombia en el 8,3% correspondiente; por lo tanto, el Ecuador dispone la menor superficie relativa en la Cuenca Amazónica.

2.1.3 Forma o Configuración

La Región Oriental se asemeja en su forma a un triángulo irregular, cuya base constituye la línea de cota de los 2000 metros en la falda este de la Cordillera Oriental de los Andes y los dos lados correspondientes se encuentran relativamente conformados por las líneas fronterizas con Colombia y Perú cuyo vértice se orienta hacia el noreste; esta forma es una derivación de la disposición en el sentido norte-sur que corre la Cordillera Oriental de los Andes y el sentido de orientación este que son determinados por los ríos fronterizos al norte y por la línea de frontera al este y sur del Ecuador; respecto a la cuenca amazónica, se encuentra situada relativamente en el cuadrante noroeste de la elipse que semeja la Cuenca Amazónica.

La Cuenca Amazónica tiene una forma elipsoidal cuyo eje mayor se encuentra situado en correlación con el paralelo 4° latitud sur y su eje menor está en correspondencia con la población denominada

Piedrasnegras, sobre el Guaporé (63° y 30' de Longitud Oeste aproximadamente); los focos de esta elipse se encuentran situados en las proximidades de los puertos fluviales de Santarem y Tabatinga⁸; entonces la Región Amazónica está acoplada a la Cuenca del Amazonas.

2.2 COMPONENTES GEOFÍSICOS

2.2.1 Morfografía

En la Región Amazónica Ecuatoriana se distinguen dos tipos de tierras: la selva alta y la baja; aquella se encuentra asentada a partir de la cota de los 1.200 metros sobre el nivel del mar y la cota de los 300 metros se constituye en su límite intermedio.

La selva alta está conformada por las estribaciones de la cordillera oriental de los Andes, presenta una topografía del tipo montañoso, con relieves de rápida pendiente y profundas quebradas cuyos suelos son consistentes hasta la cota de los 900 metros sobre el nivel del mar; a partir de esta cota hasta la cota de los 300 metros el relieve es ondulado con un drenaje natural, cuya topografía ha permitido el establecimiento de los grupos humanos que allí se han asentado.

⁸ BALDA M., CPGF. (2001). Estudio Geopolítico de la ruta transoceánica Francisco de Orellana-Manta/Esmeraldas y sus repercusiones. Tesis de Maestría.

La selva baja está constituida por la enorme planicie y exhibe ligeras inclinaciones. El suelo es arcilloso y permanece constantemente húmedo. Existen también algunos sectores pantanosos y de extrema humedad que impiden su ocupación. Diseminadas en toda la región, se encuentran anchas llanuras y grandes valles aluvionales atravesados por ríos extensos; el suelo se encuentra cubierto por una exuberante vegetación propia de los bosques húmedos tropicales.

En cuanto a la Cuenca Amazónica, la selva alta equivale al 5.5% y la selva baja representa el 94,5% de su extensión total. Esta Cuenca es el resultado del acarreo de materiales aluvionales que rellenaron todos los bajos de la gran hoya existente. Poco poblada en su interior y con características propias, suelo arcilloso, cubierto de bosques selváticos y atravesada por un sistema de ríos que desembocan en el Río Amazonas, han determinado que los asentamientos humanos se hayan desarrollado en las riberas de los ríos y que presente una lenta y limitada evolución en general.

➤ **Geología**

La amplia planicie amazónica, de la cual forma parte la Región Oriental, está formada casi en su totalidad por terrenos originarios del terciario y en pequeña proporción del cuaternario.

Geológicamente, el continente sudamericano fue tomando gradualmente la configuración topográfica actual, de una masa terrestre compacta y sin dislocamientos mayores, en la cual existe ya una primera idea de la unidad que iba a presidir toda su evolución biológica e histórica posterior. Al encauzarse las aguas dulces según la presencia y dirección de los principales relieves orográficos, constituidos en las más remotas edades geológicas, relleno las grandes depresiones existentes

resultaron tres compartimentos principales en Sudamérica: la Cuenca del Río Orinoco, al norte; la del Río Amazonas en el centro y la del Río de La Plata en el Sur⁹.

2.2.2 Hidrografía

Las amplias llanuras y los grandes valles presentes en la Región Oriental se encuentran atravesados por una basta red de ríos que conforman un verdadero sistema fluvial, sobresaliendo entre ellos el Putumayo, el Napo, el Curaray, el Pastaza, el Tigre y el Morona; con una característica común, que todos se orientan hacia el Sur y al Sur-Este y, son tributarios del Río Marañón y del Amazonas.

Considerando como un sistema fluvial a la red de ríos que se encuentran presentes en la Región Oriental, y basándose en su desembocadura, dicho sistema se pueden subdividir en dos grandes subsistemas o cuencas hidrográficas¹⁰: el subsistema cuyos ríos ejes desembocan en el río Amazonas y el subsistema cuyos ríos desembocan en el Río Marañón.

La cuenca, cuyos afluentes vacían en el Amazonas, está conformada por los ríos Putumayo y Napo; y la correspondiente a los que desembocan en el Marañón pertenecen los ríos Tigre, Pastaza, Morona, Santiago y el Cenepa. Para efectos de este estudio se tratarán únicamente los principales ríos navegables que presentan las mejores condiciones hidrográficas para implementar Puertos Fluviales a considerar en la Región Oriental: el Putumayo, Napo y Morona.

➤ **Río Putumayo**

⁹ BRIANO J. (1966) Geopolítica y Geoestrategia Americana.

¹⁰ GARCIA J. (1992) El Carácter interoceánico de la Carretera Méndez-Morona.

El Río Putumayo, cuyo origen nace en las estribaciones de la Cordillera Oriental de los Andes del Departamento de Nariño en Colombia; tiene una longitud aproximada de 1.880 Kilómetros (1.000 millas) de extensión navegable, desde Puerto Asís hasta su desagüe en Río Amazonas; su ancho fluctúa entre los 170 a 1.600 metros.

El Putumayo, al ser un río internacional, es condominio compartido por cuatro países: Colombia, Ecuador, Perú y Brasil.

Colombia ejerce dominio en ambas márgenes desde su nacimiento hasta la desembocadura del Río Cuhembí; la margen izquierda, desde este desagüe hasta la boca del río Yaguas; y ambas márgenes hasta la línea geodésica Colombo-Brasileña, Apaporis-Leticia. El Ecuador ejerce dominio compartido con Colombia desde el Río Cuhembí hasta la desembocadura en el sector de Guepí. Al Perú le corresponde la margen derecha desde la boca del Guepí hasta la desembocadura del Yaguas. Finalmente el Brasil, ejerce el dominio de ambas márgenes, desde la línea Apaporis-Leticia hasta la desembocadura en el Río Amazonas.

En función de las condiciones de navegabilidad, el Río Putumayo puede ser segmentado en cuatro sectores¹¹: a) Sector Uno, desde Puerto Asís en Colombia hasta Puerto El Carmen de Putumayo en Ecuador; se caracteriza por presentar un cauce serpenteado y correntoso, con presencia de palizadas este tramo ofrece limitadas posibilidades de navegación diurna para embarcaciones que no sobrepasen los 3 pies de calado; b) Sector Dos, que corresponde el tramo comprendido entre Puerto El Carmen (Ecuador) hasta Puerto Legísamo (Colombia), el río sigue un curso serpenteado y torrentoso, presenta palizadas que

¹¹ Comisión INOCAR No. HID-006-92. Informe Técnico del reconocimiento batimétrico de los Ríos Napo y Putumayo.

constituyen peligros a la navegación y permite únicamente la navegación de embarcaciones cuyos calados máximos sean entre 4 y 5 pies; c) Sector Tres y Cuatro, comprendido entre Puerto Legísamo y Tarapacá, y desde este hasta la desembocadura en el Río Amazonas, se caracteriza por presentar profundidades mínimas de 7 pies en vaciante normal y accede a la navegación diurna y nocturna durante todo el año para embarcaciones cuyo calado máximo sea de 1,2 metros.

Por su carácter de río internacional y las facilidades de navegabilidad que presenta desde Puerto El Carmen de Putumayo (Ecuador) hasta la desembocadura del río Guepi, en épocas de estiaje, y desde Puerto Asís (Colombia) hasta su desembocadura en el Amazonas (Brasil), constituye una importante arteria fluvial de gran significado geopolítico para los Estados codueños.

Como límite fluvial entre Ecuador y Colombia, representa una frontera inestable para el Ecuador en razón de que el Departamento Colombiano de Putumayo, que limita con la Provincia de Sucumbíos, es un área que se encuentra perturbada por la presencia de la Guerrilla Colombiana, del narcotráfico y con limitada presencia del Estado Colombiano, lo cual genera inseguridad al sector nororiental del país. En este caso es evidente que ambos Estados ribereños tiene el derecho de adoptar todas las medidas necesarias para asegurar su defensa y garantizar la ejecución de sus leyes fiscales¹².

El aprovechamiento como vía fluvial para la navegación internacional está determinado: en el Artículo VI del Tratado Muñoz-Vernaza Suárez del 15 de Julio de 1916, que insta para ambos Estados el reconocimiento recíproco y a perpetuidad del derecho a la libre

¹² PASCAL Enrique. (1997) Derecho Internacional Marítimo. Academia de Guerra Naval. Guayaquil.

preserve y defienda la integridad territorial y, garantice la seguridad y el ordenamiento jurídico del Estado.

Para Colombia, el río Putumayo representa una vía fluvial de comunicaciones más directa y corta hacia el Amazonas, característica que ha sido considerada, por una parte, en la priorización del ramal norte del eje vial Tumaco, Mocoa, Pasto, Guepí en el marco del Tratado de Cooperación Amazónica y que le permite acceder al Eje Multimodal Amazónico y por otra, le facilita garantizar la soberanía en el Trapecio de Leticia, que penetra como una punta geométrica en territorio del Perú. Sin embargo, el conflicto interno que vive el país y el control que la guerrilla y el narcotráfico ejercen en el Departamento de Putumayo, ha determinado que su seguridad fronteriza en este sector haya disminuido, por lo cual el Estado Colombiano ha visto afectada su capacidad de mantener el control de los cursos medios y superior del río Putumayo y ejercer soberanía efectiva en dicho Departamento fronterizo con el Ecuador; por lo que a mediano plazo le imposibilitaría transformar al río en un corredor dinámico y tonificar los 201 kilómetros de frontera que comparte con nuestro país y los 1.248 kilómetros con el Perú.

➤ **Río Napo**

Este río es el de mayor importancia y el más extenso de la Región Oriental; constituye el eje principal de la hoya del Napo, nace en las estribaciones este de la Cordillera Oriental de los Andes y, presenta una extensión de 1.120 kilómetros¹⁶; sus principales afluentes son los ríos Jatunyacu y Anzu, que nacen en el volcán Cotopaxi y en las elevaciones de los Llanganatis, correspondientemente.

¹⁶ FUNDACIÓN JOSE PERALTA (2002-2003), Ecuador: su realidad. Quito, Ecuador. Septiembre 2002

De acuerdo con sus condiciones de navegabilidad, el río Napo puede ser dividido en tres sectores¹⁷:

Primer Sector: Corresponde al curso superior o Alto Napo, y comprende desde su nacimiento hasta la desembocadura del Río Coca, en las proximidades de Francisco de Orellana, una longitud de 50 millas (90 kilómetros aproximadamente). Se caracteriza por ser correntoso con presencia de rápidos y por la velocidad de sus aguas; es navegable durante el día y es apto solo para canoas de montaña de reducido calado.

Segundo sector: concierne al curso medio y comprende desde la boca del Río Coca hasta Pantoja (Perú), recorriendo aproximadamente 120 millas (242 kilómetros); en este lugar recibe como tributario al río Aguarico. Se caracteriza por su anchura, la presencia de varias islas y la poca profundidad en varias partes. El río se orienta en su recorrido con dirección Oeste-Este y con ligero desplazamiento hacia el sur. Las profundidades son variables y oscilan alrededor de 1,4 metros y 10 metros y, están determinadas por las crecientes; durante su recorrido recibe como afluentes principales a los ríos Coca, Jivino y Aguarico por su margen izquierdo y, al Tiputini y Yasuní por el margen derecho. En función de las crecientes, este tramo permite la navegación de embarcaciones de carga cuyos calados no sobrepasen el 1 metro y presenta dificultades para aquellas que superen las 500 toneladas de desplazamiento.

Tercer Sector: corresponde al curso inferior o Bajo Napo, va desde Pantoja (Perú) hasta la desembocadura en el Río Amazonas en las proximidades de Iquitos (Perú); corre con dirección general Sur-Este en una extensión aproximada de 260 millas (468 kilómetros); sus márgenes

¹⁷ Comisión INOCAR No. HID-006-92. Informe Técnico del reconocimiento batimétrico del Río Napo y Putumayo

son anegadizas, su lecho es fangoso y existen algunas islas y playas que son inundables; su ancho es variable entre los 200 metros hasta los 2000 metros. La profundidad que presenta este tramo permite la navegación diurna y nocturna de embarcaciones cuyos calados no excedan de los 7 pies. Recibe como afluentes principales por su caudal a los ríos Tamboryacu, por la margen izquierda, y al Curaray y Mazán por su margen derecha.

El río Napo, recorre alrededor de 216 kilómetros en territorio nacional, constituyéndose en la principal vía de comunicaciones entre los pueblos de Misahuallí, Francisco de Orellana, Limoncocha, Pañacocha, Tiputini y Nuevo Rocafuerte que se encuentran asentados en sus riberas.

Las aguas de este río empiezan a subir en la segunda mitad de octubre y dependiendo de las lluvias las condiciones de navegabilidad las condiciones de navegabilidad mejoran a partir de febrero llegando a alcanzar su máximo nivel en los meses de junio y julio por efecto de las precipitaciones fluviales en la Cordillera de los Andes, las cuales duplican el caudal normal de los ríos del sistema fluvial Amazónico, y la profundidad máxima puede alcanzar entre los 4 o 5 metros; a partir de dichos meses hasta el mes de octubre, las aguas bajan de nivel y aparecen muchos bancos de arena que dificultan la navegación; el sector comprendido entre Francisco de Orellana y Pompeya presenta siempre una baja profundidad e irregular máxima de 2 metros, incluso en las épocas de crecida.

El río Napo es el más inestable de los ríos Amazónicos y las dificultades para la navegación permite determinar que esta vía fluvial solo puede ser utilizada por medios de transporte fluvial, barcazas o plataformas arrastradas por remolcador, que posean un calado de hasta

1,5 metros y con capacidad de carga de hasta 500 toneladas de peso, que pueden ser carga contenerizada¹⁸.

Las limitaciones de tiempo en ciertas épocas del año hacen que las comunicaciones fluviales por este río se vean dificultadas lo cual hace que esta vía no sea muy adecuada para mantener un flujo comercial continuo y directo entre Francisco de Orellana y Manaos; y, esta situación resulta poco recomendable para los importadores que actualmente movilizan sus cargas importadas desde el Lejano Oriente hacia el canal de Panamá o con trasbordo en los Ángeles; el ciclo industrial de Manaos no puede arriesgarse al tiempo de tránsito incierto¹⁹; por lo que se puede establecer que las características naturales que el río Napo ofrece a la navegabilidad a partir del sector de Pompeya sea el lugar más adecuado para la implantación del Puerto Fluvial y, que las profundidades promedio de hasta 1,4 metros que presenta el río limitan el uso como vía de transporte a embarcaciones de hasta 1 metro de calado del tipo remolque o barcaza con capacidad de hasta 500 toneladas de carga. Sin embargo, a partir de Nuevo Rocafuerte, la profundidad media que es mayor a 2,10 metros admite la navegación de embarcaciones tipo bacaza con capacidad de carga mayor a las 1000 toneladas, por lo que es el lugar factible para implementar un puerto fluvial en la zona fronteriza con el Perú.

El Napo es un río internacional sucesivo cuya trayectoria atraviesa el territorio de dos Estados: Ecuador y Perú; en sus tramos correspondientes ambos Estados tienen el derecho exclusivo para emplear el derecho de uso agua correspondiente y ejercer soberanía sobre el sector que atraviesa su territorio, según lo establecido en los

¹⁸ BALDA M., CPGF. (2001). Estudio Geopolítico de la ruta transoceánica Francisco de Orellana-Manta/Esmeraldas y sus repercusiones. Tesis de Maestría.

¹⁹ Ibid

Artículos 4 y 7 de la Convención de Montevideo de 1933, que regula el uso de los ríos en el Marco del Derecho Internacional Fluvial.

Para efectos del ejercicio de soberanía en este río, la presencia del componente naval del Poder Militar del Estado en la Provincia del Napo se halla limitado únicamente a las Capitanías de Puerto en Orellana, Putumayo y Nuevo Rocafuerte, por lo que es importante ampliar la presencia del Poder Naval en la mencionada provincia con el objeto de a) contribuir en la defensa de los intereses fluviales ecuatorianos; b) mantener abierta esta línea de comunicaciones fluviales y, preservar el control del tráfico fluvial y las actividades legales, como el comercio y el turismo; e ilegales, como el deterioro del ambiente, el narcotráfico y sus actividades conexas, el tráfico de armas, explosivos y precursores y, los usos posibles que actores armados ilegales se beneficiarían para operar en territorio ecuatoriano; c) apoyar a las instituciones locales en la preservación de la vida humana en los ríos, la conservación del medio ribereño y la prevención de daños en casos de contaminación. Situaciones y actividades antes expuestas que podrían presentarse en el sector cuando se inicie el aprovechamiento de esta importante vía fluvial al implantarse el Puerto Fluvial en el Río Napo.

➤ **Río Morona**

Este río tiene una extensión aproximada de 730 kilómetros, desde su nacimiento en la Cordillera de los Andes hasta su desembocadura en el Río Marañón; está conformado por los ríos Mangosiza y Cangaime, siguiendo una trayectoria que cruza a través de selva baja y su ancho varía entre los 80 y 250 metros.

La hoya que forma este río, cubre un tercio del espacio territorial del Ecuador y el resto se halla en territorio del Perú, configurando un

subsistema fluvial cuyo eje se orienta en dirección Sur-Sureste y cubriendo un área de drenaje aproximada de 18.000 Km².

De acuerdo con el levantamiento hidrográfico y los estudios realizados por el Instituto Oceanográfico de la Armada en el año de 1993, el río Morona presenta un curso muy sinuoso y caracterizado por numerosos meandros o recodos, una profundidad aproximada de hasta 6 pies en el período de vaciante que ocurre entre los meses de noviembre a febrero y, de aproximadamente hasta 15 pies en el período de creciente que ocurre entre los meses de marzo a octubre. La velocidad de sus aguas es de 1,9 metros por segundo, que aproximadamente representa 4 nudos.

La longitud navegable del río, que es de 560 kilómetros desde la confluencia de los ríos Cangaime y Mangosiza, en las proximidades de la ciudad de Morona, Provincia de Morona Santiago, hasta su desembocadura en el Marañón y, las particularidades hidrográficas del río permiten la navegabilidad diurna y nocturna sin restricciones durante todo el año para embarcaciones de hasta 4 pies de calado y con una capacidad de carga de hasta 500 toneladas; sin embargo, cuando el río se encuentra en su caudal medio, en épocas de lluvia, puede ser navegable por embarcaciones que tengan hasta 12 pies de calado y mayor carga.

Las condiciones hidrográficas y de navegabilidad que ofrecen el río Napo desde la confluencia de los ríos Cangaime y Mangosiza, y la ubicación geográfica de Puerto Morona en las riberas del antes mencionado río, constituye un sitio factible para el establecimiento de un Puerto Fluvial.

El Morona es un río internacional sucesivo que atraviesa los territorios del Ecuador y Perú, es a su vez un %ío de interés internacional para ambos Estados en virtud de su navegabilidad²⁰, por cuanto es potencialmente utilizable como vía fluvial de comunicaciones para enlazar Puerto Morona o Proaño (Ecuador) con el futuro Puerto Fluvial de Sarameriza (Perú), el que de acuerdo con el Tratado de Cooperación Amazónica, es considerado como puerto de escala priorizado en la ruta Puerto de Paita-Piura-Olmos-Corral-Quemado-Sarameriza del ramal sur del Eje Multimodal del Amazonas.

Al implementarse un puerto fluvial en el río Morona, el Ecuador se vincularía al Eje Multimodal del Amazonas a través de Sarameriza y serviría de nudo dinamizador en el flujo comercial que podría producirse entre las Provincias australes de Guayaquil, El Oro, Cañar, Azuay y Morona Santiago con los Departamentos Peruanos meridionales de Piura, Cajamarca, Amazonas y Loreto y, a través del río Amazonas, con los Estados Brasileños meridionales de Amazonas, Para y Amapa.

El aprovechamiento de esta vía fluvial permitiría entonces, integrar al Ecuador con los principales países condóminos de la Cuenca del Amazonas, contribuiría a estimular las actividades comerciales y el turismo en la Cuenca Amazónica y activaría el transporte multimodal entre el Océano Pacífico y el Atlántico; constituyéndose en un elemento de cohesión social en la región suroriental del país; lo cual, beneficiaría al desarrollo económico y social no solo de la Región Oriental sino del país.

2.2.3 Clima

²⁰ PASCAL Enrique. (1997) Derecho Internacional Marítimo. Academia de Guerra Naval. Guayaquil.

El clima en la Región Amazónica es cálido, húmedo y lluvioso; la temperatura es alta pero uniforme durante todo el año con un promedio de 28°C y con una variación que alcanza hasta los 38°C entre los meses de Mayo a Octubre. El período de lluvias se presenta entre los meses de mayo y septiembre y las precipitaciones pluviométricas alcanzan los 3.000 mm en la selva baja y superan los 5.000 mm en la selva alta. La presión atmosférica se mantiene a un promedio de 1,007 milibares. Los vientos alisios predominantes al Norte de la línea Ecuatorial van del Nor-Este al Sud-Oeste, y al sur de dicha línea mantienen una dirección Sud-Este al Este-Oeste.

2.2.4 Áreas Protegidas en la Región Amazónica²¹

Área protegida, es un área definida geográficamente designada o regulada y administrada para alcanzar objetivos específicos de conservación. Las áreas protegidas tienen el propósito de conservar los ecosistemas que puedan contribuir a mantener la diversidad biológica, sin descuidar el aprovechamiento de los recursos naturales de manera sustentable y que tienda a coadyuvar a la superación de la pobreza.

La Ley Forestal y de Conservación de las áreas naturales y vida silvestre, expedida en 1981, establece el Patrimonio Nacional de áreas Naturales y, su Reglamento General de Aplicación, que fue expedido en el año de 1983, reconoce el Sistema Nacional de Áreas Naturales del Estado. La administración del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) se encuentra manejada por Ministerio del Ambiente.

²¹ FUNDACIÓN José Peralta. (2002-2003) Ecuador: su realidad. Septiembre 2002.

Dicho sistema está integrado por 28 áreas protegidas, de las cuáles 27 cubren una superficie terrestre de 4'768.408 hectáreas cuadradas. Dichas áreas se encuentran distribuidas geográficamente en las cuatro regiones naturales del país y comprenden Parques Nacionales, Reservas Biológicas, Ecológicas y Faunísticas, Refugios de Vida Silvestre y Áreas Nacionales.

En la Región Oriental, se encuentran las siguientes Áreas Protegidas: a) Provincia de Sucumbíos: Reserva Ecológica Cofán Bermejo, Reserva Faunística Cuyabeno, y una parte de la Reserva Ecológica Cayambe Coca; b) Provincia de Orellana: Parque Nacional Yasuní y Reserva Biológica Limoncocha; c) Provincia de Napo: Reserva Ecológica Cayambe Coca, Parque Nacional Sumaco, Reserva Ecológica Antisana y una parte del Parque Nacional Sangay; d) Provincia de Pastaza: Una parte del Parque Nacional Yasuní; e) Provincia de Morona Santiago: Parque Nacional Sangay y f) Provincia de Zamora Chinchipe: Parque Nacional Podocarpus.

La suma total de las Áreas Naturales Protegidas que se encuentra ubicadas en la Región Oriental, representa una extensión de 2'450.907 Ha² y equivale al 51,6% de la Superficie Total Terrestre que corresponde al Sistema Nacional de Áreas Protegidas. De estas áreas, la Reserva Faunística Cuyabeno, la Reserva Biológica Limoncocha y el Parque Nacional Yasuní, ostentan una superficie total de 1'589.993 Ha², que significa el 64,8% de la superficie total de áreas protegidas ubicadas en la región, se encuentran atravesadas por los ríos Guepí, Aguarico, Napo, Yasuní, Cononaco y Curaray; estas áreas son objeto de fuertes presiones sobre los recursos naturales debido al uso inadecuado por parte de los pobladores que se encuentran asentados en las riberas de los ríos así como en la franja de influencia, evidenciándose la tala de bosque, la cacería indiscriminada y pesca ilegal, y por las actividades de

explotación hidrocarburífera sin considerar medidas adecuadas de conservación o protección ambiental.

El Parque Nacional Yasuní, constituye una de las áreas que contienen la más alta diversidad biológica en el mundo, por lo que en el año de 1989 fue declarado por la UNESCO como Reserva de Biosfera; incluye un ecosistema de bosque húmedo tropical y en él habitan comunidades Quichuas y Huaoronis. Presenta una red de ríos y lagunas como la Sancudococha que constituyen importantes atractivos turísticos.

La Reserva Faunística Cuyabeno, se caracteriza por incluir un ecosistema de bosque húmedo tropical y presentar un sistema lacustre formado por 14 lagunas y en ella habitan comunidades Quichuas, Sionas-Secoyas y Cofanes, las mismas que participan en actividades de manejo de la reserva y en actividades de turismo, siendo esta reserva una de las áreas que tienen gran afluencia turística.

La Reserva Biológica Limoncocha, está compuesta básicamente por la laguna de Limoncocha, sus zonas adyacentes y la Laguna Negra, las mismas que contienen una gran riqueza faunística representada por anfibios, reptiles y aves.

Las actividades humanas que se vienen desarrollando en las áreas protegidas, hacen uso intensivo de los ríos como vías fluviales de comunicaciones, en especial las relacionadas con el turismo y la explotación de los recursos que contienen en sus aguas como en sus riberas, van configurando desequilibrios que comprometen el ámbito medioambiental, debido a la amplitud de dichas áreas y al limitado control que se realiza, por lo que constituyen factores que inciden desfavorablemente a la conservación de los recursos naturales y a la preservación del patrimonio nacional; circunstancias que afectan

negativamente al Desarrollo Integral Sustentable y la Seguridad en la región oriental.

El potencial deterioro del ambiente ribereño que se presenta en los ríos de las áreas protegidas constituye una probable amenaza a los ONP de Desarrollo Integral Sustentable²² y Seguridad por lo que, la inoportuna intervención del Estado para controlar efectivamente las actividades humanas que se desarrollan en el sistema fluvial y preservar los recursos naturales y culturales que dichas áreas protegidas contienen, podría producir a largo plazo un desequilibrio ecológico y afectar a las condiciones de vida de las futuras generaciones que habiten el sector.

2.3 CONTEXTO POLÍTICO, SOCIAL Y ECONÓMICO DE LA REGIÓN

2.3.1 División Política y Territorial

Geográficamente, el Ecuador se divide en cuatro regiones: Costa, Sierra, Oriente y Región Insular; a su vez, administrativa y territorialmente, se divide en 22 provincias, con una estructuración provincial de 5 en la Costa, 10 en la Sierra, 6 en la Región Oriental o Amazónica y una en Galápagos.

Cuadro No. 1

DIVISIÓN GEOGRÁFICA Y DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL POR REGIONES NATURALES				
REGIÓN	SUPERFICIE KM²	NUMERO DE PROVINCIAS	NUMERO DE CANTONES	% TERRITORIO
COSTA	68.323,6	05	84	26,65

²² Ministerio de Defensa Nacional. (2002). Política de la Defensa Nacional del Ecuador. Quito, Ecuador, diciembre del 2002.

SIERRA	63.515,9	10	91	24,78
ORIENTE	115.744,9	06	38	45,15
GALÁPAGOS	8.010,0	01	03	3,12
NO DELIMITADA	775,2			0,30
TOTAL	256.369,6	22	216	100

Fuente: INEC Difusión de resultados definitivos del VI Censo de Población y V de Vivienda 2001-Septiembre del 2002

Elaborado por: CPFGE-EM Fabián Jarrín Moreno

De acuerdo con el Cuadro No. 1, comparativamente, la Región Oriental es más espaciosa con relación a las otras regiones naturales del territorio continental. Relativamente, constituye la región de menor subdivisión provincial y de mayor extensión que determina una segmentación menor; se encuentra dividida en cinco provincias, de las cuales la Provincia de Morona Santiago presenta la mayor subdivisión territorial de toda la región y, Orellana y Pastaza tienen la menor subdivisión; en cuanto a la superficie, las Provincias de Pastaza y Morona Santiago poseen la mayor extensión relativa y, Napo y Zamora Chinchipe son la de menor extensión territorial, como lo indica el Cuadro No. 2 que a continuación se presenta.

Cuadro No. 2

SUBDIVISIÓN POLÍTICA DE LA REGION AMAZONICA Y EXTENSIÓN				
PROVINCIA	CAPITAL	Nº CANTONES	SUPERFICIE KM ²	% REGIONAL
SUCUMBIOS	NUEVA LOJA	7	18.008,3	15,56
NAPO	TENA	5	12.483,4	10,79
ORELLANA	PTO. FCO. DE ORELLANA	4	21.675,1	18,73
PASTAZA	PUYO	4	29.325,0	25,34
MORONA SANTIAGO	MACAS	10	23.796,8	20,56

ZAMORA CHINCHIPE	ZAMORA	8	10.456,3	9,03
TOTAL		38	115.744,90	100 %
Fuente: INEC. VI CENSO DE POBLACIÓN Y V DE VIVIENDA 2001-SEP/02 Elaborado: CPFGE-EM FABIAN JARRIN M.				

Esta división política de la región ha tendido a subdividirse por razones de orden político y no de necesidades reales, ya que se han creado nuevas provincias sin los recursos económicos ni la infraestructura suficientes, como es el caso de la relativamente nueva Provincia de Francisco de Orellana, creada mediante Ley aprobada por el Congreso Nacional y que nuevamente ha fraccionado a la Provincia del Napo.

El Ecuador es uno de los países que cambia con relativa facilidad su estructura geopolítica, los recintos se vuelven parroquias y éstas se convierten en cantones con mucha frecuencia obedeciendo a intereses políticos²³; en el caso particular de la Región Oriental, hay que añadir la exclusión del desarrollo económico y social a la que ha sido y sigue sometida por parte del Estado y principalmente al abandono de los sucesivos gobiernos que han conducido al país; situación que en lugar de haber sido una solución se convierte en un limitante para el desarrollo y la seguridad de la región.

2.3.2 Población y desarrollo social

➤ Población por regiones geográficas: Concentración y Densidad

²³ FUNDACIÓN José Peralta. (2000) Ecuador: su realidad. Septiembre 1999. Pág. 63

La población del Ecuador, según los datos del VI Censo de Población efectuado en Noviembre del 2001, es de 12'156.608 habitantes; en el territorio continental, se concentra principalmente en la Costa y en la Sierra, mientras que la Región Oriental es la de menor concentración y densidad poblacional relativas con respecto al resto de las regiones demostrando por lo tanto, una considerable concentración y alta densidad en la Costa y Sierra y, una dispersión y baja densidad en la Región Oriental, como se establece en el Cuadro de Concentración y Densidad Poblacional por Regiones Naturales. (Ver la Tabla No. 6)

Hasta la década del 40, la población residía más en la Sierra; la serie de cambios que se vienen produciendo en el ámbito económico, como el auge bananero y posteriormente el petrolero, han impulsado para que se originen procesos migratorios inicialmente hacia la Costa y posteriormente al Oriente²⁴, convirtiendo a la primera en la región más poblada y con una mayor densidad poblacional del país y, a la segunda con una concentración y densidad que tiende a incrementarse en el área urbana, si se considera que hasta el año de 1997 la densidad poblacional fue de 4 habitantes por kilómetro cuadrado²⁵ y en el 2001 es de 4,7 hab/km².

Cuadro No. 3

CONCENTRACIÓN Y DENSIDAD POBLACIONAL POR REGIONES				
REGIÓN	POBLACION TOTAL	SUPERFICIE KM²	CONCENTRACIÓN POBLACIONAL	DENSIDAD HAB/KM²
COSTA	6.056.223	68.323,6	49,82 %	88,6
SIERRA	5.460.738	63.515,9	44,92 %	86,0
ORIENTE	548.419	115.774,9	4,51 %	4,7

²⁴ FUNDACIÓN José Peralta. (2000) Ecuador: su realidad. Septiembre 1999. Pág. 123

²⁵ VICUÑA L., La realidad Nacional en Cifras (1997) Fundación òEcuadorò. Pág. 18

GALAPAGOS	18.460	8.010,0	0,15 %	2,3
ZONAS NO DELIMITADAS	72.588	775,2	0,6 %	93,6
TOTAL PAÍS	12.156.608	256.369,6	100 %	47,4

Fuente: INEC, Difusión de Resultados Definitivos del VI Censo de Población y V de Vivienda 2001- Septiembre del 2002

Elaboración: CPFGE-EM FABIAN JARRIN M.

➤ Población por Áreas

El Ecuador ha dejado de ser un país rural; en 1950, la población urbana representaba el 71%; en 1982 fue del 51% y en el 2001 es del 39%. Para el año 2005, dos de cada tres ecuatorianos vivirán en la ciudad (CEDAR, Boletín Informativo 2000). El aumento acelerado de la población urbana, se debe entre otras causas al crecimiento vegetativo, pero también al proceso de migración interna especialmente del sector campesino, debido a la falta de tierras y oportunidades de empleo; los destinos principales siguen siendo las grandes ciudades de Guayaquil y Quito, pero hay otros porcentualmente superiores como lo es el caso de las ciudades orientales de Nueva Loja y Macas.

Comparativamente, las Tasas de Crecimiento Anual (TCA) de las capitales provinciales de la Región Oriental, son las más altas del país, sobresaliendo principalmente Nueva Loja, con el 13,7% y Macas con el 14,1%, si se los compara con aquellas de las principales ciudades del país, como Guayaquil con el 3,9%, Quito el 4,1% y Cuenca el 3,0%²⁶, como se demuestra en el Cuadro Tasas de Crecimiento Anual de las principales Capitales Provinciales que a continuación de detalla.

²⁶ FUNDACIÓN José Peralta. (2000) Ecuador: su realidad. Septiembre 1999. Pág. 122

Cuadro No. 4

TASAS DE CRECIMIENTO ANUAL DE LAS PRINCIPALES CAPITALES PROVINCIALES		
CAPITAL	Años 1950-62	Años 1990-99
GUAYAQUIL	6,5	3,9
QUITO	4,0	4,1
CUENCA	3,4	3,0
PUYO	6,2	5,3
NUEVA LOJA	-	13,7
MACAS	2,7	14,1
ZAMORA	6,8	5,7
TENA	9,0	6,4
FUENTE: Fundación José Peralta, Ecuador: su realidad 2002-2003; Septiembre 2002. Pág. 122		

Por regiones naturales, la Oriental tiene la más alta Tasa de Crecimiento Anual (TCA) del período 1990-2001, respecto a las otras dos regiones del territorio continental ecuatoriano; puesto que, mientras la Región Sierra presenta una TCA del 1,0% y la Costa el 2,1%, aquella tiene el 3,2% con la particularidad que la Provincia de Napo tiene una TCA negativa, por la desmembración de la Provincia de Orellana²⁷.

➤ **Desarrollo Humano y pobreza**

El Ecuador refleja diferencias geográficas relativas en términos de pobreza y desarrollo humano. La pobreza e indigencia son graves problemas que afectan a todas las regiones del país; en general, la pobreza bordea aproximadamente el 68% de la población²⁸, y dicho

²⁷ INEC. (2001) Difusión de Resultados Definitivos del VI Censo de Población y V de Vivienda 2001- Septiembre del 2002.

²⁸ ODEPLAN (2000) Plan de Gobierno 2000-2003. Pág. 14

estado de privación relativa afecta especialmente a la población rural y particularmente a la indígena y negra.

Según el Informe elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo del año 2002, el Ecuador se encuentra ubicado en los países de Desarrollo Humano medio, por cuanto se ubica en el puesto 84 de entre 173 países, tiene un PIB que bordea los \$3.203 USD y presenta un Índice de Desarrollo Humano (IDH) del 73,2%; el país de más alto desarrollo humano es Noruega con un IDH del 94,2% y el país de más bajo IDH es Sierra Leona con el 27,5%²⁹. Espacialmente, la Región Oriental presenta el más bajo índice de desarrollo humano en el Ecuador, lo que indica que la población oriental en general presenta bajas condiciones de salud y una baja esperanza de vida baja, bajos niveles de educación, baja calidad de vida y sus ingresos son relativamente bajos.

En general, la pobreza e indigencia rural incide en mayor proporción en la Región Oriental que en las otras dos regiones, no así la pobreza e indigencia urbana que comparativamente son menores en la Región Oriental respecto que las otras dos regiones, como se demuestra en el siguiente Cuadro de Incidencia de la Pobreza por Regiones.

Cuadro No. 5

INCIDENCIA DE LA POBREZA POR REGIONES				
REGION	INDICES DE POBREZA		INDICES DE INDIGENCIA	
	URBANA	RURAL	URBANA	RURAL
COSTA	44,2 %	77,2%	8,6%	22,4%
SIERRA	35,1%	74,5%	9,5%	19,7%
ORIENTE	35,8%	87,1%	6,7%	62,6%

²⁹ PNUD. (2002) Informe sobre Desarrollo Humano Ecuador 2002. Quito

FUENTE: Fundación José Peralta. Ecuador y su realidad. Décima Edición. Septiembre del 2002. Pág. 264

En la Región Oriental, las provincias de Napo y Sucumbíos presentan los mayores índices de pobreza e indigencia regional puesto que, la pobreza afecta aproximadamente al 84% de la población y la indigencia al 62 y 55% respectivamente; estas dos provincias presentan a su vez los mayores índices a nivel nacional. Comparativamente estos datos contrastan con los de la Provincia de El Oro, que presenta un índice de pobreza del 38% y de indigencia del 6%, que son relativamente bajos. Aquellos índices reflejan que la población oriental se encuentra afectada por el analfabetismo, en especial los adultos, el limitado acceso a los servicios de salud pública y agua potable, la desnutrición infantil y la baja posibilidad de sobrepasar los 40 años de edad.

Esta realidad social indica la existencia de importantes diferencias regionales y geográficas en términos de pobreza y desarrollo humano en el Ecuador.

➤ **Población Económicamente Activa**

Según el Censo del año 2001, se considera como Población Económicamente Activa (PEA), a la población a partir de los 5 años de edad hasta los 65 años, por cuanto consideraron a los niños mayores de entre los 5 y 11 años como trabajadores infantiles, cuya cantidad representan el 0,7% de la PEA en el Ecuador.

La PEA del país representa aproximadamente el 38% de la población total del Ecuador, según los datos del último Censo del año 2001, mientras que por regiones naturales, la PEA de la Región Oriental es aproximadamente del 36% y se ubica por debajo de la del país. Con

respecto a la PEA del país, que es de aproximadamente 4,6 millones de habitantes, la región Oriental representa el 4,4% y constituye el índice más bajo del país en comparación con la Sierra y Costa que alcanza aproximadamente el 47%.

Regionalmente, la PEA de la región Oriental es de aproximadamente 200.300 habitantes, de los cuáles el 23% corresponde a la Provincia de Sucumbíos, que es el índice más alto de la región y, el 12% concierne a la Provincia de Pastaza, que es el índice más bajo. Estos datos indican que esta región presenta un alto índice de subempleo y desempleo, puesto que todas las provincias registran un índice que se encuentra bajo el 1% de la PEA del país y con una concentración mayoritaria en el sector económico primario y secundario, según el último Censo.

➤ **Población Indígena en la Amazonía**

El Estado Ecuatoriano, reconoce, respeta y fortalece la identidad y la diversidad étnico-cultural de la población nacional; la población indígena del país representa aproximadamente el 22% del total nacional y su mayor concentración se encuentra en la Región Sierra³⁰; en el espacio territorial se asientan 11 nacionalidades indígenas reconocidas por la Confederación de Nacionalidades Indígenas del Ecuador (CONAIE), de las cuáles seis habitan en la Región Oriental o Amazónica.

Hasta la década de los 50, la Amazonía se encontraba habitada principalmente por población indígena; en la actualidad esta situación se ha modificado y aquellos constituyen aproximadamente el 30%³¹ de la población de la región. Los indígenas que habitan en la selva amazónica

³⁰ FUNDACIÓN José Peralta. (2002-2003) Ecuador: su realidad. Septiembre 2002. Pág. 129

³¹ Ibid. Pág. 131

del Ecuador constituyen nacionalidades con características étnicas y culturales diversas; viven de la recolección, caza, pesca y de una incipiente agricultura itinerante; el empleo y aprovechamiento del bosque tropical húmedo constituye la base de su existencia, conformando una sola unidad hombre-naturaleza.

Las principales nacionalidades y culturas indígenas de la Amazonía comprenden los Quichuas, Siona-Secoya, Cofán, Huaoroni, Záparas y Shuar-Achuar y se encuentran asentados generalmente a lo largo de los principales ríos orientales como el Putumayo, San Miguel, Pastaza, Putumayo, Aguarico, Cuyabeno, Napo, Curaray, Conambo, Pindoyacu, Santiago y Zamora Chinchipe; para estos pueblos, el río cumple un papel vital como la única vía de comunicaciones y fuente de recursos para su sustento.

Las actividades petroleras, el proceso de colonización que se dieron en las décadas del 60 y 70 en la región Oriental y la agricultura practicada por los colonos y las empresas agroindustriales progresivamente vienen contaminando el aire, ríos y suelos, produciendo el deterioro del ambiente y disminuyendo las posibilidades de vida de los indígenas orientales; situación que ha presionado a los pueblos indígenas, les ha significado la pérdida de sus territorios y les ha obligado a internarse en la selva.

2.3.3 Bienes económicos disponibles y uso de los recursos

La Región Oriental cubre una superficie que constituye el 1,67% de la extensión total de la Cuenca Amazónica y, representa el 47% del territorio nacional. En este espacio, los principales recursos naturales constituyen el suelo, el agua, la biodiversidad y los bosques.

➤ **Suelos**

Los suelos de la región en su mayoría no son aptos para las actividades agrícolas por cuanto el terreno amazónico está constituido por suelos que contiene compuestos de hierro y aluminio, son mal drenados y pantanosos, con escaso contenido de nutrientes como el calcio y nitrógeno y con una escasa capacidad de fijar los nutrientes; únicamente el 8,75% de su extensión, constituye suelo apto para la agricultura sin restricciones y están ubicados sobre todo en las orillas de los ríos o en las llanuras aluviales y terrazas de esparcimiento que son los de mayor fertilidad.

➤ **Agua**

La región está atravesada por un sistema fluvial que nace en las laderas orientales de los Andes y fluyen con dirección general hacia el Oeste; es muy rica en agua, siendo los principales ríos el Putumayo, Aguarico, Napo, Pastaza, Morona Santiago. Estos ríos llevan consigo una carga de sedimento de tierra procedente de los Andes; en la parte este y central de la región Oriental, durante el período de lluvias, las crecientes van depositando sus sedimentos en las terrazas lo cual enriquece al suelo. De los ríos antes citados, el Pastaza y el Santiago son los que generan la mayor cantidad de energía eléctrica en el Ecuador.

➤ **Biodiversidad**

Las particulares condiciones climáticas, geológicas y de suelos que caracterizan a la Región Oriental, confluyen para que existan una variedad de ecosistemas que se encuentran asociados con una gran

diversidad biológica, constituyendo entonces una de las regiones más importantes por su biodiversidad y formando entonces un patrimonio natural para las actuales y futuras generaciones.

Esta región, a nivel nacional ocupa el tercer lugar en número de especies de anfibios, el cuarto de aves y reptiles, el quinto en monos, el sexto en flores y plantas y el séptimo en mamíferos; a nivel mundial ocupa el tercer lugar en número de anfibios, el quinto en aves y el sexto en mariposas. La amazonía baja es el lugar más diverso del mundo por cuanto posiblemente en él conviven más especies en un mismo lugar³².

La diversidad biológica de la región constituye un recurso estratégico para el futuro del país, por la serie de aplicaciones que ciertas especies de los trópicos tienen a favor del bienestar humano como los aportes que han hecho al desarrollo de variedades mejoradas para la agricultura³³.

➤ **Bosques Amazónicos**

De las 26079.700 hectáreas que constituye la superficie del país, 11000.473 hectáreas son bosques naturales, de los cuales aproximadamente el 80% se encuentran ubicados en la Región Oriental, el 13% en la Costa y el 7% en la Sierra³⁴, lo que significa que los bosques tropicales de la región oriental son una importante riqueza biológica, económica y estratégica con que cuenta actualmente el Ecuador para impulsar modelos de desarrollo sostenibles y garantizar su estabilidad ecológica.

³² FUNDACIÓN José Peralta. (2002-2003) Ecuador: su realidad. Septiembre 2002. Pág. 139

³³ Situación y Perspectivas de la Seguridad Alimentaria en la Amazonía.(1998) Marco de Producción Agropecuaria y de Cooperación Intraregional- Ecuador. Pág. 348.

³⁴ FUNDACIÓN José Peralta. (2002-2003) Ecuador: su realidad. Septiembre 2002. Pág. 169

Los bosques amazónicos son ecosistemas frágiles que se encuentran amenazados por la actividad petrolera, que ocasionan impactos ambientales directos y fomenta la colonización indiscriminada; por las actividades agrícolas que desarrollan los colonos especialmente en el área del Napo, donde gran parte de la vegetación natural ha sido convertida en plantaciones de palma africana, pastizales y pequeñas fincas agrícolas. Por otro lado, la apertura de nuevas vías de comunicaciones terrestres ha facilitado la explotación maderera y ha provocado el desplazamiento de las comunidades indígenas hacia el interior de la selva.

➤ **Empleo de los recursos**

- **Agricultura y ganadería**

En la Región Oriental, que representa aproximadamente el 50% de la superficie total del territorio nacional, el 8,75% de su extensión total se dedica a la agricultura, lo que a su vez representa el 14,4% de la superficie nacional con empleo agropecuario³⁵.

Considerando las diversas categorías de uso de la tierra, del total de la superficie dedicadas a las actividades agropecuarias en la región, el suelo se encuentra distribuido en un 63% para pastizales, 18% para cultivos de ciclo corto como maíz, arroz, cebolla, yuca y naranjilla, cuya incidencia en la producción nacional es pequeña y están orientados principalmente al abastecimiento del mercado local; el 19% para cultivos permanentes como la caña de azúcar, cítricos y el banano que son

³⁵ Situación y Perspectivas de la Seguridad Alimentaria en la Amazonía en un Marco de Producción Agropecuaria y de Cooperación Intra regional- Ecuador. Pág. 349

producidos para el consumo interno y, el café y palma africana que son insumos para la industria nacional.

El 50% de las fincas siembran pastos para su empleo en la ganadería, siendo esta en extensión mayor que la dedicada a la agrícola y el rubro de mayor importancia después de la producción petrolera; el ganado bovino, que representa el 15% del total estimado de reses a nivel nacional (SICA-BIRF: Cadena Agroindustrial, Ganadería de Carne, 2001), constituye para el colono la única alternativa en el agro oriental, lo que determina una tendencia a incrementarse las áreas de pastizales y la consecuente deforestación y sabanización de la Amazonía.

- **Explotación Petrolera**

El Ecuador dispone de seis cuencas sedimentarias que abarcan una extensión total de 190.700 Km² de roca sedimentaria y se encuentran en las regiones costa y oriental, el litoral pacífico y Cuenca. En la Región Oriental sobresalen las del Napo, Pastaza y Sucumbíos, con 98.000 Km² de extensión y representan el 51,4% de la extensión total. En la actualidad, el área de operación petrolera durante el último año fue de 4673.601 hectáreas³⁶, correspondiéndole aproximadamente a Petroecuador el 16% y el 84% a las empresas privadas. Esto implica que aproximadamente 5 millones de hectáreas del bosque amazónico se encuentran destinadas a la explotación hidrocarburífera y por lo tanto se compromete el 40% de la superficie total de la Región Oriental.

En este caso, las Provincias de Sucumbíos, Napo y Pastaza son principalmente petroleras y las que por las licitaciones y adjudicaciones territoriales para la explotación petrolera proyecta una

³⁶ FUNDACIÓN José Peralta. (2002-2003) Ecuador: su realidad. Septiembre 2002. Pág. 184

sobreexplotación que se está haciendo de este recurso dejando una afectación agresiva al ambiente en toda la región y excluyendo las necesidades a las futuras generaciones; de acuerdo al cálculo de reservas remanentes al 31 de Diciembre del 2001 el Ecuador aún tiene para explotar petróleo por 40 años más.

La actividad petrolera cumple un rol fundamental en la economía nacional, puesto que esta depende en buena parte de los ingresos petroleros; su peso en la conformación del PIB es significativa: en los años 80 fue superior al 12%, en los 90 excedió del 14% y en el año 2002 fue aproximadamente del 16% del PIB.

- **Explotación Minera**

La minería constituye otro de los recursos productivos de la Región Oriental con existencias de minerales metálicos y no metálicos. La zona aurífera de mayor concentración son las provincias de Zamora Chinchipe y Morona Santiago, siendo esta zona donde se encuentran importantes yacimientos como Nambija, Chinampiza y Guaysimi. El oro representa el segundo renglón en explotación mineral, después del petróleo.

El sector minero ha experimentado un crecimiento importante en los últimos años en virtud de la incorporación de nuevas áreas productivas. Sin embargo, su explotación se lo realiza sin tomar en cuenta las consideraciones ambientales y con el empleo de sistemas artesanales que son altamente contaminantes por el empleo de mercurio y cianuro que son vertidos a los ríos lo cual determina serias repercusiones al ambiente y a la salud de los mineros.

El potencial minero de la región es prometedor para el desarrollo económico del país, en especial los minerales metálicos, los mismos que no han sido explotados apropiadamente por persistir actividades mineras no tecnificadas, pero en cambio los costos ambientales y humanos que representan para la Región Oriental deben ser seriamente considerados si se conceden concesiones mineras especialmente en zonas protegidas.

- **Explotación forestal**

La explotación selectiva de maderas de alto valor comercial que se extraen del bosque tropical amazónico representa el 20% de la actividad maderera que se orienta a satisfacer la demanda industrial para el consumo interno y apenas el 3% se orienta a la exportación y aproximadamente el 77% para producir leña y carbón para usos local; la deforestación que se genera es uno de los indicadores del deterioro ambiental de la región oriental.

La extracción y movilización de la madera requiere de vías de penetración que son abiertas por las empresas madereras, que paralelamente también son empleadas como rutas de acceso para los colonos orientales, quienes talan y queman la vegetación remanente para practicar la agricultura de subsistencia.

En el ámbito de los países amazónicos, el Ecuador presenta una tasa de deforestación anual del 31,5% del bosque amazónico, que es el más alto índice de los países condóminos de la Cuenca Amazónica, seguido por el Brasil y Perú; deforestación que generalmente ocurre en la cuenca alta de los ríos orientales.

- **Actividades turísticas**

La gran variedad de escenarios naturales que dispone la Región Oriental, caracterizada por una diversidad biológica, étnica, cultural y una amplia variedad hidrográfica, constituyen sitios que pueden ser aprovechados como sitios de atracción turística; sin embargo, el turismo en la región no ha sido explotado aún en toda su dimensión debido principalmente a la baja calidad de los medios de transporte terrestre y fluvial y, a la falta de una adecuada infraestructura fluvial que facilite la explotación de los ríos como espacios de turismo especialmente ecológico.

El turismo internacional proviene principalmente de EE.UU, Europa, en especial de Alemania, Francia, Italia, Suiza y España, Colombia y Chile; entre los sitios más visitados se encuentra la parte norte de la Amazonía³⁷. En el año 2002, el 34,5% de turistas nacionales y extranjeros visitó la Provincia del Napo, el 25,4% la de Pastaza, el 19,8% la de Sucumbíos y el 20,3% otras provincias³⁸.

En el marco del Plan de Competitividad Turística del Ecuador, el diagnóstico global de competitividad ha determinado como uno de los problemas claves del turismo, la deficitaria infraestructura existente en lo que respecta a servicios básicos y de acceso por vía aérea, terrestre y fluvial; las acciones que requieren sean desarrolladas con prioridad por los diferentes actores relacionados en cuanto a facilidades e infraestructura aspiran el desarrollo de programas de mejoramiento de la accesibilidad fluvial y marítima del país.

³⁷ FUNDACIÓN José Peralta. (1999-2000) Ecuador: su realidad. Septiembre 1999. Pág. 198

³⁸ Fuente de Información: El Comercio, Miércoles 12 de Febrero del 2003. Sección D Ecuador. La Amazonía con alta calificación Turística. Pág. D2

De igual manera, la regionalización prevista en el antes mencionado Plan prevé la conformación de los llamados clusters de competitividad turística que, desde un enfoque de turismo receptivo, han identificado cinco entornos geográficos o cluster, que presentan conjuntos coordinados de oferta turística actual, siendo uno de ellos el de la Amazonía con núcleos en Tena, Puyo, Yasuní y Cuyabeno.

Las consideraciones antes expuestas refuerzan la necesidad de mejorar las facilidades fluviales en los principales ríos de la región oriental a fin de contribuir con la actividad turística en la región, por cuanto representa uno de los renglones más importantes de divisas al país y, de apoyar en el emprendimiento de la utilización del sistema fluvial de la región como vías de transporte, por cuanto favorece la reducción del impacto ambiental y contribuye al desarrollo sustentable de la Amazonía Ecuatoriana.

2.4 ACCESIBILIDAD Y CIRCULACIÓN

La accesibilidad a la Región Oriental está determinada por dos factores principales: a) Los corredores arteriales de la red vial estatal que cruzan transversalmente el macizo de los Andes y facilitan la penetrabilidad desde el oeste; y b) Los principales ríos navegables que, configuran el sistema fluvial amazónico y desembocan en el Amazonas y Marañón y admiten la penetrabilidad desde el este. Adicionalmente, la región se encuentra atravesada interiormente por la Vía Troncal del Oriente que, cruzando en el sentido norte sur, enlaza los principales núcleos poblacionales y facilita la circulación de personas y productos desde Nueva Loja en la Provincia de Sucumbíos hasta Zumba en la Provincia de Zamora Chinchipe

2.4.1 Accesibilidad desde el Oeste y los Corredores Arteriales

La accesibilidad desde el Oeste en la actualidad es posible por los ejes viales que se proyectan transversalmente desde los principales puertos marítimos del litoral ecuatoriano, atraviesan la Región Sierra y penetran en la Región Oriental, terminando en las poblaciones de Putumayo, Francisco de Orellana y Puerto Morona, haciendo factible la circulación en el sentido oeste-este y viceversa.

Comprenden los siguientes corredores arteriales integrados por ejes viales de norte a sur:

➤ **Corredor Norte**

Comprende la Vía Interoceánica E-10 y la Transversal Norte E-20. La Vía E-10, parte desde el Puerto de San Lorenzo, al cortar con la Marginal de la Costa E-15 acopla al Puerto de Esmeraldas, continua hacia el este y se incorpora a la Troncal de la Sierra E-35, uniendo Ibarra con la Bonita, Lumbaqui, El Dorado de Cascales, Nueva Loja, Tarapoa y Puerto El Carmen de Putumayo. La Vía E-20, que une el Puerto de Esmeraldas, Santo Domingo de los Colorados, Aloag, Sangolquí, Pifo, Papallacta y en Baeza empata con la Troncal del Oriente E-45; desde Baeza hacia el norte se enlaza con la Vía E-10 para dirigirse hacia Puerto El Carmen de Putumayo y, hacia el sur continúa hacia Loreto y termina en Francisco de Orellana (El Coca). Este corredor presenta una longitud aproximada de 749 kilómetros y coincide con el ramal norte del eje terrestre que ha sido priorizado por el Tratado de Cooperación Amazónica para integrar al país al Eje Multimodal del Amazonas.

➤ **Corredor Central**

Comprende la Transversal Central E-30 que parte desde el Puerto de Manta, continúa hacia el este y enlaza Portoviejo, Quevedo, y en Latacunga se conecta con la Troncal de la Sierra E-35; siguiendo esta vía, hacia el norte se liga con la Transversal Norte E-20, para continuar por esta hasta Francisco de Orellana; hacia el sur une Ambato con Baños y el Puyo. Presenta una longitud aproximada de 864 kilómetros.

➤ **Corredor Sur**

Este corredor une los puertos de Guayaquil y Puerto Bolívar con Puerto Morona o Proaño; este corredor está integrado por la Transversal Austral E-40, la Transversal Sur E-50 y la Troncal del Oriente E-45.

El eje Transversal Austral E-40, se origina en la Península de Santa Elena, con dirección hacia el este, une el Puerto de Guayaquil, la Troncal, Azoguez, Sevilla de Oro, Santiago de Méndez y llega hasta Puerto Morona. El eje Transversal Sur E-50 se origina en Puerto Bolívar y une las poblaciones de Santa Rosa, Catamayo y la Ciudad de Loja; siguiendo hacia el norte por la Troncal del Oriente E-45, continúa por Gualaquiza y empata con la Transversal Austral E-40 en las proximidades de Santiago de Méndez para continuar por esta vía hasta Puerto Morona o Proaño. Este corredor presenta una longitud aproximada de 504 kilómetros.

Este corredor arterial, se encuentra más próximo al eje terrestre sur que ha sido priorizado en el Tratado de Cooperación Amazónica para implementar el Eje Multimodal del Amazonas, el mismo que originándose en el Puerto de Paita, Perú, une a dicho puerto con las poblaciones peruanas de Piura, Olmos, Corral Quemado y Sarameriza.

El Puerto de Guayaquil y Puerto Bolívar, pueden acceder al eje terrestre sur del Eje Multimodal Amazónico por medio de la Troncal Austral E-40 y Transversal Sur E-50 para que a través de la Troncal del Oriente enlazarse con la Ciudad de Loja y la población de Zumba (Ecuador) y, desde esta población por medio de una vía asfaltada de primer orden podrían conectarse con las poblaciones peruanas de Corral Quemado y el Puerto Fluvial de Sarameriza; a través de este puerto salir al Amazonas.

2.4.2 Accesibilidad fluvial desde el este

La accesibilidad a la Región Oriental desde el este puede efectuarse a través de los ríos navegables afluentes del Amazonas, en la zona septentrional siguiendo el curso de los ríos Putumayo y Napo y, en la zona austral por el curso del río Morona. Sin embargo, para viabilizar estas zonas de accesibilidad fluvial son indispensables establecer adecuadas facilidades portuarias en los puntos terminales correspondientes a Puerto Francisco de Orellana en el norte y en Puerto Morona en el sur.

La accesibilidad fluvial que la Región Oriental admite desde el este, determina que a la vez coexisten amplias posibilidades de integración y desarrollo con la Cuenca Amazónica y, proporcionadas vulnerabilidades que repercuten sobre la Seguridad del país por permeabilidad que ofrecen los ríos al no ser controlados adecuadamente.

2.4.3 Circulación interior en la Región Oriental

La cota de los 300 metros sobre el nivel del mar determina la línea divisoria entre la selva alta y la baja y, representa la característica de la accesibilidad y la circulación del tráfico interior. Hasta la cota de los

300 metros se ha desarrollado la Vía Troncal del Oriente E-45 cuya función como eje terrestre longitudinal sirve de enlace entre los núcleos poblacionales orientales y de correlación de los sistemas de transporte terrestre y fluvial, puesto que la navegación fluvial, que representa el sistema predominante de la región, termina prácticamente en dicha línea de cota.

2.5 VALORIZACIÓN DE LA REGIÓN AMAZÓNICA ECUATORIANA

2.5.1 De los aspectos geográficos

La situación geográfica de la Región Oriental y la implementación de la infraestructura portuaria y el mejoramiento de la infraestructura vial, abre al Estado Ecuatoriano las posibilidades de compensar el virtual aislamiento al que ha estado sometido la región y de habilitar su involucramiento activo en la Cuenca Amazónica.

Su posición y situación geográfica relativa son importantes por cuanto contribuyen favorablemente a afirmar la proyección bioceánica del país; importancia que proviene principalmente del contexto geográfico que contiene y de la relativa proximidad que presenta respecto a los bordes ribereños de las Cuencas del Pacífico y Atlántico.

La condición geográfica esencial de relativa mediterraneidad puede ser aprovechada por el previsible aprovechamiento de las principales hidrovías que estimularían el tráfico fluvial y el comercio con los principales centros de consumo y de intercambio ubicados a lo largo de los Ríos Amazonas y Marañón, principalmente del Brasil, Perú y Colombia y, serviría de medio para vincular a la Cuenca del Pacífico y a las regiones litoral e interandina del Ecuador, con la Cuenca Amazónica y a través de esta con la Cuenca del Atlántico; por lo que la implementación

de Puertos Fluviales en los principales ríos navegables favorecerían la potencial influencia económica de la región oriental en el ámbito nacional y la geopolítica en lo regional, consolidando consecuentemente el carácter amazónico al país.

El gran espacio que abarca la región oriental respecto a la superficie continental del territorio ecuatoriano y, su configuración irregular, en el que geográficamente sus diferentes puntos se encuentran a diferentes y variables distancias respecto del centro político (Quito, Capital de la República) y del económico (Guayaquil, polo financiero, comercial e industrial) del Estado Ecuatoriano y, regionalmente localizados en forma dispersa, ha dificultado la satisfacción de las aspiraciones sociales de la región; históricamente ha obstaculizado preservar los intereses territoriales del Estado y, en la actualidad, dificulta ejercer plenamente la soberanía y garantizar la seguridad en los espacios fluviales amazónicos.

2.5.2 De los aspectos geofísicos

Las características geofísicas de la Región Oriental, que presenta un relieve ondulado y una serie de ríos con drenaje natural a partir de la cota de los 300 metros sobre el nivel del mar, ha favorecido el asentamiento de los núcleos poblacionales en la zona de transición de la selva alta. En cambio en la llamada selva baja, su relieve es mucho más uniforme y con una topografía relativamente plana, sin embargo, por presentar sectores pantanosos y permanecer continuamente húmedo ha impedido su ocupación por la población que ha colonizado la región.

El sistema fluvial oriental, ha sido un factor determinante para que los asentamientos de grupos humanos se hayan acentuado en las riberas de los ríos y con poca población en su interior, con mayor ímpetu en el

subsistema fluvial que desemboca en el río Amazonas y con un menor impulso en el subsistema que desemboca en el Maraón. Esta condición está vinculada por el relieve que es menos pronunciado en el sector norte de la región y es más pronunciado en el sur por la proximidad a la cordillera de los Andes, que presenta una topografía del tipo montañoso.

Las amplias llanuras y los grandes valles de la Región Oriental están atravesados por un sistema fluvial que se orienta hacia el Sur y al Sur-Este y cuyos subsistemas confluyen hacia el Amazonas y el Maraón. Por las características geofísicas de la región, los ríos que conforman cada uno de los subsistemas han ejercido y ejercen un eje de atracción para que los núcleos poblacionales secundarios y menores se hayan asentado principalmente en el sector comprendido entre la cota de los 300 y 600 metros sobre el nivel del mar y más próximo al límite occidental de la región; sin embargo, muestran un lento y limitado progreso general.

Los principales ríos orientales que ofrecen las mejores condiciones hidrográficas y de navegabilidad para implementar Puertos Fluviales a considerar en la Región Oriental son los ríos el Putumayo, Napo y Morona.

El Putumayo, si bien se encuentra abierto a la libre navegación por el Ecuador y en el marco del Tratado de Cooperación Amazónica, se ha priorizado al Puerto de El Carmen como uno de los terminales fluviales en el ramal norte del Eje Multimodal del Amazonas, los efectos del conflicto interno que vive Colombia, la utilización por parte del narcotráfico y del crimen organizado, la limitada capacidad que el Estado Colombiano tiene para ejercer soberanía en el Departamento del Putumayo y controlar el río Putumayo y, la aplicación del Plan Colombia, que tiene un horizonte de aplicación de seis años más, impediría que a

mediano plazo esta vía fluvial pueda ser aprovechada por el Ecuador para impulsar el comercio con Colombia, Brasil y Perú. Sin embargo, es importante que el Ecuador a través de la expresión militar del Poder Nacional ejerza soberanía en este río fronterizo, preserve y defienda la integridad territorial y, garantice la seguridad y el ordenamiento jurídico del Estado.

El río Napo, al ser un río internacional sucesivo, el Ecuador tienen el derecho para hacer uso del mismo aprovechando las condiciones hidrográficas y de navegabilidad que ofrece desde Puerto Francisco de Orellana y por su proximidad relativa al Eje Multimodal del Amazonas, constituye un adecuado sitio para el establecimiento de un Puerto Fluvial.

El Morona es un río de interés internacional para el Ecuador y Perú, en virtud de su navegabilidad, las condiciones hidrográficas y la ubicación geográfica de Puerto Morona en las riberas del antes mencionado río, instituye un muy buen sitio para el establecimiento de un excelente Puerto Fluvial; esta condición permitiría que el Ecuador se vincule al Eje Multimodal del Amazonas a través de Sarameriza y serviría de nudo dinamizador en el flujo comercial que podría producirse entre las Provincias australes de Guayas, El Oro, Cañar, Azuay y Morona Santiago con los Departamentos Peruanos meridionales de Piura, Cajamarca, Amazonas y Loreto y, a través del río Amazonas, con los Estados Brasileños meridionales de Amazonas, Para y Amapa. La explotación como vía fluvial de comunicaciones admitiría integrar al Ecuador con los principales países condóminos de la Cuenca del Amazonas, favorecería el desarrollo de las actividades comerciales y el turismo en la Cuenca Amazónica y activaría el transporte multimodal entre el Océano Pacífico y el Atlántico. Constituyéndose, además en un elemento de cohesión social en la región suroriental del país, lo cual beneficiaría al desarrollo económico y social no solo de la Región Oriental sino del país.

Para efectos del ejercicio de soberanía en los ríos Napo y Morona, es fundamental ampliar la presencia del componente Naval de la Expresión Militar del Poder Nacional en las Provincias de Orellana y Morona Santiago con el objeto contribuir en la defensa de los intereses fluviales ecuatorianos, mantener expedita estas líneas de comunicaciones fluviales, mantener el control del tráfico fluvial y, en garantizar la seguridad de la población, los recursos, y apoyar al mantenimiento de la paz.

Las actividades humanas y la explotación de los recursos que se desarrollan en las riberas de los ríos y en las áreas protegidas, y el potencial deterioro del ambiente ribereño afectan desfavorablemente al Desarrollo Integral Sustentable y a la Seguridad de la región, que podrían ocasionar desequilibrios ecológicos a largo plazo y, con las premisas de seguridad y prevención y, los criterios de conservación del patrimonio natural y participación, que rigen el desarrollo sustentable del Ecuador del Siglo XXI³⁹, la cooperación de las Fuerzas Armadas, a través de la Armada como autoridad marítima y fluvial, es consecuente con los lineamientos de la Estrategia de Defensa Nacional, deberán actuar ante el deterioro ambiental+ a fin de contribuir a la protección de los ecosistemas fluviales en forma coordinada con los organismos correspondientes⁴⁰; y, en la medida de sus capacidades deberán participar en actividades de resguardo de áreas protegidas y control de la contaminación del medio fluvial, así como promover actividades de educación ambiental.

2.5.3 Del contexto político, social y económico de la región oriental

³⁹ Ministerio del Ambiente, Hacia un nuevo modelo de gestión 2000-2003. Quito. Págs. 9 y 10

⁴⁰ Ibid, Pág. 98

La mayor extensión territorial que cubre la Región Oriental ha determinado que cubra un espacio considerablemente mayor, lo cual es un indicativo de su menor desarrollo económico y social actual y, de la relativa dificultad de mantener el control efectivo de este espacio territorial para salvaguardar la integridad y soberanía del Estado. Sin embargo, esta realidad señala que sea necesario articularla mediante la integración de las comunicaciones terrestres y la explotación de las principales vías fluviales con el objeto de enlazar los potenciales focos de actividades económicas que contiene e incorporarlos al desarrollo nacional; lo cual refleja la necesidad de desarrollar los servicios de infraestructura portuarios que satisfagan las necesidades comerciales y productivas que a futuro se generen al implementarse el Eje Multimodal del Amazonas; y, determina la necesidad de fortalecer la expresión militar del Poder Nacional en la región.

La presencia de un sistema fluvial extenso, con características climáticas, físicas e hidrográficas propias de la Región Oriental, han constituido obstáculos para la dispersión de la población en la Región Oriental, si se compara con las otras dos regiones que presentan concentraciones y densidades poblacionales superiores; sin embargo, la implementación de puertos fluviales en los principales ríos orientales favorecerá la explotación comercial de las vías fluviales y consecuentemente beneficiará económicamente a la población, incentivará el turismo y estimulará el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales en la región oriental.

La más alta Tasa de Crecimiento Anual (TCA) del período 1990-2001 que presenta la región oriental respecto a las otras del territorio continental ecuatoriano, que representa el 3,2% indica que existe una gran transferencia de población hacia esta región, lo que implica el

crecimiento de los principales núcleos poblacionales, el incremento de las necesidades de fuentes de empleo y los problemas sociales que esta situación conlleva, afectando a la seguridad y desarrollo de la región

La pobreza en la región Oriental se debe entre otros aspectos al rápido crecimiento poblacional y a la urbanización que se deriva de la migración interna y, a la falta de fuentes de empleo por ser una región relegada del desarrollo nacional; por lo que se podría establecer que la región oriental ecuatoriana es la que presenta preocupantes condiciones de desarrollo social; emerge entonces como una región con el mayor índice de pobreza humana y de menor desarrollo humano relativo; en cambio, las regiones Sierra y Costa, donde se concentra la mayor parte de la actividad productiva, industrial y comercial, son las que presentan mejores condiciones de desarrollo social en el ámbito nacional.

Los pueblos indígenas orientales han subsistido marginados de los procesos nacionales de desarrollo; el creciente interés por aprovechar los recursos naturales de la región, ha ocasionado serios conflictos entre quienes promueven el desarrollo del territorio amazónico, los colonos que habitan en la región y las comunidades indígenas, situación que tiende a incrementarse por las presiones que ejercen las empresas agroindustriales y petroleras y, que podría incrementarse por los riesgos de que grupos armados ilegales asociados con el narcotráfico actúen en territorio ecuatoriano, en particular si utilizan el sistema fluvial de la Amazonía como vías de comunicaciones en la región y, por la presencia que a futuro el narcotráfico podría manifestarse en las provincias fronterizas⁴¹ con Colombia, como una derivación del Plan Colombia, lo cual influiría negativamente en la Soberanía Nacional, el Desarrollo Integral Sustentable, la Integración Nacional y la Seguridad.

⁴¹ BARRIGA L. Franklin. El Narcotráfico y Terrorismo. Conferencia dictada en el IAEN el 06 de Febrero del 2003.

2.5.4 De la accesibilidad y la circulación interior

La condición de accesibilidad transversal de la Región Oriental dependiente de los corredores viales norte, centro y sur, habilita su enlace físico no solo con las distintas regiones del país sino también que le vincula al borde de la Cuenca del Pacífico a través de los principales puertos marítimos del litoral ecuatoriano; a su vez, la región ve facilitada su correspondencia con las principales vías de comunicaciones terrestres del sur de Colombia y norte del Perú.

La accesibilidad desde el este, que está determinada por los ríos Putumayo, Napo y Morona, viabilizará el tráfico fluvial y acoplará al país al Eje Multimodal Amazónico. Dichos ríos al ser internacionales y sucesivos, irradiarán una fuerza unificadora por el incremento del tráfico y favorecerán la integración del país a la Cuenca Amazónica, con los beneficios que conlleva el intercambio comercial; sin embargo el Perú y Colombia van a ver facilitadas su influencia en los sectores fronterizos del Ecuador.

CAPITULO III

VISION GENERAL DE LA CUENCA AMAZONICA

3.1 PERSPECTIVA GEOPOLÍTICA DE LA CUENCA AMAZÓNICA

La Cuenca Amazónica es la extensa zona geográfica del territorio sudamericano que contiene aproximadamente 7,5 millones de kilómetros cuadrados y se encuentra irrigada por el río Amazonas y sus afluentes, componiendo estos un complejo sistema fluvial que le confiere significado geopolítico a la referida zona. Esta se extiende desde las nacientes de sus numerosos afluentes que nacen en la vertiente este de los Andes, de la cual aproximadamente cuatro millones de kilómetros cuadrados corresponde a las llanuras propiamente dichas, hasta las proximidades del Océano Atlántico, influyendo en las regiones meridionales de Colombia y Venezuela, la oriental del Ecuador y Perú, la noreste de Bolivia y la mitad norte del Brasil.

➤ **Posición Geográfica y Configuración**

Esta cuenca, se encuentra atravesada horizontalmente por la Línea Equinoccial y posicionada geográficamente en la Zona Ecuatorial o Tórrida; espacialmente se ubica entre los Llanos del Orinoco y Guayana por el norte, el Altiplano Boliviano y la meseta del Mato Grosso por el sur, el Océano Atlántico por el este y los altos cordones andinos de Ecuador, Perú y Bolivia al Oeste y Sudoeste, respectivamente.

Los puntos más extremos de la cuenca comprenden: meridianos, desde los 45° de longitud oeste (población Corrente-Estado de Piauí-Brasil) y hasta los 79° de longitud oeste (confluencia de los ríos Canchis y Chinchipe-sector fronterizo del Ecuador y Perú); paralelos, desde los 06° de latitud norte (en la población de Roraima en Surinam) y hasta los 19° de latitud sur (Río Grande, al Este de la ciudad de Sucre en Bolivia).

La Amazonía presenta una configuración que se asemeja a una elipse, cuyo eje mayor se encuentra ubicado en concordancia con el paralelo 4° de latitud sur y alcanza las estribaciones de la Cordillera de los Andes; su eje menor está en correspondencia con la población de Piedras Negras, sobre el Guaporé. Existe por lo tanto una definición geográfica amazónica de 34° entre los extremos oeste-este, que constituyen aproximadamente 3.777 kilómetros de amplitud y de 25° entre los extremos norte-sur, que representan aproximadamente 2.777 kilómetros de anchura.

Su forma elipsoidal es la derivación de la definición configurada en el sentido de la superficie que cubre la hoya del río Amazonas y de sus afluentes, que coincide con el sentido oeste-este del Eje Multimodal del Amazonas, tomando su perímetro como el límite que bordea y articula a los países que son considerados como amazónicos con el objeto de

que geopolíticamente, los ríos amazónicos constituyan un vínculo eficaz de los intereses políticos, económicos, y sociales entre los países condóminos que forman parte del Tratado de Cooperación Amazónica. Respecto a su borde, establecer una estrecha relación entre el desarrollo de las vías de comunicación con la Cuenca del Pacífico y del Atlántico y con esto lograr la unidad tanto en el campo interno, que se impulsa en cada uno de los Estados Amazónicos y, externo en el ámbito regional respecto al área de influencia de la misma Cuenca y respecto a las Cuencas del Atlántico y Pacífico; Estados Amazónicos que viablemente podrán explotar los ríos como vías de comunicaciones fluviales, para lo cual será necesario que cada uno de ellos implemente la infraestructura portuaria fluvial necesaria con el objeto de lograr el mejoramiento y la habilitación de las fluviovías que son aptas para la navegación.

➤ **Superficie**

América del Sur es un vasto territorio que abarca una superficie aproximada de 17,8 millones de kilómetros cuadrados⁴² y representa el 12% de la superficie emergida del planeta. A lo largo de su borde occidental se elevan los Andes, una cadena montañosa de 8.900 kilómetros de longitud, la más larga y más alta del hemisferio occidental; tres cuartas partes de este hemisferio se encuentran en el trópico, y es allí donde se extiende la gran Cuenca Amazónica, la formación selvática más rica y extensa del mundo que comprende una superficie aproximada de bosque tropical de 7'537.000 km² y representa el 42% de la superficie de América del Sur.

⁴² Almanaque Mundial 2003, Editorial Televisa Internacional, S.A. de C.V, México D.F, pág 168

La Cuenca se compartimenta en ocho regiones amazónicas que se vinculan a los espacios territoriales correspondientes a los países condóminos del Amazonas de los cuales, Brasil posee el 66,2% de dicha cuenca que representa aproximadamente el 59% de su extensión territorial, siendo entonces el país que posee la mayor extensión amazónica, mientras que el Ecuador posee el 1,6% de la cuenca, que corresponde a la menor extensión, que constituye alrededor del 46% de su extensión geográfica continental..

El siguiente cuadro muestra la superficie y extensión de la Amazonía que cada país es dueño de la Cuenca Amazónica y el porcentaje del territorio nacional correspondiente.

Cuadro No. 6

División de la Cuenca Amazónica por países y relación porcentual Nacional y Regional

PAIS	SUPERFICIE KM² (1)	EXTENSIÓN AMAZONIA Km² (2)	% NACIONAL	% CUENCA
BRASIL	8,511,996	4,989,400	58,6	66,2
BOLIVIA	1,098,581	648,000	59,0	8,6
COLOMBIA	1,141,748	623,600	54,6	8,3
PERU	1,285,220	624,800	48,6	8,3
GUYANA	214,970	214,000	99,5	2,8
VENEZUELA	912,050	175,700	19,3	2,3
SURINAME	163,270	142,800	87,5	1,9

ECUADOR	256,370	118,700	46,3	1,6
TOTAL	13,584,205	7,537,000	55,48 (3)	100

Observaciones: (3) Este porcentaje representa la relación entre la extensión total de la Cuenca Amazónica y la superficie total del espacio integrado de los países Amazónicos.

Fuente: (1) Almanaque Mundial 2003; (2) Balda, M. CPMG. (2001). Estudio Geopolítico de la Ruta Transoceánica Fco. de Orellana-Manta/Esmeraldas

Elaboración: CPMG-EM Fabián Jarrín Moreno

Comparativamente, la extensión que abarca la Cuenca Amazónica, representa el 55,48% del espacio integrado que comprende la sumatoria de las superficies parciales de los países considerados como amazónicos; respecto a la superficie de América del Sur, aquella constituye aproximadamente el 76% en su extensión, lo que determina su valor geoeconómico y la necesidad de explotar la extensa red de rutas fluviales para vincular efectivamente a los diferentes núcleos poblacionales secundarios localizados en las riberas del Amazonas y sus principales afluentes a través de un dinámico transporte fluvial y, del comercio de bienes y prestación de servicios portuarios; actividades que demandan disponer de las facilidades de un puerto fluvial, trasbordo, almacenaje, y control.

➤ **Situación geográfica relativa**

La Cuenca Amazónica encierra un espacio fisiográfico situado en el centro-norte del hemisferio sudamericano; políticamente acopla territorios de los siguientes Estados condóminos: Ecuador, Colombia, Venezuela, Guyana, Surinam, Brasil, Bolivia y Perú; Guyana y Surinam,

que forman parte del Tratado, no son países amazónicos, pero sus territorios están influenciados por la ecología amazónica.

Constituye un núcleo geopolítico de Sudamérica, por sus características geográficas, ecológicas y económicas, se encuentra estrechamente vinculado a los países que se encuentran en contacto con el Océano Pacífico, como Ecuador, Colombia y Perú; con el Océano Atlántico, como Colombia, Venezuela, Brasil, Guyana y Surinam. Bolivia, un país mediterráneo, no tiene contacto con ambos océanos, pero su posición geográfica central es privilegiada al encontrarse ubicada en correlación de los cursos superiores de importantes afluentes del río Amazonas y del Plata. Por su amplitud espacial y el vínculo que ejerce el río Amazonas y sus afluentes, que cobrará importancia al concretarse el eje multimodal del Amazonas en el marco del Tratado de Cooperación Amazónica, favorecerá la integración política, económica, social y cultural entre los Estados condóminos del norte (Venezuela y Colombia), con los del noroeste andino (Ecuador y Perú) y los del Sur y Sudeste (Brasil, Bolivia y Argentina).

Si se considera que el río Amazonas y sus afluentes constituyen una gran red vial fluvial, el Eje Multimodal del Amazonas va a ir irradiando una intensa fuerza unificadora entre los países Amazónicos y a constituir en el vínculo de comunicaciones entre los bordes de las Cuencas del Pacífico y Atlántico considerando la posición relativa de la Cuenca Amazónica respecto a las Líneas de Comunicaciones Marítimas que surgen o arriban al continente sudamericano, es favorable respecto a América del Norte y del Sur, del Continente Asiático y de Europa; circunstancia que es favorable para el Ecuador por su situación geográfica relativa, que le posibilita aprovechar su posición central o interior en el ámbito de los países condóminos del Amazonas que, al

integrarse al eje multimodal del amazonas por medio del aprovechamiento de sus actuales puertos marítimos en el Pacífico y la implementación de los correspondientes puertos fluviales en el Napo o en el Marañón, se proyectará a los dos océanos al aprovechar la amplia red fluvial amazónica y la red vial terrestre que enlaza los actuales puertos del litoral con los futuros puertos fluviales a implementarse de la región oriental.

➤ **Condición Geográfica Esencial**

La Amazonía posee la condición geográfica de continental-marítima; muestra una amplia extensión física pero proporcionalmente tiene una pequeña porción de contacto con el Océano Atlántico, cuya salida corresponde a la Isla de Marajo (Brasil).

La corta distancia relativa que existe entre su extremo oeste, que corresponde principalmente al Ecuador por encontrarse al centro entre Colombia y Perú, y la margen este de la Cuenca del Pacífico, es de importancia para el enlace entre las Cuencas del Pacífico y Atlántico, para lo cual aproximadamente se prevé el empleo de un 90% del sistema fluvial amazónico y un 10% del sistema vial terrestre sea que corresponda al ramal norte del eje multimodal del amazonas, que llega a los Puertos de Tumaco (Colombia) y de Esmeraldas (Ecuador) o del ramal sur del mismo eje, que llega hasta el Puerto de Paita (Perú) y concordadamente a Puerto Bolívar (Ecuador), (Ver Gráfico 1).

➤ **Importancia geopolítica**

La importancia geopolítica de esta zona se deriva fundamentalmente de su situación geofísica con respecto a Colombia y Venezuela, la oriental del Ecuador y Perú, la noreste de Bolivia y la mitad norte del Brasil y, de su posición geográfica relativa a las Cuencas del Pacífico y Atlántico, en función de que, la navegabilidad del río Amazonas y sus principales afluentes, abre amplias posibilidades económicas y estratégicas de transformarse en un verdadero canal comunicante que bien puede competir con el Canal de Panamá, mediante la conexión entre los puertos amazónicos de los países sudamericanos de la costa del Pacífico con los del Atlántico en virtud de constituir excelentes líneas de comunicaciones fluviales que pueden ser explotadas por los países condóminos de la cuenca, principalmente Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, de conformidad con los lineamientos y principios establecidos en el marco del Tratado de Cooperación Amazónica.

Estratégicamente, al encontrarse atravesada por la amplia y navegable red fluvial y constituir una vía apta para el transporte fluvial, viablemente es la base esencial que contribuirá al futuro desarrollo de las actividades económicas de cada país y porque al contener recursos naturales potencialmente explotables, su extensión y su situación geográfica favorable, le hace ser inevitablemente vulnerable a las presiones derivadas del uso y aprovechamiento de los recursos naturales y de su explotación como vía de comunicaciones.

3.2 CORRELACION DE LA REGIÓN AMAZONICA ECUATORIANA Y LA CUENCA AMAZÓNICA

La Región Amazónica Ecuatoriana y la Cuenca Amazónica se encuentran estrechamente interrelacionadas en los aspectos históricos, geográficos y económicos.

➤ **Relación Histórica**

El proceso de evolución histórica del espacio Amazónico del Ecuador ha estado caracterizado por una serie de circunstancias geopolíticas desfavorables determinadas principalmente por la expansión territorial del Perú, la disminución progresiva del territorio ecuatoriano en virtud de las Cédulas Reales, Tratados y Convenios impuestos por la política internacional y la limitada consolidación de dicho espacio por parte del Estado Ecuatoriano.

Desde el año de 1830 hasta 1942, el Perú históricamente extendió su espacio territorial en el sector amazónico fronterizo con el Ecuador prosiguiendo una sistemática penetración bajo un concepto de *expansión fluvial* que se orientó a la ocupación progresiva de las riberas de los afluentes septentrionales del Marañón y del Amazonas que fueron propiedad del Ecuador y logrando con esto: controlar las desembocaduras de los ríos Santiago, Morona, Pastaza, Corrientes, Tigre, Napo y Curaray y, ejercer el dominio del curso inferior de los mismos.

Tomando en consideración las Leyes Geopolíticas de Ratzel y relacionándolas con la disminución progresiva del territorio ecuatoriano, se puede afirmar que la regresión del espacio amazónico ecuatoriano obedeció a la Cuarta y Quinta ley, así como la *Ley del Menor Esfuerzo*. La debilidad de la frontera ecuatoriana es una prueba de regresión ya que el Perú ha sabido aprovechar por una parte, la situación de abandono y desocupación que presentó la frontera amazónica ecuatoriana durante las épocas colonial y republicana al no cumplir su función de resistencia y consistencia y por otra, en su crecimiento y expansión, incluyó las cuencas de los ríos amazónicos ecuatorianos,

dado que desde 1830 y con mayor fuerza en 1941 el Perú avanzó paulatinamente por los ríos navegables ubicados al norte del Marañón sin encontrar ninguna resistencia ecuatoriana hasta lograr la ocupación de los espacios indicados en el Protocolo de Río de Janeiro suscrito en el año de 1942 y la posterior consolidación de sus intereses políticos durante el proceso de paz formalizado mediante el Acuerdo de Brasilia del 26 de Octubre de 1998.

La restringida consolidación del territorio amazónico por parte del Ecuador desde la época colonial, en que el avance de la actividad misionera religiosa fue discordante con la acción de conquista del grupo colonial impidió la fijación de los cimientos cívicos en los pueblos sometidos, hasta la década de los años 40 que se caracterizó por una deficiente relación entre el Poder Nacional y las condiciones particulares de la región y, reflejada por un limitado apoyo funcional del núcleo de cohesión a la frontera amazónica, especialmente en lo concerniente a la expresión Militar cuya relativa presencia no permitió detener la expansión del Perú en tierras amazónicas del Ecuador y con esto la inclusión de las cuencas de los ríos orientales a su territorio.

➤ **Relación geográfica**

Especialmente, la cuenca amazónica constituye una unidad geográfica del Continente Sudamericano caracterizada por su extensión, posición central, y esencialmente por su hidrografía, orografía, clima y recursos naturales. La Región Oriental del Ecuador, al formar parte de esta cuenca y figurativamente al encontrarse alojada en ella y ocupar una posición exterior al encontrarse ubicada relativamente sobre su periferia, presenta condiciones geográficas similares que contribuyen a

establecer y mantener beneficiosas relaciones internacionales del Ecuador con los países condóminos del Amazonas.

La Amazonía es un extenso territorio caracterizado por una selva espesa que le recubre en alrededor del 80%; se encuentra escasamente poblada y presenta una densidad⁴³ promedio de alrededor de 1 habitante/km²; los centros poblados están habitualmente asilados por la falta de vías de comunicaciones terrestres, sin embargo, al disponer de una red hidrográfica navegable de más de 50.000 kilómetros y la más amplia del mundo, que conforma un verdadero sistema fluvial de aproximadamente 7.000 kilómetros de longitud y cuyo eje principal es el río Amazonas, constituye un área potencial cuya trascendencia política, económica y estratégica en la región se posibilitará al implementarse el Eje Multimodal del Amazonas en el marco del Tratado de Cooperación Amazónica.

➤ **Relación económica**

El Tratado de Cooperación Amazónica es de interés económico para los países amazónicos por ser el marco regulador de sus esfuerzos e iniciativas nacional y regional que posibilita la integración de la Amazonía en virtud de que los ríos amazónicos configuran un vínculo eficaz de comunicación entre los países condóminos con el Océano Atlántico y el Pacífico.

El Ecuador, por su posición geográfica central, al encontrarse situado en el centro de los dos ramales del eje multimodal que llegan a la costa este del Pacífico; en el sentido este-oeste, implica que tiene relación con los dos ramales, el norte que se originaría desde los puertos fluviales que sean implementados por Colombia y Ecuador en los

⁴³ Narváez, L. (2003), El Tratado de Cooperación Amazónica. Conferencia dictada en el IAEN.

ríos Putumayo y Napo respectivamente, siguiendo por el tramo terrestre priorizado en el Tratado de Cooperación Amazónica que cubre la ruta Guepí, Pasto, Tumaco, en territorio Colombiano, y la ruta terrestre Puerto Francisco de Orellana, Quito, Esmeraldas o Manta, en territorio Ecuatoriano; y, el ramal sur que comprendería el tramo terrestre priorizado del eje terrestre Sarameriza, Olmos, Puerto de Paita, en territorio Peruano, al que puede acceder el Ecuador por medio de la explotación de la fluviovía del río Morona y que determinaría la implementación de la infraestructura portuaria fluvial en Puerto Morona.

Las facilidades portuarias que el Ecuador implemente en los ríos orientales del Napo y Morona estimularán el desarrollo de las actividades económicas y el intercambio comercial en la región oriental e interandina al establecer dos centros de atracción en los sectores norte y sur del país, lo que consecuente contribuirá al mejoramiento económico del Ecuador al transformarse en un área de influencia de gran valor por su posición central respecto a los sectores sur de Colombia y, norte y este del Perú. y, por su acoplamiento físico con Brasil a través de los ríos Putumayo, Napo y Morona que forman parte del sistema fluvial del Amazonas.

Como la posición geográfica relativa del Ecuador es favorable respecto al Canal de Panamá y las principales rutas del tráfico marítimo que atraviesan la Cuenca del Pacífico y, al disponer de cuatro puertos en su litoral continental y de una adecuada red vial nacional en el sentido oeste-este, la implementación de la infraestructura portuaria fluvial en los ríos orientales del Napo y Morona debe a su vez estar perfeccionada con el resguardo del componente naval de la expresión militar del Poder Nacional con la finalidad de ejercer soberanía y mantener el control efectivo de las líneas de comunicaciones fluviales de la Región Amazónica Ecuatoriana en consideración de que los ríos, al

tener el carácter de internacionales, ejercen a la vez una influencia unificadora de la nacionalidad en el orden interno y expansiva en lo externo respecto principalmente con el Perú, y la influencia negativa de los problemas internos de Colombia.

3.3 RELACIONES DE LAS CUENCAS DEL PACÍFICO Y ATLÁNTICO CON LA CUENCA AMAZÓNICA

La Cuenca Amazónica, corazón de Sudamérica y pulmón del mundo, geográficamente ocupa una relativa posición central respecto a las Cuencas del Pacífico y Atlántico; estas cuencas oceánicas guardan una marcada relación geográfica y funcionalidad política y económica con la Cuenca del Amazonas; relaciones que están determinadas principalmente por los siguientes factores:

- a) La posición geográfica relativa y el sistema fluvial del Amazonas;
- b) La movilidad marítima, terrestre y fluvial y, el Tratado de Cooperación Amazónica; y,
- c) La existencia de bloques regionales y subregionales económicos y comerciales que confluyen en las tres Cuencas.

➤ **La Cuenca del Pacífico**

La Cuenca del Pacífico, geográficamente es el mayor escenario marítimo del mundo al abarcar una superficie de 68,5 millones de km²; enlaza a 45 países ribereños que presentan características geoeconómicas heterogéneas y de diverso grado de desarrollo; congrega el 45% de la población mundial y, genera el 50% del comercio

internacional y el 25% del tráfico aéreo mundial⁴⁴. En sus costas se encuentran ubicadas cinco de las grandes potencias económicas y la más alta concentración demográfica del planeta, lo cual genera un importante y atractivo mercado internacional caracterizado por su dinamismo comercial, la presencia de importantes bloques económicos, y la complementariedad de sus economías.

Tres de los cuatro bloques económicos que actualmente ostentan el liderazgo económico mundial como son: los EE.UU de Norteamérica, el Japón, los países que conforman la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) y, la emergente República Popular China, predominan en el escenario del Océano Pacífico; todos ellos, requieren recursos naturales y materiales para satisfacer las necesidades de su cada vez más creciente población y de sus diferentes industrias, vienen demostrando su interés en ampliar sus mercados principalmente hacia la Región de América del Sur, y particularmente hacia los países ubicados en la costa este y oeste de la región, basados en su influencia política y económica, como lo es EE.UU, y en su capacidad tecnológica y económica, como Japón y los países integrantes del ASEAN.

La Cuenca Amazónica, al ocupar una posición central respecto a los países amazónicos en la región Sudamericana, enlaza a cuatro países que poseen importantes puertos marítimos en el Océano Pacífico y Atlántico y, puertos fluviales implementados en su interior; dichos países son Colombia, Ecuador, Perú y Brasil respectivamente.

La concurrencia del Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC), que es el foro empresarial de negocios y congrega a 120 empresas más importantes de los países ribereños del Pacífico y

⁴⁴ BALDA S. Manuel. CPGF-EM. (2001). Estudio Geopolítico de la Ruta Transoceánica Francisco de Orrellana-Manta/Esmeraldas y sus repercusiones. Tesis de Maestría.

promueve en la Cuenca el comercio y la inversión y, del Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC), que es una organización tripartita integrada por los sectores empresarial, gubernamental y académico de cada país que procura concretar la cooperación en la Cuenca, vigoriza la importancia económica de la correlación entre la Cuenca del Pacífico y Amazónica.

Tal relación política y principalmente económica entre las dos cuencas, determina el alcance de la situación geográfica relativa del Ecuador respecto a aquellas cuencas y al Eje Multimodal del Amazonas al disponer de: la infraestructura portuaria en la costa Este del Océano Pacífico, la red vial que le habilita el acceso al sistema fluvial de la Cuenca Amazónica.

➤ **La Cuenca del Atlántico**

La Cuenca del Atlántico geográficamente ocupa una posición exterior respecto a la Cuenca Amazónica al relativamente encontrarse ubicada en su periferia; en la actualidad en esta cuenca coexisten dos importantes bloques económicos regionales, un bloque subregional en proceso de consolidación y, una área de libre comercio hemisférica en formación. La Unión Europea y el Mercado Común conformado por Canadá, Estados Unidos y México, constituyen dos grandes bloques regionales que representan importantes mercados económicos en expansión; el MERCOSUR, un bloque subregional Sudamericano que promueve la integración económica entre sus cuatro Estados-Partes: Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay, se orienta a consolidar la Zona de Libre Comercio y de la Unión Aduanera hasta el año 2005 y a la constitución efectiva del Mercado Común del Sur en el futuro, se mueve previsiblemente hacia una expansión horizontal de relacionamiento amplio negociando acuerdos de libre comercio con el bloque subregional de la

Comunidad Andina de Naciones (CAN), otros bloques regionales y con países como Chile, Ecuador, Perú y México, a fin de lograr una mejor inserción en el nuevo orden económico internacional; y, el ALCA, un proyecto de integración económica impulsado políticamente por los EE.UU que, hasta el año 2005, deberá entrar en vigencia el Mercado Común de las Américas.

La correlación económica este-oeste y norte-sur existente entre los bloques regionales de Europa y América, la internacionalización del mercado, y la dinamización del intercambio comercial entre dichos mercados económicos, genera un flujo de bienes y servicios que se movilizan por vía marítima empleando medios de transporte marítimo y enlazando los principales puertos marítimos del Brasil en el Atlántico; a su vez, la ampliación horizontal del influjo económico y la expansión regional y extraregional de los mercados desde el Atlántico al Pacífico, demanda el aprovechamiento de los puertos y la ruta fluvial del Amazonas mediante la utilización de la red del transporte marítimo mundial.

Dicha red comprende, el denominado servicio *Alrededor del Mundo*, que enlaza los grandes puertos ubicados en el Océano Atlántico en el eje este-oeste utilizando buques porta contenedores post-Panamá con capacidad de transportar sobre los 4.000 contenedores de 20 pies (TEUS⁴⁵), donde se reciben y entregan la carga y constituyen grandes centros de acopio y distribución y, complementariamente se asocia con el tráfico marítimo que transita en el eje norte-sur, cuyos medios de transporte son buques alimentadores denominados *Feeders*, cuya capacidad de carga es de 1.000 a 1.500 TEUS, que arriban a terminales marítimas que son puertos relativamente menores.

⁴⁵ TEU: Denominación empleada para designar a los contenedores de 20 pies como unidad equivalente de medida para fines del comercio marítimo.

En el Océano Atlántico, los puertos Brasileños de Mapaca y Belem son los terminales marítimos más importantes considerados en el sector este del Eje Multimodal del Amazonas, por encontrarse ubicados en la desembocadura del Río Amazonas y comprender el área de influencia del mencionado eje. Estos puertos van a constituir los grandes centros de acopio y distribución de la carga que sea transportada en contenedores, cuyos destinos serán los países que integren los mercados regionales y subregional que bordean la Cuenca del Atlántico y aquellos que son condóminos de la Cuenca Amazónica, ya que para este caso, el corredor interoceánico, representado por el Eje Multimodal del Amazonas, viabiliza la interconexión de los antes mencionados puertos Brasileños con aquellos que se encuentran o sean construidos en las riberas del sistema fluvial amazónico y los puertos Ecuatorianos ubicados en el Pacífico; corredor que se caracteriza por priorizar el sistema de transporte multimodal desde y hacia los puertos de exportación y destino hasta los principales centros de consumo.

3.4 SISTEMA DE COMUNICACIONES FLUVIALES: PUERTOS

De los elementos físicos geoviales que influyen en el desarrollo y la seguridad de los Estados, las vías de comunicaciones integradas y los medios de transporte desarrollados, en lo interno, constituyen importantes elementos de contacto, de estímulo al desarrollo económico y nexos de la unidad nacional; y, en lo externo, favorecen la integración binacional o regional mediante el intercambio comercial y cultural y, fomentan el entendimiento político entre Estados. Sin embargo, el flujo político y económico esencialmente vinculante que ambos elementos ejercen en los países amazónicos, por el diferente grado de desarrollo económico y geovial que dichos países presentan, que para el caso particular del Ecuador es desfavorable respecto a Perú y Brasil, el mejoramiento de su condición geovial en la Región Oriental debe ser

concordante con el control soberano y la seguridad de dichas vías y medios, especialmente los fluviales y respaldado por su Poder Militar.

En función del Eje Multimodal del Amazonas, los países condóminos de la Cuenca Amazónica se encuentran vinculados por un sistema de comunicaciones fluviales que se halla configurado principalmente por la extensa red del río Amazonas y sus afluentes navegables, que constituyen medios naturales de comunicaciones y, las rutas terrestres, férreas y aéreas que lo complementan y son medios artificiales de comunicaciones. Las vías de comunicaciones, fluviales, terrestre y aéreas, presentan distinto grado de desarrollo en virtud del fomento de la circulación interna y externa, la infraestructura portuaria, los costos de operación, y la demanda de medios de transporte.

Cuadro No. 7

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE PAISES AMAZÓNICOS					
PAIS	PUERTOS FLUVIALES			CORREDORES ALTERNATIVOS	PUERTOS MARITIMOS
	RIO (S)	TERMINAL FLUVIAL DE TRANSBORDO	CONDICION	DIRECCIÓN ESTE-OESTE (1)	PACIFICO/ ATLANTICO
COLOMBIA	PUTUMAYO	PUERTO ASÍS	En proceso de reconstrucción	Pto. Tumaco-Pasto-Mocoa-Pto.Asís-Manaos-Ptos. Macapá/Belém	BUENAVENTURA TUMACO (PACIFICO)
ECUADOR	PUTUMAYO	PTO. EL CARMEN	No disponible	No Viable por seguridad	ESMERALDAS MANTA GUAYAQUIL P. BOLIVAR (PACIFICO)
	NAPO	FCO. ORELLANA	No disponible	Ptos.Esmeraldas/Manta-Quito-Coca-Rocafuerte-Tabatinga-Manaos-Ptos.Macapá/Belém	
		ROCAFUERTE	No disponible		
MORONA	PUERTO PROAÑO	No disponible	Ptos. Guayaquil/ Bolívar-Cuenca/Loja-Méndez-Pto.Morona-Pto América-Nauta-Iquitos-Tabatinga-Manaos-Ptos.Macapá/Belém		
PERU	MARAÑÓN	SARAMERIZA	Nuevo terminal	Ptos. Paita/Bayovar-Piura-	PAITA

	HUALLAGA	YURIMAGUAS	Disponible	Olmos-Borja- Yurimaguas/Sarameriza- Pto. América-Nauta- Iquitos-Tabatinga- Manaos-Ptos. de Macapá/Belém	BAYOVAR CALLAO (PACÍFICO)
	UCAYALI	PUCALLPA	Disponible	Pto. Callao-La Oroya- Tingo María-Pucallpa- Nauta-Iquitos-Tabatinga- Manaos-Ptos de Macapá/Belém	
	AMAZONAS	IQUITOS	Disponible		
BRASIL	AMAZONAS	ITACOATIARA	SI	Ptos..Macapa/Belém- Iquitos Sarameriza/Yurimaguas- Olmos-Paita/Bayovar	MACAPÁ BELEM (ATLÁNTICO)
	TAPAJÓS	SANTAREM	SI		
	SOLIMÓES	MANAOS	SI	Ptos. Macapá/Belém-Pto. Asís/Coca- Ptos.Esmeraldas/Tumaco	
TOTAL			07TERMINALES		08 PUERTOS
FUENTE: IIRSA Visión de Negocios del Eje Multimodal Amazonas, Segundo Informe; Quito, 07 de Abril del 2003					
OBSERVACIONES: (1) La dirección para Brasil es de Oeste a Este					
ELABORADO POR: CPGF-EM Fabián Jarrín Moreno					

De acuerdo con lo especificado en el Cuadro No. 7, únicamente Perú y Brasil cuentan con terminales fluviales, no así Colombia y Ecuador que deben implementar la infraestructura portuaria necesaria que les habilite disponer de terminales fluviales de trasbordo y permita articular las vías de comunicaciones terrestres con las fluviales y con ello viabilizar las diferentes alternativas de interconexión bioceánica en ambos sentidos; existen por lo tanto cinco corredores multimodales de transporte bioceánicos, nueve puertos marítimos disponibles en el Océano Pacífico y dos en el Atlántico; los mismos que facilitarían la funcionalidad del sistema de comunicaciones multimodal amazónico, que va desde los diferentes puertos del Pacífico hasta la desembocadura del río Amazonas en la ciudad Brasileña de Macapá, Capital del Estado del mismo nombre.

En el caso particular del Ecuador, por su posición geográfica favorable respecto al eje multimodal, dispondría de cuatro puertos en el Pacífico, de los cuáles sobresalen Manta, Esmeraldas y Puerto Bolívar

por encontrarse ubicados en la línea de costa y ser abiertos al mar; en cambio el Puerto de Guayaquil, al encontrarse en el interior del Golfo del mismo nombre, determina que su funcionalidad para ser receptor de buques portacontenedores alimentadores se vea limitado por la longitud del canal de acceso y el horario e influencia de la marea. En cambio, Manta y Esmeraldas, al encontrarse abiertos al mar, su funcionalidad se ve favorecida al no tener restricciones de profundidad, marea y por su accesibilidad directa desde/hacia el mar.

En cuanto a los terminales fluviales que sean implementados en los ríos Napo y/o Morona, la regularidad de la navegación para arribar con eficiencia al Amazonas y los puertos fluviales Peruanos y Brasileños está determinado por las características hidrográficas que presentan dichos ríos y, la influencia de la profundidad y el período del año que son utilizables por las llenantes y condiciones climáticas.

➤ **Vías de comunicaciones y puertos fluviales**

En la Amazonía, la red de comunicaciones fluviales está conformada por los ríos navegables, entre los cuales se destacan principalmente el Putumayo, Napo, Morona, Marañón, Huallaga, Ucayali, Amazonas, Tapajós, Solimoes, Negro y Madeira.

El empleo de estos ríos amazónicos como vías de comunicaciones fluviales en la actualidad es aún limitado por una serie de factores restrictivos que dificultan su aprovechamiento tales como la falta de infraestructura portuaria y la reducida demanda de transporte fluvial especialmente en Colombia y Ecuador; además, coexisten una serie de obstáculos naturales determinados por la hidrografía y de seguridad por las presencia del narcotráfico, en especial en la frontera de Colombia con Ecuador, Perú y Brasil; sin embargo, el transporte fluvial se perfila como el medio de transporte más adecuado por las particulares condiciones

naturales del ecosistema, las características hidrográficas y la topografía de la región que dificultan la construcción de vías terrestres, el abastecimiento de los principales centros poblados que se lo realiza fundamentalmente por vía fluvial, el reducido impacto ecológico que representa el empleo de dichos medios de transporte, y la utilización del ecoturismo como una actividad complementaria y adicional.

La explotación de dichas vías fluviales constituye la mejor alternativa de desarrollo sustentable para los países amazónicos, teniendo presente que existe la preocupación regional y mundial por la conservación ambiental de la Cuenca Amazónica y que, al ser vías naturales de comunicaciones, no demandan la inversión de ingentes recursos económicos para su construcción o mantenimiento.

En cuanto a los puertos fluviales existentes y que se encuentran correlacionados con el Eje Multimodal del Amazonas, los países presentan la siguiente condición de sus terminales fluviales:

- **Colombia** dispone en su región amazónica de los siguientes puertos:

1) Puerto Asís, es un terminal fluvial en el río Putumayo que dispone de un muelle flotante para embarcaciones mayores y en la actualidad se encuentra en condiciones de reconstrucción.

2) Puerto fluvial en Puerto Nariño ubicado en las riberas del Putumayo, dispone de un atracadero para embarcaciones menores y mayores pero no es un terminal fluvial.

3) Leticia, es un puerto ubicado en las proximidades de la desembocadura del río Yavarí en el Amazonas, posee un muelle flotante para embarcaciones mayores.

- **Ecuador:** no dispone de Puertos Fluviales ni de la infraestructura adecuada que habiliten la explotación de las fluviovías del Napo y Morona, presentando incipientes terminales fluviales en las poblaciones de:

- 1) Puerto El Carmen en la ribera sur del río Putumayo;
- 2) Francisco de Orellana y Rocafuerte en el río Napo;
- 3) No existe un terminal fluvial en Puerto Proaño en las riberas del Río Morona.

- **Perú,** en la región amazónica cuenta con los siguientes puertos fluviales:

1) Puerto Fluvial de Iquitos, dispone de terminal fluvial que cuenta con un muelle flotante de 187 metros de largo por 16 de ancho y es empleado para el embarque y desembarque de la carga transportada por vía fluvial en la Amazonía Peruana; posee 7 áreas cerradas para almacenamiento de carga general y dispone de cuatro patios para contenedores con una área de 13.568 m²; ofrece facilidades para el atraque de buques de 10.000 TBP, que sirven en la ruta Iquitos-EE.UU; en la actualidad presenta una proyección de construir un terminal de aguas profundas.

2) Los puertos fluviales de Yurimaguas en el río Huallaga y de Pucallpa en el río Ucayali, constituyen terminales fluviales que acceden la circulación de productos agrícolas e industriales hacia Iquitos.

3) En proyecto, los centros de comercio y navegación, destinados al almacenamiento, transformación y comercialización que se encuentran ubicados en Pijuyal, ubicado en el Río Amazonas y, en Saramiriza, localizado en la ribera del Río Marañón.

- **Brasil:** Presenta importantes puertos fluviales como se detalla a continuación:

1) Puerto de Manaus, en la confluencia del río Negro con el Solimoes, posee una muy buena infraestructura portuaria constituida principalmente por nueve almacenes de carga general cubiertos con un área total de 16.232 m², dos patios cubiertos, uno de ellos para contenedores y con una superficie de 17.823 m²; este puerto dispone de accesos viales hacia el interior del Brasil y su utilidad radica en servir de enlace para el tráfico marítimo que se orienta hacia el Atlántico. A este puerto arriban y zarpan buques de transporte intermodal rodo-fluvial tipo RO-RO Caboclo⁴⁶ que movilizan la producción industrial de Manaus hacia el mercado interno Brasileño y de la carga que demanda dicho puerto para su sustento y desarrollo. Adicionalmente, este puerto cuenta con un astillero naval cuya capacidad es de 25.000 toneladas y una Zona Franca desde 1967; constituye un atractivo centro turístico.

2) Puerto de Santarem en la desembocadura del río Tapajós, constituye un puerto intermedio entre Manaus y Belém; es un centro de producción agrícola que abastece a ambos puertos antes mencionados.

3) Puerto de Macapá ubicado en el canal norte del delta Amazónico que se caracteriza por ser un centro del comercio y de la industria y dispone de un terminal fluvial.

4) Puerto de Belém do Para, que está ubicado en el sur del delta amazónico en la Bahía de Guajará a 120 kilómetros del Océano Atlántico; por su posición geográfica, es el principal centro del comercio del norte brasileño; dispone de tres muelles comerciales: Muelle 1, con 1.040 metros y profundidad de 6 metros, Muelle 2 de 300 metros y 2.5 metros de profundidad con capacidad para servicios fluviales en operaciones Roll On y Roll Off, y el Muelle 3 de 400 metros de extensión y

⁴⁶ RO-RO Caboclo: denominación empleada para designar a las barcazas que sirven de medio de transporte fluvial en la Amazonía Brasileña cuya capacidad de carga permite embarcar y desembarcar vehículos que contienen carga contenerizada.

nueve de profundidad; este puerto dispone de 17 almacenes de carga general y superficie total de 39.600 m², 10 patios de almacenamiento de los cuales uno es para contenedores con una superficie de 9.620 m² y nueve de carga general con 27.650 m² de superficie.

➤ **Vías de comunicaciones terrestres**

La red vial marginal de la selva, se origina en Maracaibo, Venezuela, atraviesa Colombia, Ecuador, Perú y llega a Bolivia; cruza al eje multimodal en el sentido norte-sur y es una carretera pavimentada que se ha desarrollado próxima a los centros de concentración poblacional. No existe continuidad ni comunicación directa por vía terrestre entre los países Andinos de Colombia y Ecuador con Brasil. Únicamente el Perú mantiene conexión vial con el Brasil a través de la carretera Callao, Cerro de Pasco, Tingo María, Cruceiro do Sul.

Respecto al Ecuador, el sistema de vías que une los pasos de frontera norte y sur, y los puertos fluviales y marítimos con las capitales de las Provincias, está conformado por 12 corredores arteriales que conforman una malla vial estratégica que comprende unos 5,735.31 Km. lineales (66%); y por 39 vías colectoras que suman unos 2,901.65 Km. lineales (34%) y la longitud total de la red estatal es de unos 8,636.96 Km.

Sin embargo, la vía marginal de la selva de la Región Amazónica Ecuatoriana, que forman parte de la red vial del país, se encuentra más próxima a los ramales norte (Colombia-Ecuador) y sur (Perú-Ecuador) del eje multimodal y a los principales afluentes del río Amazonas como son el Putumayo, Napo y Morona, lo cual relativamente favorece al país por su posición geográfica respecto a Colombia y Perú para que, con la implementación de los puertos fluviales en los ríos Napo o Morona, pueda desarrollar dichos ríos como vías comerciales con la finalidad de

motivar el intercambio de productos desde los lugares de producción o centros industriales de la sierra y costa ecuatoriana a los mercados externos como son los principales centros poblados del Perú y Brasil que se encuentran asentados en las riberas de la red fluvial del Amazonas.

En cuanto a la red ferroviaria en la Cuenca Amazónica, esta es relativamente incipiente, circunscribiéndose a limitados espacios asilados pero que en todo caso su desarrollo en la cuenca es prácticamente nulo.

➤ **Vías de comunicaciones aéreas**

Las vías de comunicaciones aéreas, comprenden los terminales aeroportuarios y las rutas de tráfico aéreo; en la cuenca amazónica, por su amplitud, el espaciamiento y relativo aislamiento entre los principales centros poblados amazónicos, de manera especial los ubicados en el sector del trapecio de Leticia y los principales núcleos poblacionales del Perú y Brasil, y la falta de rutas transitables, la infraestructura aeroportuaria sirve de complemento del sistema de comunicaciones amazónico y el transporte aéreo ofrece una alternativa al transporte fluvial, por su rapidez y comodidad. Sin embargo, su limitada capacidad de carga y los costos de operación y fletes reducen su uso para el movimiento de pasajeros y carga, pero contribuyen al progreso, bienestar y al mantenimiento del intercambio económico, cultural y social entre dichos centros poblados y entre estos con los principales núcleos urbanos ubicados en el interior del país o de los países de la Cuenca Amazónica.

La infraestructura aeroportuaria de la Cuenca Amazónica consta de 30 terminales aéreas, representan el 12% de los 259 aeropuertos

existentes en total de los países condóminos del Amazonas; sobresale Brasil con 15 aeropuertos, de los cuáles 7 se encuentran ubicados en las proximidades del eje multimodal; le sigue Perú con 4 terminales de los cuáles tres se encuentran ubicados próximos al eje multimodal. Colombia posee 03 terminales, de los cuales uno está ubicado en Leticia.

En el caso particular del Ecuador, la Región Amazónica dispone de dos terminales aéreas, uno en Nueva Loja y otro en Francisco de Orellana, los mismos que, por su proximidad relativa a los Aeropuertos de Quito, Guayaquil y Manta, contribuyen a mejorar la posición geográfica favorable con respecto al resto de los países amazónicos; sin embargo, aquellos solo sirven para el servicio interno del transporte aéreo, y el aeropuerto de Francisco de Orellana al momento se encuentra inhabilitado por requerir que la pista se amplíe para garantizar las operaciones aéreas comerciales. El mejoramiento de la condición geovial posibilitará al Ecuador ofrecer al comercio exterior de los países de la CAN y MERCOSUR un corredor integrado de vías de comunicaciones desde el Océano Pacífico hasta las puertas de la Cuenca Amazónica.

3.5 PERSPECTIVAS POLÍTICAS Y ECONÓMICAS PARA EL ECUADOR

En general, América del Sur es la región que políticamente se mantiene en un ambiente de relativa paz; situación de relatividad que está siendo limitada por las cuestiones fronterizas pendientes entre Venezuela y Colombia en las cercanías del lago Maracaibo, por la aspiración Boliviana de disponer una salida al mar y, por los problemas que suscita la presencia del narcotráfico en los países andinos. Para el Ecuador, el conflicto interno de Colombia se presenta como un serio obstáculo, que al ampliarse al territorio nacional, le impediría utilizar a mediano plazo el río Putumayo

como vía de comunicación fluvial, lo cual afectará a sus objetivos de seguridad, soberanía nacional, integridad territorial y desarrollo integral.

En particular, los países que forman parte del Tratado de Cooperación Amazónica, mantienen un equilibrado marco de relaciones políticas en la cual las tensiones limítrofes entre los Estados parte fueron resueltas a partir del Acuerdo de Paz firmado entre el Ecuador y Perú, bajo una perspectiva favorable y realista. En este sentido, el Ecuador al haber firmado en Brasilia el Tratado de Comercio y Navegación del 26 de Octubre de 1998, tiene garantizada la navegación pacífica, el comercio en el río Amazonas y sus afluentes septentrionales, y el derecho a transportar carga desde y hacia terceros países de conformidad con el mencionado Tratado.

El interés del Ecuador de avanzar hacia la integración latinoamericana, se verá apoyado por las relaciones entre la Comunidad Andina de Naciones y el MERCOSUR que buscan conformar una zona de libre comercio, que beneficie a los 300 millones de habitantes de sus nueve países miembros. Se transpone entonces las jurisdicciones geográficas de cada uno de los países amazónicos en procura de consolidar un auténtico desarrollo latinoamericano que les permita enfrentar juntos al proceso globalizador en mejores condiciones que las actuales, contribuyendo definitivamente a fortalecer su integración, por lo que consecuentemente será necesario que cada uno de los países amazónicos ejerza la soberanía en sus ríos nacionales y aporten en la cimentación y consolidación de una verdadera paz regional, mediante el fortalecimiento de las relaciones entre los Estados Amazónicos y el fomento de medidas de confianza y seguridad entre ellos.

La Cuenca Amazónica, al ocupar una posición central respecto a las Cuencas del Pacífico y Atlántico, al encontrarse atravesada

horizontalmente por el sistema fluvial del Amazonas, la complementariedad de las economías de los países amazónicos y, la existencia de mercados subregionales y regionales, posee una importante situación geopolítica por la particularidad de contener una de las principales rutas fluviales que posibilita enlazar a ambas cuencas oceánicas y convertirse en una importante vía fluvial de comunicaciones con fines comerciales o económicos para los países condóminos del Amazonas, en especial para Brasil, Colombia, Perú y Ecuador. Para el Ecuador, la explotación de los ríos Napo y Morona constituye una forma de consolidar los ineludibles derechos Amazónicos, de lograr la integración espacial y la cohesión social

El Eje Multimodal del Amazonas, al presentar una configuración aproximada de línea recta, unirá los principales terminales marítimos de la costa este del Océano Pacífico, que corresponden a los puertos Ecuatorianos de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar, el puerto de Tumaco en el sur de Colombia y, el puerto de Paita en el norte del Perú, con los puertos Brasileños de Macapá y Belém ubicados en la desembocadura del Río Amazonas en el Atlántico; adjuntamente se integran los actuales puertos fluviales Brasileños de Santarem, Manaus y Tabatinga y, los Peruanos de Iquitos y Yurimaguas, posicionados a lo largo de su ruta y los que adicionalmente sean implementados por Colombia en Leticia o Gueppi, por el Ecuador en los ríos Napo y Morona y, por el Perú en Sarameriza.

El Eje Multimodal del Amazonas se constituye en el núcleo articulador del intercambio comercial que se efectúe entre los mercados económicos regional y subregional por medio de la movilidad del transporte multimodal en el sentido Este-Oeste, modalidad de transporte cuya característica principal es la de utilizar continuamente la vía marítima, terrestre y fluvial y, en que los puertos por una parte, originan centros de acopio y distribución de la carga y por otra, son un

intercambiador múltiple que viabilizan el transporte integrado de puerta a puerta.

La favorable ubicación geográfica del Ecuador y la disponibilidad de cuatro puertos marítimos le facilitan acoger las rutas de tráfico marítimo comercial que cruzan el Océano Pacífico y provienen principalmente desde el oeste como la del Japón, desde el norte como las de EE.UU, y desde el Sur como las de Perú y Chile. Sin embargo, hay que tener presente que Colombia posee un puerto petrolero en Tumaco y Perú un puerto en Paita, los cuales podrían ser los principales competidores portuarios en cuanto a ofrecer servicios de acopio y distribución de carga principalmente contenerizada, tomando en consideración de que, en la costa este del Pacífico, no existe un gran puerto de trasbordo de que reúna las características requeridas para acoplarse al servicio de transporte marítimo ~~%Alrededor del mundo;~~ y, según el estudio de Visión de Negocios del Eje Andino, realizado por la CAF, el BID de Abril del 2003, existe una baja probabilidad de localización de un mega puerto en el área marítima costera del Pacífico este por la modesta actividad comercial, baja eficiencia portuaria, lejanía de los grandes ejes de transporte marítimo y elevado costo del transporte.

El Ecuador, al no disponer de la infraestructura portuaria fluvial en los ríos Napo y Morona, le impediría convertirse en el receptor del transporte multimodal y centro del intercambio comercial entre los bloques regionales y el subregional, en el sentido Este-Oeste y viceversa. Al implementar dichos puertos fluviales y complementarlos con el mejoramiento de la infraestructura física en carreteras, aeropuertos y por que no un sistema ferroviario, se estaría contribuyendo notablemente por una parte, a mejorar la competitividad portuaria del país en la región sudamericana y por otra, a vincular a la Región

Amazónica u Oriental a la actividad económica del país e integrarla al desarrollo y cohesión social.

La condición geovial del Ecuador, que se perfeccionará con la implementación de los puertos fluviales en la Región Amazónica facilitará la integración física de la región, de conformidad al compromiso establecido en el Artículo X del Tratado de Cooperación Amazónica, respecto a la interconexión vial del transporte fluvial y aéreo que tiene por objeto prioritario de incorporar plenamente los territorios amazónicos correspondientes a sus respectivas economías nacionales.

Aunque, la conformación actual de la red sirve adecuadamente a cada una de las provincias del país, todavía existen grandes espacios del territorio nacional, como es el caso de la Región Oriental, que por sus características hidrográficas y conformación específica tienen baja densidad y un aceptable infraestructura de transporte terrestre pero centrada fundamentalmente en la cota de los 300 msnm, pero que no abarca la parte baja de la amazonía ecuatoriana, lo cual y de acuerdo a sus necesidades y características físicas, deberán ser incorporadas al desarrollo nacional a través del uso de algún medio de transporte, como por ejemplo el fluvial que es el que más se adapta a la región o el transporte por ferrocarril, que es una alternativa aceptable de implementar.

CAPITULO IV

IMPLEMENTACION DE LOS PUERTOS FLUVIALES Y PERSPECTIVAS DE DESARROLLO

4.1 MARCO LEGAL

4.1.1 Constitución Política de la República del Ecuador

La Constitución Política, en el Artículo 243 establece como Objetivos Permanentes de la Economía entre otros: promover el desarrollo regionalmente equilibrado y ambientalmente sustentable; la reducción del desempleo y subempleo; y, la participación competitiva de la producción ecuatoriana en el mercado internacional.

Según el Artículo 244, le corresponde al Estado crear la infraestructura física y dotar los servicios básicos que son necesarios para impulsar el desarrollo del país; y, promover el desarrollo de actividades y mercados competitivos; y, de conformidad con el Artículo

249, es competencia de aquél proveer los servicios públicos de vialidad y las facilidades portuarias; estos servicios pueden ser prestados directamente o por delegación a empresas mixtas o privadas mediante concesión, asociación, capitalización o cualquier otra forma contractual de acuerdo con la ley.

El Estado debe ejercer la regulación del transporte acuático, terrestre y aéreo; de las actividades portuarias y aeroportuarias, mediante entidades autónomas civiles con la participación de las instituciones de la Fuerza Pública, de conformidad con el Artículo 252. Adicionalmente, según el Artículo 253, pueden constituirse Puertos Libres y Zonas Francas, de acuerdo con la estructura que establezca la ley.

La Región Amazónica del Ecuador, que dispone de cinco Provincias limítrofes con Colombia y Perú, al ser una zona de menor desarrollo relativo con respecto a las regiones Costa y Sierra, según el Artículo 238, debe ser considerada por el Estado en la ejecución priorizada de obras de infraestructura y la provisión de servicios y, de acuerdo con el Artículo 240, y a fin de mantener la biodiversidad de la antes mencionada región, el Estado Ecuatoriano debe poner especial énfasis en su desarrollo sustentable y la preservación ecológica.

4.1.2 Legislación Marítima Nacional

La Legislación Marítima Nacional, orienta el control de las actividades acuáticas en conjunto y se constituye en la estructura que abarca los asuntos marítimos y fluviales tales como los puertos, buques, embarcaciones, rutas de navegación, construcción naval entre otras. Aquella comprende un conjunto de leyes correlacionadas que orienta el desarrollo de las actividades marítimas y fluviales y determina el marco

legal que brinda seguridad jurídica para fomentar y garantizar las mencionadas actividades.

De dichas leyes, la Ley General del Transporte Marítimo y Fluvial, que fue publicada en el Registro Oficial No. 406 del 01 de Febrero de 1972 y la Ley General de Puertos, publicada en el Registro Oficial No. 67 del 15 de Abril de 1976, son leyes que en la actualidad se encuentran obsoletas por cuanto no satisfacen las necesidades actuales que demandan las actividades del transporte marítimo y fluvial y, las relacionadas con la infraestructura portuaria, lo que constituyen obstáculos para que el país pueda ser atractivo a la inversión extranjera en el ámbito del transporte marítimo y fluvial, que es una actividad rentable para el país. Por lo tanto, es fundamental que dichas leyes sean modernizadas tomando en consideración las tendencias modernas del comercio exterior, del transporte acuático y sus actividades relacionadas, del transporte multimodal y la realidad regional que implica el Eje Multimodal Amazonas.

El transporte acuático es una actividad de primordial importancia para la economía nacional, en virtud de que por medio de aquél se mueve el 90% del comercio exterior ecuatoriano. El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, en el año 2002 propuso al Gobierno Nacional un proyecto de ley que propende al fortalecimiento y desarrollo del transporte acuático y las actividades conexas, adoptando exoneraciones y modificaciones de carácter arancelario, tributario y laboral, cuyo objetivo es impulsar la modernización y desarrollo del transporte acuático de bandera nacional.

El transporte acuático comprende la movilización comercial de carga y/o pasajeros por vía marítima y también por vía fluvial, este último al momento no es explotado, así como las actividades pesqueras y

turísticas. Las actividades conexas, comprenden la construcción naval, la reparación, mantenimiento y desguase de naves. Desde el punto de vista del transporte fluvial, esta ley estimulará la implementación de astilleros en la Región Amazónica que estarían destinados a la construcción, reparación, mantenimiento y carenamiento de embarcaciones fluviales que realicen el transporte de carga y pasajeros en las redes fluviales del Amazonas; fomentará la constitución de Empresas Fluviales que tengan por objetivo principal la movilización comercial de carga y/o pasajeros. Esta ley se encuentra en el Congreso Nacional desde el año 2002 en un proceso de análisis y aprobación⁴⁷.

El Ecuador, al disponer de la antes mencionada ley, le permitirá contar con una flota fluvial propia que garantice los espacios disponibles para el transporte de productos nacionales o la materia prima que demandan los sectores productivos nacionales; ofrecer fletes que sean convenientes para exportadores e importadores; y, garantizar que los productos arriben a los puertos de destino con oportunidad. Estos tres elementos son indispensables para que los productos nacionales sean competitivos en los mercados amazónicos potenciales de Colombia, Brasil y Perú que se abrirán al comercio exterior ecuatoriano al haber entrado en vigencia desde el año 2001 el Reglamento de Tránsito para las embarcaciones fluviales dentro del Convenio Ecuador Perú y, que será estimulado con la implementación de los Puertos Fluviales que sean habilitados en la Región Amazónica Ecuatoriana.

4.1.3 Reglamento de Tránsito de Embarcaciones Fluviales del Convenio entre Ecuador y Perú.

Este reglamento regula el tránsito de embarcaciones fluviales que se encuentra previsto en el Título Cuarto del Convenio entre Ecuador y

⁴⁷ ROSERO, V. H, CALM. Conferencia "La Fuerza Naval". IAEN 15 de Mayo del 2003

Perú, anexo al Acuerdo Amplio Ecuatoriano Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad suscrito en Brasilia el 26 de Octubre de 1998. Este reglamento fue firmado en Loja, y rige desde el mes de Octubre del 2001.

En función del Artículo 2 de este reglamento, el tránsito fluvial transfronterizo de embarcaciones entre los territorios de ambos países se deberá efectuar únicamente por los Pasos de Frontera y Puertos Habilitados. El Paso de Frontera es el lugar habilitado por las Autoridades Nacionales Competentes para el ingreso o salida de embarcaciones por vía fluvial; el Puerto Habilitado es el lugar y el conjunto de instalaciones portuarias dispuesto por la autoridad antes mencionada para el arribo y salida de embarcaciones que provengan o zarpen de los territorios de ambos países. El tránsito fluvial transfronterizo es el que tiene lugar por una vía fluvial desde el territorio de una Parte a cualquier punto dentro de la Región Fronteriza de la otra Parte; la Región Fronteriza es el territorio de ambas Partes que haya sido habilitado para la circulación en régimen de tránsito transfronterizo. Las Partes, según el reglamento, son Ecuador y Perú.

De acuerdo con el Artículo 35, el Ecuador particularmente deberá proporcionar a las embarcaciones fluviales servicios portuarios, suministro de combustibles y facilidades de comunicaciones, ayudas a la navegación y facilidades para la entrada y salida de los puertos fluviales.

Al estar en vigencia este reglamento, es necesario que el Ecuador disponga de un Reglamento de Transporte Fluvial, que en la actualidad no se dispone y presenta un insuficiente desarrollo del transporte fluvial y, que guarde concordancia con el Reglamento de Tránsito Fluvial del Convenio entre Ecuador y Perú; implemente los Puertos Fluviales en los ríos Napo o Morona, con la finalidad de que constituyan Puertos

Habilitados que faciliten viabilizar el tránsito fluvial transfronterizo a las embarcaciones fluviales de ambas Partes y de terceros países que recalen o zarpen de dichos puertos habilitados.

4.2 EL SISTEMA PORTUARIO Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO/FLUVIAL

4.2.1 Estructura portuaria: configuración y características

La línea costera del Ecuador se extiende 700 kilómetros a lo largo del litoral del Pacífico entre los países limítrofes de Colombia y Perú. A lo largo de la costa existen cuatro puertos comerciales y tres terminales petroleros.

Los puertos de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar son Puertos Comerciales, mientras que Balao, La Libertad y Salitral son terminales para embarque y desembarque de petróleo y derivados. Estos puertos y terminales forman parte del sistema portuario estatal del Ecuador; los primeros, son Terminales Marítimos administrados por Autoridades Portuarias, y los segundos por Superintendencias; dichas entidades gozan de derecho público con autonomía de gestión, dotadas de personalidad jurídica y patrimonio propio, que actúan con sujeción a la Ley General de Puertos en el desarrollo de las actividades portuarias marítimas y terrestres y bajo la coordinación y supervisión de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral.

Con un enfoque geopolítico, es preciso tener en cuenta los siguientes factores que orientan la geopolítica en el presente Siglo: el Predominio de la Cuenca del Pacífico; la Regionalización en la globalización; el creciente comercio internacional entre mercados económicos regionales en el eje oeste-este mediante el empleo del transporte marítimo que enlaza los principales Puertos Marítimos ubicados en los continentes Asiático, Americano y Europeo; la ampliación de las relaciones comerciales de los países del Este Asiático y EE.UU con los países de América Latina y, las crecientes relaciones comerciales entre los bloques económicos subregionales, CAN y MERCOSUR; aspectos geopolíticos que determinan la trascendencia de los Intereses Marítimos y Fluviales del Ecuador, la necesidad de desarrollar la intermodalidad en el transporte y, la participación activa del Ecuador en el Eje Multimodal del Amazonas, aprovechando política y económicamente su condición geográfica esencial y situación geográfica relativa al ser un país marítimo-continental y encontrarse en el medio de las Cuencas del Pacífico y Amazónica.

El desarrollo del transporte intermodal y el aprovechamiento del eje contribuirá a dinamizar no solo el comercio exterior ecuatoriano sino también de constituir un atractivo corredor bioceánico, lo que determina que sea fundamental implementar un terminal de transferencia de contenedores en el litoral, disponer de adecuadas vías de comunicaciones terrestres, sea por carretera y/o ferrocarril, en el sentido oeste-este que interconecten dicho terminal marítimo con un Puerto Fluvial en la Región Oriental e, implementar al menos un Terminal Fluvial en el Río Napo o en Morona con capacidad para realizar transferencia de carga contenerizada.

El sistema portuario comercial del Ecuador está determinado por la infraestructura portuaria estatal que, en razón de sus características

ofrecen sus servicios al comercio exterior ecuatoriano; dichas características son propias para cada uno de los Puertos Comerciales y están definidas en función de su ubicación geográfica, accesibilidad, área de influencia y facilidades portuarias. (Ver Cuadro No. 8 %Características de la Infraestructura Portuaria Comercial del Ecuador→)

➤ **Accesibilidad a los puertos**

De los cuatro Puertos Comerciales, el de Esmeraldas y Manta, se caracterizan por disponer de acceso directo desde el mar; en cambio, la accesibilidad de los Puertos de Guayaquil y Puerto Bolívar está determinada por un canal de acceso, que para el caso de Puerto Bolívar dicho canal es el Estero Santa Rosa y es de acceso directo, mientras que el de Guayaquil, el acceso al puerto se hace por el Canal del Morro, cuya longitud aproximada desde la boya de mar hasta el terminal tiene una extensión de 50 millas náuticas, 122 metros de ancho y una profundidad media de 9,75 metros, que restringe la accesibilidad a los buques portacontenedores del tipo pospanamax por su calado y le separa de las rutas del tráfico marítimo internacional que cruzan por el Pacífico sur-este.

El volúmen de carga del comercio exterior ecuatoriano, que se moviliza a través de los puertos comerciales y terminales petroleros, es del 90%⁴⁸, por lo que el transporte acuático y los puertos ejercen un papel importante para la actividad economía del Ecuador. Los mencionados puertos y terminales, al servir de enlace entre los medios de transporte

⁴⁸ Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador. DIGEIM. El Transporte Marítimo en el Desarrollo del Ecuador. Septiembre 2002. Pág. 28.

marítimo y terrestre por lo tanto, posibilitan ofrecer servicios portuarios en las Cuencas del Pacífico y Amazónica y, movilizar los bienes que demande el sector industrial nacional y que sean generados por el comercio exterior del Ecuador.

➤ **Área de influencia y función de los puertos comerciales**

El Puerto de Esmeraldas, tiene un área de influencia que cubre en orden de importancia a las Provincias de Pichincha, Esmeraldas, y con menor proporción la del Guayas. La función de este puerto es la de constituir el núcleo del comercio exterior de la zona norte del país y el centro del desarrollo regional e impulsor de la economía en la Provincia de Esmeraldas.

El Puerto de Manta, tiene su área de influencia que cubre en orden de importancia las Provincias de Manabí, Pichincha, Guayas, Cotopaxi y Azuay. Su función es la de constituir el núcleo del comercio exterior en la Provincia de Manabí, soporte del desarrollo de las Provincias de Manabí, Pichincha y Guayas.

El Puerto de Guayaquil, comprende un área de influencia que cubre las Provincias de Guayas, Pichincha y Azuay. Su función fundamental es la de constituir el núcleo del comercio exterior del Ecuador por ser el puerto que ha mantenido el predominio en el impulso y promoción de las exportaciones desde el Ecuador y, de ser el núcleo y líder del desarrollo regional y vitalizador de la economía nacional por la actividad productiva que se desarrolla en su área de influencia, contiene el 27,2% del total de la población del país, y presenta el 26,6% de la Población Económicamente Activa del país, que es el más alto porcentaje del país.

Puerto Bolívar, tiene un área de influencia que comprende la Provincia de El Oro. La función de este puerto es constituir el terminal de exportación fundamentalmente del banano que se produce en las Provincias de El Oro y la parte sur de la del Guayas, por su proximidad geográfica y, ser el núcleo del comercio exterior de la zona sur del Ecuador.

Los cuatro puertos comerciales del Ecuador, mantienen una área de influencia centrada principalmente en las Provincias de Guayas, Pichincha y Azuay; las mismas que son el **Núcleo Vital** del Ecuador por: a) Contener juntas el 51.8% de la población total del país (Pichincha: 19,7%; Guayas: 27.2% y, Azuay: 4.9%), b) Constituir en conjunto la región más densamente poblada del país, c) Económicamente concentrar la mayor actividad productiva y, d) Constituir el centro de influencia cultural, política y militar. El potencial del desarrollo socioeconómico que abarca el área de influencia de este núcleo se encuentra estrechamente relacionado con el futuro desarrollo de los Puertos Fluviales a ser implementados en la Región Amazónica Ecuatoriana, ya que estos se enlazarían con dicho núcleo por medio de las vías de comunicaciones terrestres, sean las carreteras: Vías Colectoras y Corredores Arteriales de la Red Vial Estatal del Ecuador y, el Ferrocarril⁴⁹ en la probable ruta Quito-Coca y/o Cuenca-Pto. Morona; y, las vías de comunicaciones fluviales como las hidrovías explotables que son los ríos Napo y Morona.

La infraestructura vial existente, la que sea desarrollada por el Ministerio de Obras Públicas en la Región Amazónica Ecuatoriana y la infraestructura portuaria fluvial a implementarse en los ríos Napo y/o Morona, contribuiría a impulsar el desarrollo de la competitividad de los

⁴⁹ PALACIOS F. Ing. *El Transporte Terrestre*. Conferencia dictada en el IAEN ABR-2003. Ministerio de Obras Públicas.

productos ecuatorianos en el mercado amazónico y, posibilitaría el comercio local al interior del territorio nacional y el comercio exterior del Ecuador con Colombia, Perú y Brasil; ampliar el comercio subregional entre la CAN o Ecuador con el Brasil, el regional entre la CAN y MERCOSUR e intraregional cuando se formalice la Zona de Libre Comercio con el ALCA, lo que facilitaría el desarrollo socialmente equitativo, regionalmente equilibrado y contribuiría al logro y mantenimiento del Desarrollo Integral del Ecuador.

➤ **Facilidades portuarias**

La oferta portuaria del Ecuador en infraestructuras, consiste en la infraestructura estatal establecida únicamente en el litoral, una incipiente infraestructura portuaria fluvial en el sector noroccidental del país y, la inexistencia de infraestructura portuaria en los ríos Napo y Morona en la Región Amazónica Ecuatoriana. La infraestructura portuaria del litoral ecuatoriano está constituida por los cuatro Puertos Comerciales, los que en conjunto presentan las siguientes facilidades portuarias totalizadas: 14 Muelles con 4.445 metros lineales de muelle; 03 Plataformas para tráfico Roll-On/Roll-Off; 30 Bodegas Cubiertas con un área total de 97.472 m² de superficie tapada; 02 Bodegas para consolidación de contenedores con un área de 14.000 m² y 01 patio para contenedores con una superficie de 31.312 m²; 06 patios al aire libre con una superficie total de 609.704 m². (Ver Cuadro No. 8 del Anexo).

Tomando en consideración los siguientes factores: el tráfico transoceánico de carga general en la actualidad está contenerizado y con una tendencia a incrementarse en razón del aumento de carga contenerizada a transportar; la multimodalidad del sistema de transporte de la carga; los ahorros de tiempo y costos puerto a puerto; las características de un buque portacontenedor tipo celular de última

generación transporta 4.000 a 5.000 contenedores y los últimos buques Pospanamax ya no pueden atravesar el Canal de Panamá y deben permanecer en el Pacífico o Atlántico, entonces la adecuación de los puertos es más selectivo en virtud de que se requiere disponer de facilidades portuarias que cuenten con muelles de entre 14 a 16 metros de calado, 300 metros de longitud del muelle para el atraque de buques transoceánicos y, patios con pavimento reforzado para resistir el peso puntual de la maquinaria y grúas portacontenedores⁵⁰; por lo que ninguno de los actuales Puertos Comerciales del Ecuador se encuentran en condiciones de constituir puerto de escala de dichos buques portacontenedores en razón de que la profundidad de los muelles ecuatorianos presentan calados de hasta 11,3 metros y únicamente el Puerto de Esmeraldas ofrecería las dimensiones ideales de muelle con dicho fin.

Sin embargo, la necesidad de que en la costa oeste de América Latina se desarrolle un gran puerto de acopio y distribución de carga principalmente contenerizada⁵¹, cuya funcionalidad le permita constituirse en un puerto internacional de enlace y transbordo de carga y ofrecer servicios portuarios a los países andinos de la Cuenca del Pacífico y los países del MERCOSUR ubicados en la Cuenca del Atlántico, urge que el Ecuador instale un Puerto de Transferencia Internacional de Carga en Manta, tomando en consideración su posición geográfica central, su accesibilidad directa desde y hacia el mar, la proximidad a las rutas del tráfico marítimo internacional que unen Canal de Panamá con los principales puertos de Sudamérica, la condición de ser considerada como⁵² ciudad estratégica en el proceso de integración latinoamericana+

⁵⁰ Instituto Español de Estudios Estratégicos. (1996). Cuadernos de Estrategia. Págs. 100, 101.

⁵¹ BALDA S. Manuel CPGF. (2001). Estudio Geopolítico de la Ruta Transoceánica Francisco de Orellana-Manta/Esmeraldas y sus repercusiones. Pág. 88.

⁵² DURAN P. Augusto. Dr. Conferencia «La Integración Latinoamericana» dictada en el IAEN el 05 de Febrero del 2003.

y, la ventaja de disponer de la Ley de Desarrollo del Puerto de Manta del 17 de Septiembre de 1997, que fue emitida en el Registro Oficial No. 159 del 24 de Septiembre de 1997. La implementación de dicho puerto de transferencia en Esmeraldas, sería una opción viable que reemplace al de Manta, en virtud de su posición geográfica y haber sido considerado como uno de los puertos del Eje Multimodal en el Marco del Tratado de Cooperación Amazónica.

4.2.2 Tráfico portuario y movimiento de carga contenerizada

El movimiento de buques de tráfico internacional a través de los puertos comerciales ecuatorianos en los últimos cinco años ha tenido un comportamiento variable, destacándose que en el año 2001 ha presentado una variación positiva del 11% respecto al año 2000, que fue el de menor movimiento en virtud de la reducción del comercio exterior ecuatoriano por la crisis económica que presentó el país en dicho año. En general, el Puerto de Guayaquil moviliza la mayor cantidad de buques respecto a los otros tres puertos comerciales al mover sobre el 59% del total de buques movilizados en el país; le sigue el puerto de Puerto Bolívar con aproximadamente el 19 % con una tendencia a reducirse y, el Puerto de Manta con una tendencia a incrementarse sostenidamente desde el año de 1998. (Ver Tabla No. 1: Resumen de Naves Movilizadas por los Puertos Comerciales del Ecuador).

La situación descrita anteriormente determina que a nivel país, el movimiento de buques por año se vaya recuperando paulatinamente; el Puerto de Guayaquil mueva la mayor cantidad de buques por año, ya que bordea aproximadamente el 60% del total movilizado a nivel país; el Puerto de Esmeraldas viene reduciendo el volumen de buques movilizados por año; y, hay que destacar que el Puerto de Manta es el que mejores condiciones presenta, ya que el volumen de buques por año se viene incrementando moderadamente.

El índice de contenerización del país es del 35,75% si se considera que la carga contenerizada en el año 2002 fue de 3,081 millones de Toneladas Métricas y los puertos comerciales movilizaron aproximadamente un total de 8,618 millones de Toneladas Métricas de carga en comercio exterior, (Ver Tabla No. 2: Resumen por tipo de carga en toneladas métricas-Año 2002). Comparativamente con el movimiento de carga del comercio exterior ecuatoriano a través de los puertos comerciales en el año 2001, que fue de aproximadamente 2,897 millones de Toneladas métricas de carga en contenedores y 35% de carga contenerizada, el movimiento de carga contenerizada en el año 2002 representa un leve incremento del 3,24% en Toneladas Métricas y del 0,75% en índice de contenerización, respecto al año 2001.

De los puertos comerciales, el de Guayaquil movilizó el 94,77 % de la carga contenerizada y Manta apenas el 3,36 %, lo que determina que el Puerto de Guayaquil mantenga la hegemonía en el comercio exterior de carga contenerizada mientras que, los Puertos de Manta y Puerto Bolívar presentan un movimiento restringido del 4,75%. El movimiento de contenedores por el Puerto de Esmeraldas es del 0,48% y su participación es insignificante.

Según lo señalado en la Tabla No. 3, Movimiento de Contenedores por puertos comerciales Ecuatorianos-Año 2002, el país movilizó un total de 300.346 contenedores/año en unidades y 500.571 en TEUs/año; de estos valores, el Puerto de Guayaquil presentó el mayor tráfico portuario de contenedores ya que representa el 93,02% y 92,42% del movimiento total de contenedores/año en Unidades y TEUs respectivamente; de igual manera, a nivel nacional se movilizaron 834,3 unidades/día y 1.390,5 TEUs/día, manteniendo el Puerto de Guayaquil los mayores movimientos respecto a los otros puertos.

Por lo tanto, se puede determinar que por el Puerto de Guayaquil se mueven la mayor cantidad de contenedores/año; el Comercio Exterior Ecuatoriano que se realiza en contenedores por vía marítima se lo realiza principalmente en contenedores de 40 pies; y, que el tráfico de contenedores llenos en TEUs/año alcanza los 500.571 y 300.346 unidades/año.

Si se compara el tráfico de contenedores del Ecuador con el del Puerto de Algeciras, España, que es un puerto con capacidad para operar buques del tipo Pospanamax y que presenta⁵³ 9.048 metros lineales de muelle, está dotado con terminales especializados para la manipulación de contenedores con grúas pospanamax y rendimientos de 960 contenedores/día y que en el año de 1994 movilizó aproximadamente un millón de TEUs/año, entonces la longitud total de muelles y el tráfico portuario nacional de contenedores / año que se moviliza por los puertos comerciales del país representa aproximadamente el 50% del movimiento de un solo puerto de España, lo que determina que, si el Ecuador aspira convertirse en un centro de transferencia de carga contenerizada en la costa oriental del Pacífico Sur, deberá implementar un puerto de aguas profundas en el área de Manta con una capacidad de movilizar al menos el volumen de carga contenerizada que mueve el Puerto de Guayaquil que es de 462.609 TEUs/Año y representa aproximadamente el 92% del total de TEUs movilizadas en los puertos comerciales del país, e implica mover 490.8 contenedores / día, en virtud de que actualmente dicho puerto mueve 18.930 TEUs/Año, 11.019 contenedores / año, ó 52,6 TEUs/Día, 18,9 contenedores / día, lo cual es comparativamente un movimiento muy limitado.

⁵³ Instituto Español de Estudios Estratégicos. Ministerio de Defensa. Marzo de 1996. Pags. 68, 120.

En función del Eje Multimodal Amazonas, el puerto fluvial a habilitar en los Ríos Napo o Morona de la Región Amazónica deberá consistir en un terminal especializado en el movimiento portuario de contenedores en función del flujo de carga contenerizada que movilice el Terminal Portuario de Manta, las particularidades hidrográficas de dichos ríos, lo cual va a predominar en las características de diseño de las embarcaciones fluviales que vayan a brindar sus servicios al comercio que se genere en la subregión y región del área de influencia del eje multimodal.

4.2.3 Utilización de la vía marítima y aprovechamiento de la vía fluvial por el comercio exterior del Ecuador

El desarrollo del comercio exterior del Ecuador está reflejado en la actividad portuaria que se expresa en los volúmenes de carga tanto de importación como de exportación; el sector marítimo y portuario generan actividades que son de fundamental importancia para la economía del país, ya que por vía marítima se transporta más del 90% del total del Comercio Exterior Ecuatoriano.

En el año 2001, los puertos comerciales y terminales petroleros movilizaron 25,65 millones de Toneladas Métricas de carga del comercio exterior, y de ese volumen, los puertos comerciales movilizaron alrededor de 8,21 millones de toneladas métricas que representan el 34% del volumen total de carga movilizada; en el año 2002, se movilizó un volumen total de 25,34 millones de toneladas métricas de carga en el comercio exterior y de este volumen los puertos comerciales movilizaron 8,62 millones que representan el 34% del volumen total. Comparativamente, el volumen total de carga de comercio exterior del año 2002 presentó un incremento del 4,77% respecto al año 2001, lo que representa un leve aumento del volumen de carga movilizada.

De acuerdo con la Tabla No. 4, las exportaciones del Ecuador por regiones geográficas tienen una orientación principalmente hacia Europa, ya que el 40.8% de las exportaciones realizadas por vía marítima se dirigieron hacia la Unión Europea mientras que hacia los países integrantes del NAFTA las exportaciones fueron del 30,23%. El mayor volumen de importaciones del Ecuador provinieron desde los países del NAFTA con el 26%, seguido por la CAN con el 24,96% y del MERCOSUR con el 15%. Por lo tanto, el mercado económico de mayor consumo de los productos ecuatorianos es la Unión Europea y el de menor consumo es el MERCOSUR; mientras que el NAFTA, CAN y MERCOSUR son los bloques económicos desde donde el país demanda las mayores importaciones; los países del Asia-Oceanía y la Unión Europea son los bloques que presentan menores índices de comercio de importaciones del Ecuador.

Desde un enfoque basado en el Eje Multimodal Amazonas, y fundamentándose en el comercio por vía marítima, los volúmenes de exportaciones hacia Colombia y Perú son muy limitados en virtud de que el mayor comercio de exportación se lo realiza por vía terrestre; respecto al Brasil, un mercado natural potencial y relativamente cercano para las exportaciones ecuatorianas, por el momento es nulo principalmente por el alto costo del flete marítimo y la competitividad en precios de algunos productos brasileños industrializados; para Argentina es muy limitado ya que apenas presenta un índice del 0,24%.

De lo anteriormente citado, se evidencia por lo tanto que Brasil y Argentina son mercados de consumo insuficientemente desarrollados por lo que se requiere impulsar el fortalecimiento y desarrollo de los mecanismos de fomento de las exportaciones hacia los países del

MERCOSUR, en especial Brasil que tiene un índice de exportación nulo y existe la voluntad política Brasileña de viabilizar el Acuerdo de Preferencias Arancelarias con la CAN que rige desde Julio del 2000, dentro del proceso de creación de una Zona de Libre Comercio entre ambos bloques subregionales.

El mencionado acuerdo, permitirá incrementar considerablemente el flujo del comercio entre los países parte y mejorar las relaciones comerciales entre la CAN y Brasil. A su vez, al concretarse el Acuerdo de Complementación Económica entre los países miembros de ambos bloques subregionales, coadyuvaría a consolidar la Zona de Libre de Comercio, lo cual originará beneficios económicos para ambos bloques; sin embargo, el Ecuador al no disponer de al menos un adecuado Terminal Fluvial Intermodal, se vería excluido de dichos beneficios económicos por el intercambio comercial que se generaría en la región.

En general, la balanza comercial del Ecuador es favorable únicamente respecto al Perú, pero es desfavorable con relación a Colombia, Brasil y Argentina. Sin embargo, importantes poblaciones de Colombia, Perú y Brasil se encuentran asentadas en las riberas de los principales ríos amazónicos, las mismas que constituyen centros de interés logístico y urbano, en especial las urbes de Leticia (Colombia), Tabatinga (Brasil) e Iquitos (Perú), que forman un triángulo de interés geohumano y las urbes ribereñas de Manaus e Itacoatiara (Brasil), bien pueden ser viables e importantes mercados para el comercio regional de bienes en especial los de la Sierra y para el ecoturismo nacional, por la proximidad relativa a los puertos fluviales que sean implementados en los ríos Napo o Morona. Adicionalmente, el centro urbano de Manaus, con casi 1,2 millones de habitantes⁵⁴, con una Zona Franca Industrial que satisface sus necesidades de consumo, en particular alimentos, materiales de construcción, papel, tejidos y vidrios desde el centro y sur

⁵⁴ Almanaque Mundial 2003. Pág. 289

del país en condiciones logísticas muchas de las veces poco competitivas, constituye un atractivo mercado potencial para el sector productivo del Ecuador y satisfacer logísticamente a este mercado a través de un corredor intermodal ecuatoriano.

Con relación a las importaciones y en función del mencionado eje, Brasil, Argentina y Colombia son los principales países desde donde proviene la mayor cantidad relativa de bienes que importa el Ecuador después de los EE.UU; por lo que, al implementarse la infraestructura portuaria fluvial en la Región Oriental, la carga de importación para el país puede ser movilizada a través del eje de transporte multimodal del Amazonas, evitando el paso por el Canal de Panamá, lo que se reduciría el espacio a recorrer y el tiempo de tránsito de la carga, reduciéndose por lo tanto el costo del flete del transporte.

Con relación a los principales productos, el Ecuador exporta principalmente banano, por los Puertos de Puerto Bolívar y Guayaquil; Pescados, Moluscos y Mariscos, por los puertos de Manta y Guayaquil; y, Maderas-Balsa por el Puerto de Esmeraldas. Respecto a las importaciones, los principales productos son el Papel y sus derivados, que ingresan principalmente por el Puerto de Puerto Bolívar y en menor proporción por Guayaquil; el Acero, Hierro, Maquinaria y Vehículos ingresan básicamente por el Puerto de Esmeraldas y Manta; el Trigo por el Puerto de Manta. Hay que tener en cuenta que la carga factible de ser transportada en contenedores incluye la mayor parte del papel y sus derivados, productos químicos, banano, café, cacao, frutas etc. El trigo, los cereales, líquidos al granel, madera y productos metálicos son inadecuados para ser transportados en contenedores.

Los principales productos ecuatorianos de exportación son en su mayoría materia prima, pocos productos transformados y limitada

diversificación de productos exportables; mientras que los productos de importación son preferentemente materia prima para las industrias, como abonos y fertilizantes, cemento y materiales de construcción, trigo y, los sebos y grasas.

Adicionalmente, el proceso de integración que se viene desarrollando en la región y en el que se halla inmerso el Ecuador determina que, al implementarse a mediano plazo una Zona de Libre Comercio, la necesidad de viabilizar el movimiento libre de mercancías y el incremento esperado del intercambio comercial entre los países de la región motiva aún más la necesidad de que el país se encuentre preparado para participar en dicho proceso contando con una infraestructura portuaria acorde a las necesidades de su comercio exterior y el de los países de la región, principalmente Brasil y Argentina.

4.2.4 Factores adversos existentes

El Ecuador en general y la Región Amazónica Ecuatoriana en particular, presenta una serie de dificultades que obstaculizan el desarrollo de las actividades económicas, limitan lograr la competitividad de los sectores industrial, agroindustrial y turístico en la región y, restringen el comercio exterior principalmente con Brasil, Colombia y Perú. Las principales dificultades son las siguientes:

Con respecto al comercio

- Desfavorable Balanza Comercial con respecto al Brasil y Colombia y, variable con relación al resto de países condóminos del Amazonas;
- Reducido intercambio comercial con las poblaciones amazónicas de Brasil, Perú y Colombia;

- Limitada promoción comercial del Ecuador en el Brasil y en las poblaciones de la Cuenca Amazónica que produce desconocimiento de la dimensión económica, turística, social y cultural del país.

Con respecto a la infraestructura y actividades relacionadas

- Incipiente infraestructura portuaria fluvial en Francisco de Orellana e inexistente en Puerto Morona;
- Rudimentario desarrollo de astilleros para la construcción de embarcaciones fluviales adecuadas a las características hidrográficas de los ríos orientales navegables y el mantenimiento o reparación de las mismas.
- Insuficiente uso de los corredores interoceánicos en el comercio exterior;
- Limitado desarrollo del ecoturismo en la Región Amazónica Ecuatoriana y reducido flujo de turistas hacia el Ecuador desde los países condóminos de la Cuenca Amazónica; escaso e inadecuado conocimiento de la población ecuatoriana de las potencialidades del desarrollo sustentable de la Cuenca Amazónica.

Con respecto al desarrollo social

- Alto grado de urbanismo en las principales cabeceras cantonales de las Provincias Orientales y bajo nivel de Población Económicamente Activa;
- Altos niveles de pobreza e indigencia en la población rural amazónica;
- Inadecuada infraestructura de servicios básicos en los principales centros urbanos de la Región Amazónica Ecuatoriana.

Con respecto a la integración física

- Escasa integración espacial del Eje Multimodal Amazonas por la predominante conexión terrestre en la costa y sierra entre Colombia, Ecuador y Perú, que forman parte junto con Venezuela y Bolivia del Eje Andino;
- Reducida conexión terrestre y fluvial entre países de la CAN y el Brasil y, restrictiva conexión fluvial entre el Ecuador con Colombia, Perú y Brasil, que está condicionada principalmente por el Conflicto Colombiano, la tardanza en la implementación plena del Tratado de Cooperación Amazónica y el demorado avance en la implementación y desarrollo del corredor interoceánico ecuatoriano.

En el caso particular del Ecuador, el cuello de botella que restringe el avance en la implementación del mencionado corredor y consecuentemente de la infraestructura portuaria fluvial, está determinado fundamentalmente por:

- a) La superposición de competencias entre organismos técnicos y políticos que se encuentran involucrados en el desarrollo de la Región Amazónica Ecuatoriana;
- b) La imperfecta valorización geoeconómica de la Región Amazónica Ecuatoriana;
- c) La -falta de integración de organismos técnicos nacionales como el CLIRSEN y el INOCAR⁵⁵- en la Sección Técnica de la Comisión Ecuatoriana Permanente de Cooperación Amazónica; y,
- d) La ausencia de estudios técnicos integrales y definidos de navegabilidad, cartografía, impacto ambiental y ayudas a la navegación fluvial de los ríos navegables del sistema fluvial amazónico ecuatoriano que son la base para viabilizar el acoplamiento de la infraestructura portuaria del Ecuador al Eje Multimodal Amazonas, la implementación del área portuaria, los servicios portuarios y las zonas logísticas que

⁵⁵ NARVÁEZ L. El Tratado de Cooperación Económica. Conferencia dictada en el IAEN el 06 de Febrero del 2003.

gestionen los flujos de carga, el transporte intermodal, los sistemas de información y comunicaciones.

De acuerdo con el Informe de la Visión de Negocios del Eje Andino, promovido por la CAF, el BID y FONPLATA, de Abril del 2003, preexiste una baja probabilidad de implementar un Puerto Marítimo de Transferencia Internacional de Carga o mega puerto en el litoral Pacífico de los países Andinos que está determinado fundamentalmente por la moderada actividad comercial, baja eficiencia portuaria, el elevado costo del transporte marítimo, elevadas dificultades para el trasbordo de la carga; y, la existencia de una serie de cuellos de botella en los pasos de frontera entre Ecuador con Colombia y Ecuador con Perú.

Dichos cuellos de botella están determinados principalmente por la falta de voluntad política y la preponderancia de los intereses geopolíticos de cada uno de los países; para el efecto se consideran a continuación los principales aspectos:

a) Para el caso Colombia / Ecuador, políticamente Colombia se encuentra interesada en culminar el corredor de integración Caracas-Bogota-Lima, induciendo la accesibilidad al territorio Ecuatoriano por el sector fronterizo del puente sobre el río San Miguel, en razón de su propósito geopolítico de desarrollo fronterizo en el sector al constituirse en una vía de tráfico internacional, para lo cual ha priorizado el acceso a la frontera ecuatoriana por San Miguel como proyecto de primera generación y considerando la conexión terrestre fronteriza por el puente de Rumichaca como de segunda generación, lo cual es desfavorable al interés geopolítico del Ecuador de participar en la Integración Subregional+particularmente Andina, en virtud de que la posición del país, desde el punto de vista político-económico, es lograr el mejoramiento del paso por el sector fronterizo de Rumichaca, mientras que el paso de

frontera por San Miguel, que Ecuador ha implementado el Centro de Atención Fronteriza (CENAF) en dicho sector fronterizo entre la Provincia de Sucumbíos y el Departamento Colombiano de Putumayo, por razones políticas y de seguridad, no es posible que este centro entre en funcionamiento a mediano plazo y por lo tanto se visualiza que la conexión terrestre en el sector fronterizo de San Miguel se transforme en una vía de tráfico internacional a largo plazo y que está condicionado al éxito de la aplicación del Plan Colombia.

b) Para el caso Ecuador / Perú, ambos países llevan a cabo una programación distinta en la implementación de los cinco ejes viales que se encuentran considerados en el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Ecuatoriano-Peruana, que se inició en el año de 1998 y tiene un horizonte de ejecución hasta el año 2009. Esta situación está determinada fundamentalmente por las priorizaciones que cada país da a dichos ejes: a corto plazo, mientras que el Perú da preferencia al Eje Vial No. 4, Loja-Sarameriza, en el tramo San Ignacio-La Balsa, el Ecuador privilegia el Eje Vial No. 1, Guayaquil-Sullana, en el tramo Arenillas-Sullana; a mediano plazo, mientras Ecuador prioriza el Eje vial No. 5, en la ruta Méndez/Pto Morona-Borja . Sarameriza, el Perú planea ejecutar primero el tramo Bagua-Santa María de Nieva-Sarameriza y luego el tramo Santa María de Nieva-Borja.

Si a lo expuesto anteriormente, se añade que, en el Segundo Informe de la Visión de Negocios del Eje Multimodal Amazonas del 07 de Abril del 2003, se recomienda en la página 8, la realización de un estudio de integración vial entre el Puerto de Pucallpa(Perú-Río Ucayalli) y Cruzeiro do Sul (Brasil-Estado Acre), que en el mediano plazo podría constituirse en un importante corredor caminero interoceánico+ entre Perú-Brasil en el sentido Este-Oeste: San Pablo-Cuiabá-Porto Velho-Río Branco-Cruzeiro do Sul-Pucallpa-Lima; los estudios que viene realizando

para implementar un puerto de aguas profundas en Iquitos, el proceso de implementación en que se encuentra el Eje Interoceánico Perú-Brasil; y, el impulso que viene imprimiendo al desarrollo de las vías de comunicaciones terrestres, como -la construcción o mejoramiento de carreteras en la zona nor-oriental con los Fondos para la Paz que le provee el BID⁵⁶-, entonces las circunstancias presentadas favorecerían marcadamente al Perú al estar empeñado en mejorar la condición geovial hacia el Amazonas, lo cual es concordante con sus propósitos Geopolíticos de **%Alcanzar el Dominio del Amazonas+**, **%Lograr la Salida al Atlántico+** e **%Intensificar las relaciones con países de Interés+**, que en este caso sería fundamentalmente el Brasil.

A la vez, dicha situación podría obstaculizar el logro de los intereses geopolíticos del Ecuador de **%Promover los Irrenunciables Derechos Amazónicos+**, **%Alcanzar la Salida al Atlántico+** y **%Participar Activamente en la Cuenca del Pacífico y del Amazonas+**, por cuanto el Perú geopolíticamente ha delineado el direccionamiento de su geopolítica externa hacia un **%Enfoque pragmático y preferencial a las relaciones con Brasil+**, **%Diseñar una política más agresiva hacia la Cuenca del Pacífico+**; y, en el ámbito interno, sus lineamientos geopolíticos son los de **%Interconectar las Cuencas del Pacífico y Atlántico+**, y **%Fortalecer las áreas fronterizas+**; por lo que el Ecuador debe priorizar el desarrollo e implementación del corredor bioceánico nacional.

Mientras que el Ecuador evidencia:

a) Una débil integración física nacional entre las tres regiones naturales, en virtud de que se proyecta una Vía de Integración Nacional eminentemente vertical y terrestre, que solo cubre la Región Costa y

⁵⁶ OJEDA L., Propuestas de Regionalización. Conferencia dictada en el IAEN el 28 de Febrero del 2003.

Sierra y excluye de la integración física horizontal a la Región Oriental o Amazónica;

b) Inexistencia de una política de Estado definida en cuanto al Desarrollo del Corredor de Transporte Multimodal, que le permita participar en la interconexión de las Cuencas del Pacífico y Atlántico y aprovechar su posición geográfica relativa que le es favorable para interconectarse físicamente con los polos de desarrollo subregional que le ofrece la Cuenca Amazónica y, regional que representa principalmente la Cuenca del Pacífico;

c) Débil participación del Ecuador en la vertebración física de la integración al Eje Multimodal Amazonas, por la retardada actividad de la Comisión Ecuatoriana Permanente de Cooperación Amazónica (CEPCA), que existe desde Enero de 1982 mediante Decreto Ejecutivo No. 539 del 07 de Enero de 1982 y, por la inadecuada integración de las subcomisiones componentes.

4.3 EJE MULTIMODAL AMAZÓNICO Y FLUJOS COMERCIALES

4.3.1 Situación actual de la implementación

El IIRSA ha considerado como ramales del Eje Multimodal Amazonas dos tramos que se bifurcan a partir de la desembocadura del Río Putumayo en el Río Amazonas; el ramal norte, que empleando el río Putumayo llegaría hasta Guepí y por vía terrestre atravesaría los centros urbanos de Mocoa y Pasto hasta arribar al Puerto de Tumaco, siendo esta ruta exclusivamente configurada en territorio Colombiano y, alternativamente ha considerado una pequeña variante que, ingresando a territorio Ecuatoriano por Puerto el Carmen de Putumayo, atravesaría el centro urbano de Quito por vía terrestre finalizaría en el Puerto de

Esmeraldas; el ramal sur que, desde la desembocadura del Putumayo en el Amazonas, siguiendo por el Río Marañón arribaría a Sarameriza (Perú) con posibilidades de enlazarse por vía fluvial y terrestre con los puertos ecuatorianos más próximos de Guayaquil y Puerto Bolívar. Tomando en consideración la configuración del mencionado eje, el Puerto de Manta, que mejores condiciones presenta para ser considerado como un importante terminal marítimo en la estructura del Eje Multimodal Amazónico, quedaría excluido como tal.

En la realización de la III Reunión del CDE⁵⁷, celebrada en Brasilia en Mayo del 2002, la Delegación Ecuatoriana presentó al Gerente del Eje Multimodal del Amazonas la visión ecuatoriana del referido eje, para lo cual ha considerado como viable el Corredor Esmeraldas/Manta-Quito-Francisco de Orellana-Nuevo Rocafuerte-Macapá, como eje norte; y como eje Sur Guayaquil/Pto. Bolívar-Cuenca-Méndez-Pto. Morona-Sarameriza; sin embargo desde esa fecha el Ecuador no ha tenido la respuesta oficial del IIRSA o los criterios correspondientes sobre las opciones presentadas⁵⁸. Esta situación es desfavorable para los intereses del país, en virtud de que obstaculiza el desarrollo del o de los corredores multimodales a través de los cuales el país se integraría al mencionado eje, lo que dificultaría su participación en el Tratado de Cooperación Amazónica.

4.3.2 Distribución Espacial de los flujos comerciales⁵⁹

En la actualidad, el crecimiento del comercio en los países de la Región Sudamericana ha sido significativo; aproximadamente se ha determinado que el transporte de bienes de valor agregado bordea el 50%

⁵⁷ CDE: Consejo Directivo del Eje Multimodal Amazonas

⁵⁸ IIRSA. Grupo Técnico Ejecutivo-Ecuador. Propuesta de Ruta del Eje Multimodal Amazonas por Territorio Ecuatoriano. Mayo del 2003. Págs. 2, 3 y 4.

⁵⁹ Ibid

del volúmen total del comercio regional. Este cambio en el comercio regional, ha estimulado la modificación en las características de la demanda de transportes.

Los flujos comerciales en la región se concentran principalmente en Venezuela, Colombia, Chile, Brasil y Argentina, sobresaliendo el intercambio comercial entre Brasil y Argentina en el orden aproximado del 39% del total de la región; siguiéndole en orden, el intercambio entre Colombia y Venezuela en un aproximado del 7% y entre Chile y Argentina en el 6,5% del total de la región.

A nivel mundial, el comercio del Brasil es uno de los más importantes de la región sudamericana, puesto que en 1998 este país exportó un valor aproximado de 51,1 mil millones de dólares en exportaciones FOB y en el año del 2002, exportó al mundo un aproximado de 58,2 mil millones de dólares, que demuestra una tendencia a crecer en el orden del 13,7% en cuatro años. De la cifra de exportaciones brasileñas al mundo, se estima que el 3,4% se dirige al Japón y el 4,6% está destinado a los mercados de China, Taiwán y Hong Kong.

A la CAN, Brasil exportó aproximadamente 2,5 mil millones de dólares, que representan el 4,3% de sus exportaciones; sus importaciones desde la CAN ascendieron a 1,4 mil millones de dólares en el período 2001-2002; lo que indica que hay una balanza comercial favorable al Brasil respecto a la CAN en el año 2002.

Japón y el resto de Asia, exportaron al Brasil un aproximado de 5,5 mil millones de dólares, lo cual indica que los países del Asia Pacífico mantienen un flujo comercial considerable con Brasil y que una parte de dicho flujo se moviliza por vía marítima, lo cual de cierta manera es un

indicativo que uno de los ramales del Eje Multimodal Amazonas podría ser empleado como corredor bioceánico para el movimiento de la carga entre dichos países y el Brasil y que el Ecuador podría aprovechar por su posición geográfica relativa favorable respecto a la Cuenca del Pacífico y Amazónica para canalizar atraer y canalizar una buena parte de dicho flujo comercial, siempre y cuando implemente con oportunidad un corredor multimodal.

Respecto al Ecuador, en el año 2002 alcanzó una balanza comercial con el Japón de 480 millones de dólares y con los países miembros del MERCOSUR un total de 630 millones de dólares. Si bien estas balanzas comerciales son positivas para el país desde el punto de vista económico, al implementarse el corredor multimodal, con todos sus beneficios que contrae, se podría mejorar dicha condición comercial.

Por lo tanto, al implementarse un corredor multimodal que enlace directamente al Brasil con un puerto comercial del Ecuador en el Pacífico, podría generarse un soporte para el flujo comercial a través del cual circulen aproximadamente 14 mil millones de dólares al año, debiendo considerarse que, el porcentaje del comercio que emplee cualquiera de los ramales del Eje Multimodal estará en función del que se presente como el más ventajoso en cuanto a la distancia, tiempo, fletes, servicios portuarios tanto en lo fluvial como en lo marítimo y, el más seguro; es decir el más conveniente para los intereses económicos de los usuarios por ser el más atractivo.

4.3.3 Intereses Marítimos del Ecuador y Puertos Fluviales

Si el interés marítimo del Ecuador es el de constituirse en el punto de enlace del Transporte Multimodal del Eje Multimodal Amazonas, aprovechando su posición geográfica relativa en la Cuenca del Pacífico

respecto a Colombia y Perú y, ofrecer eficientes y competitivos servicios portuarios tanto en el borde oriental de la Cuenca del Pacífico como en la Cuenca Amazónica, requiere disponer de la apropiada infraestructura portuaria en el litoral y en uno de los ríos navegables de la Región Oriental, pero condicionado a la disponibilidad de la carga de exportación de los países del Pacífico; esto implica entonces que el Ecuador proyecte adecuar un Manta un Puerto Marítimo de Transferencia Internacional de Carga para la costa este de la Cuenca del Pacífico e implemente un Terminal Fluvial Intermodal en la Región Oriental que:

a) Permita la transferencia de la carga contenerizada entre los medios de transporte Terrestre y Fluvial;

b) Viabilice el flujo de carga y la movilidad en el sentido Oeste-Este hacia el Atlántico y viceversa hacia el Pacífico;

c) Disponga de facilidades portuarias adecuadas a la función que va a desempeñar en el corredor de transporte bioceánico.

d) Contribuya al desarrollo de las actividades económicas en las regiones Costa y principalmente de la Sierra, facilitando el comercio vecinal, subregional, regional y extraregional y, el transporte de mercancías y personas.

4.4 CORREDORES, RUTAS Y PUERTOS FLUVIALES

En función de la Infraestructura Portuaria Comercial que dispone el país en el litoral, la red vial en el sentido oeste-este que enlaza los Puertos Marítimos con los centros urbanos de Francisco de Orellana y Puerto Morona en la Región Oriental, se configuran tres corredores claramente definidos: a) El Corredor Norte, que comprende la ruta desde

el Puerto de Esmeraldas hasta Nuevo Rocafuerte, pasando por Francisco de Orellana; b) El Corredor Central, en la ruta que se inicia en el Puerto de Manta, pasando por Francisco de Orellana y llega a Nuevo Rocafuerte; y, c) El Corredor Sur, que comprende la ruta desde el Puerto de Guayaquil/ Puerto Bolívar hasta Puerto Morona, pasando por Cuenca.

Los Corredores Norte y Centro se proyectan evidentemente hacia centros de interés logísticos y urbanos contiguos como son el Triángulo Geohumano Tabatinga-Leticia-Iquitos y más distante como el polo económico de Manaos; el Corredor Sur, en cambio se deriva hacia los centros de interés logísticos y urbanos más próximos de Sarameriza, Nauta e Iquitos y distante al polo económico del Puerto de Manaos.

Comparativamente, los corredores presentan diferentes distancias geográficas; de acuerdo con el Cuadro No. 9 del Anexo, el corredor de menor distancia total es el Norte y, el Corredor Sur es el de mayor distancia total. El Corredor Central, en cambio es el de mayor distancia terrestre pero el de menor distancia fluvial, lo cual determina que este corredor relativamente sea el más conveniente para constituir el corredor elegible y que determine la implementación del Terminal Portuario Fluvial por la menor distancia geográfica existente entre los puertos, por atravesar una zona geoeconómica nacional que tiene un área de influencia que abarca algunas provincias ecuatorianas y por enlazar centros de interés logístico de importancia como son los centros urbanos posicionados en el Triángulo Geoeconómico Iquitos, Tabatinga, Leticia y el polo económico de Manaos. El Corredor Sur, en cambio presenta una mayor longitud del tramo fluvial, que está sobre el 87% y, comparativamente con el correspondiente al Corredor Central, fija una diferencia de 553 kilómetros que representa una ampliación de la ruta del 18,97% y que hace la ruta más larga y menos atractiva para la navegación y el comercio fluvial hasta Iquitos y Manaos.

Para implementar un terminal fluvial de trasbordo, es necesario considerar la ruta fluvial más conveniente y la clase fluvial de dicha ruta. De acuerdo con el Cuadro No. 10 del Anexo, se tendrían tres tipos de vías fluviales en función del Calado Medio que presenten los ríos en más del 90% del tiempo. La tipología adoptada corresponde al trabajo ~~los~~ Ríos que nos unen+efectuado por la CAF⁶⁰ y, definido en el Segundo Informe de la Visión de negocios para el Eje Multimodal Amazonas, del 07 de Abril del 2003.

Desde esta perspectiva, la ruta fluvial del Río Napo presenta dos sectores claramente definidos: Sector Francisco de Orellana-Nuevo Rocafuerte, que es catalogado como Clase Fluvial ~~C+~~ por tener una profundidad media durante todo el año de hasta 0,9 metros, lo cual determina que las embarcaciones que realicen el servicio fluvial transfronterizo tengan una capacidad de hasta 500 toneladas de carga; el Sector comprendido a partir de Nuevo Rocafuerte hasta el Río Amazonas es de Clase Fluvial A, lo cual determina que hasta este sector puedan recalar barcasas mayores a 1000 toneladas de capacidad de carga. En lo que respecta a la ruta fluvial del Río Morona, el Sector que se inicia en Puerto Proaño es de Clase Fluvial B, que fija el empleo de embarcaciones con capacidad de carga entre las 500 y 1000 Toneladas de capacidad de carga.

En época de lluvia, que abarca el período anual de Febrero a Junio, el calado medio de ambas rutas fluviales admite la navegación fluvial de embarcaciones con capacidad de carga mayor a las 1000 Toneladas de Capacidad de Carga, lo que determina que únicamente el 33% del año ambas rutas permitan la navegación fluvial a barcasas con capacidad de carga mayor a las 1000 Toneladas.

⁶⁰ CAF: Corporación Andina de Fomento

4.4.1 Determinación de la ubicación de los Puertos Fluviales

Las condiciones de complementariedad económica entre las economías del Ecuador, Perú y Brasil, determinadas principalmente por:

- 1) Las actividades económicas predominantes del área a ser integradas físicamente en función del área de influencia del Eje Multimodal Amazonas que abarca relativamente: (a) las Provincias Ecuatorianas del centro y sur de Litoral, la región Sierra y del norte de la región Oriental; (b) los Departamentos del Sur Colombiano de Nariño, Putumayo y Amazonas; (c) los Departamentos del norte Peruano de Piura, Cajamarca, Amazonas y Loreto; y, (d) los Estados del norte Brasileño de Amazonas y Pará; y, 2) El enlace determinado por las conexiones viales terrestres y principalmente por las conexiones fluviales que están definidas por el sistema de comunicaciones fluvial del Río Amazonas y sus afluentes navegables, es posible visualizar un intercambio comercial al interior de la Cuenca Amazónica en sentido hacia el Atlántico y al Pacífico.

En el sentido Oeste-Este, con dirección hacia los centros urbanos amazónicos de Colombia, Perú y Brasil, se enfatizan los productos alimenticios en general, que provengan de la costa y en especial de la sierra, los materiales de construcción, tejidos, vidrios, confecciones y fertilizantes; en el sentido Este-Oeste, los productos electrónicos, motocicletas, papel y celulosa, aluminio, materias primas para la industria química, plásticos, metalurgia, caucho y soya que produce el Brasil⁶¹.

⁶¹ IIRSA. Visión de Negocios del Eje Multimodal Amazonas. Segundo Informe. Abril del 2003

Para el Ecuador, los centros urbanos de Nauta e Iquitos (Perú) y Manaos (Brasil), constituyen los principales mercados que pueden ser abastecidos con productos alimenticios, y de consumo por cuanto constituyen centros de interés logístico; Manaos, constituye un centro urbano de interés, por cuanto geográficamente se encuentra apartado y es de difícil acceso a otros centros urbanos brasileños ubicados en la costa Atlántica o en la Región Centro-Sur del Brasil y económicamente dispone de una Zona Franca, que es abastecido de materias primas, materiales de construcción y alimentos por un sistema terrestre y fluvial desde el centro sur de Brasil desde Porto Velo y Belem; Iquitos, es abastecido de productos alimenticios, cerveza, petróleo y gas desde los centros de producción ubicados en Lima, Chiclayo y Piura, en que se resalta la situación de inestabilidad del Río Ucayali, por las alteraciones de su curso que dificulta las operaciones portuarias en el terminal fluvial de Pucallpa y lo torna deficiente.

Existen razonables perspectivas de que el Eje Multimodal sea empleado como un Corredor de Transporte Bioceánico de los productos e insumos asiáticos orientados al norte de Brasil y eventualmente para Argentina y Uruguay o viceversa⁶²; y, la soya que se produce en el Mato Grosso podría ser exportada por el Pacífico hacia el mercado Asiático⁶³. En este sentido, las rutas fluviales del Napo y/o Morona, así como los Puertos Fluviales que sean implementados por el Ecuador en sus riberas toman importancia por cuanto, amplían las posibilidades de que el sector productivo nacional participe activamente en dichos mercados potenciales con productos principalmente agrícolas, de construcción, hidrocarburos, materia prima para las industrias especialmente de Manaos, aprovechando la ventaja comparativa de la menor distancia

⁶² Idem.

⁶³ IETRAT S.A. Estudio Preliminar de las Posibilidades de Comercio y Turismo del Ecuador con las Ciudades de la Cuenca Amazónica. Quito, Agosto del 2000.

fluvial con dichos centros potenciales de consumo y abriéndose una oportunidad de desarrollar un flujo continuo de exportaciones.

Partiendo de la comparación de las rutas fluviales del Río Napo y del Río Morona, la ruta fluvial del Napo presenta las mejores condiciones para la navegabilidad de embarcaciones fluviales, principalmente desde Nuevo Rocafuerte, que es la posición geográfica más adecuada para establecer en la región fronteriza con el Perú de un Puerto Habilitado como Terminal Fluvial Intermodal para el transbordo de contenedores. El Sector de Francisco de Orellana estaría limitado a la navegación de embarcaciones con capacidad de carga de hasta 500 Toneladas y demandaría habilitar una Región Fronteriza más amplia para la circulación de embarcaciones en tránsito fluvial transfronterizo, de acuerdo al Reglamento de Tránsito de Embarcaciones Fluviales del Convenio Ecuador-Perú en vigencia.

Habilitar un puerto en el sector de Puerto Morona, permitiría explotar la ruta fluvial del Río Morona, ya que el calado del río admite el empleo de embarcaciones fluviales de mayor capacidad de carga que la del río Napo. Tomando en consideración la clase fluvial del Río Morona y la posición geográfica en la zona fronteriza con el Perú, constituye una alternativa factible para implementar un Terminal Fluvial en Puerto Morona que viabilice el transporte y el comercio fluvial con los centros urbanos del Perú asentados en las riberas del río Marañón hasta Iquitos; sin embargo, es necesario considerar que en el Plan Binacional de Integración Fronteriza Ecuador-Perú, la implementación de los Ejes Viales de Integración No. 4 Loja-Sarameriza de 690 Kms., de longitud y el No. 5 Méndez Sarameriza de 385 Kms., de longitud, constituyen obras de infraestructura de transporte que habilitarán la interconexión vial entre ambos países y la integración de los puertos de Guayaquil, Puerto Bolívar y las Provincias Azuay, Loja y Morona Santiago al ramal sur del Eje

Multimodal Amazonas por lo que, el establecimiento de un Terminal Fluvial en Puerto Morona no sería viable considerarlo a mediano plazo y quedaría como una alternativa para instalar un Puerto Fluvial que no movilice contenedores pero sí carga constituida principalmente de productos que sean demandados por los centros urbanos de Borja, Sarameriza, Nauta e Iquitos principalmente y constituya un terminal fluvial de pasajeros.

4.4.2 Financiamiento para la implementación de los puertos fluviales

El Tratado de Comercio y Navegación establece en el Artículo 2 que el Ecuador podrá utilizar los ríos que, desde la frontera con el Perú, le permitan usar también una vía fluvial que se conecte directamente con el Amazonas; por lo tanto el uso de esta vía fluvial determina que la condición esencial para tal propósito es la de implementar una infraestructura portuaria adecuada, realizar los estudios de mercado del Eje Multimodal Amazonas, Capítulo Ecuador, tomando en consideración la rentabilidad interna como externa y, las actividades complementarias que los diferentes sectores, tanto públicos como privados, lleven a cabo a través de los subproyectos que integran el llamado Proyecto Nacional del IIRSA, Eje Multimodal Amazonas, Capítulo Ecuador. Para integrar las acciones de corto, mediano y largo plazo, se ha integrado el Grupo Técnico Ejecutivo y la Secretaría Técnica, bajo la dirección del Ministerio de Obras Públicas.

➤ Requisitos para obtener el financiamiento

Al ser considerado como un Proyecto Nacional, la implementación del Puerto Fluvial del Eje Multimodal Amazonas, Capítulo Ecuador, demanda de la planificación coordinada de varios subproyectos

sectoriales, y para su ejecución es necesario el financiamiento internacional; con tal fin, la oficina de la Corporación Andina de Fomento (CAF) en el Ecuador ha determinado que para la obtención del crédito es necesario que el país cumpla con los siguientes requisitos:

a) Conformar una Unidad Ejecutora, que se responsabilice de la elaboración y ejecución planificada del Proyecto Nacional del IIRSA, Eje Multimodal Amazonas, Capítulo Ecuador.

b) Disponer de un Marco Jurídico del Eje Multimodal Amazonas, Capítulo Ecuador, respaldado por Decreto Ejecutivo; y, estructurar el Grupo Técnico Ejecutivo como Unidad Ejecutora, debidamente respaldada en los aspectos legales pertinentes. .

c) Calificar previamente los subproyectos correspondientes en orden de prioridad por la Oficina del ODEPLAN, para que sean aprobados en ese orden por la CAF.

d) Considerar al Ministerio de Economía como la vía para la solicitud de crédito de cada subproyecto a la CAF.

e) Los créditos que sean otorgados por la CAF para cada subproyecto son considerados como un crédito directo proporcionado al Gobierno Ecuatoriano.

f) Los subproyectos deberán ser aprobados por la CAF; la notificación de aprobación se realizarán a través del Ministerio de Economía.

g) Adecuar la Legislación Nacional de Aduanas, Navegación Fluvial, Transporte Multimodal, Seguros, a las exigencias y realidad del eje multimodal.

➤ **Ventajas**

Para la ejecución de todos los subproyectos que integran el Proyecto Nacional del Eje Multimodal Amazonas, Capítulo Ecuador, es

necesario observar las siguientes ventajas que son favorables para el país, en función del financiamiento que se puede obtener de la CAF:

a) Por tratarse de obras gubernamentales, la CAF no considera el riesgo país; lo cual es favorable para el Ecuador, si presenta un persistente alto riesgo país.

b) Los créditos otorgados a largo plazo de endeudamiento tienen tasas que son favorables al país; actualmente la tasa establecida para un crédito a 10 años es del 3,10%, considerando la tasa Libor más el porcentaje por el plazo.

c) La CAF está en condiciones de anticipar inicialmente hasta el 20% del monto total del crédito que haya sido aprobado para cada subproyecto; lo que constituye una base financiera favorable que facilite el inicio y desarrollo de cada proyecto, en especial los de estudios técnicos y los subproyectos que son de corto plazo y sirven de base para la ejecución de los subproyectos a mediano plazo.

4.4.3 Corredor Ecuatoriano del Eje Multimodal Amazonas

El Corredor Central: Manta-Quito-Francisco de Orellana-Rocafuerte, podría ser considerado como el corredor oficial del Ecuador en el marco del Eje Multimodal Amazónico en función principalmente de:

a) La posición geográfica privilegiada del Puerto de Manta, su proximidad a las rutas de tráfico marítimo internacional del Pacífico y su accesibilidad directa desde y hacia el mar;

b) La disponibilidad de los Puertos de Manta y Esmeraldas, que constituyen dos puertas de entrada/salida de productos con el Pacífico;

c) La voluntad política actual y el respaldo legal para que el Puerto de Manta se constituya en un Terminal Marítimo de Transferencia Internacional de Carga en el Pacífico;

d) La función de enlace multimodal que dicho corredor ejerce entre el Puerto de Manta y Nuevo Rocafuerte a través de la ruta terrestre de la carretera Manta, Quito, Francisco de Orellana y de la ruta fluvial del río Napo y, por el mejoramiento de la condición geovial del Ecuador que representa el desarrollo de la Infraestructura Ferroviaria y constituye un complemento esencial para enlazar los puertos marítimos ubicados en el Pacífico con los Puertos Fluviales que sean implementados en la Región Amazónica Ecuatoriana, que comprende las vías alternativas de la red ferroviaria nacional que unirían al Puerto de Manta y a Nuevo Rocafuerte con la Red Fundamental;

e) Las características de navegabilidad que presenta el río Napo, principal afluente del río Amazonas, fundamentalmente a partir del sector de Nuevo Rocafuerte, que es catalogado con Clasificación Fluvial A+ y, la disponibilidad a la navegación fluvial, que abarca todo el año;

f) La orientación de la movilidad fluvial desde Rocafuerte hacia las urbes de Leticia (Colombia), Tabatinga (Brasil) e Iquitos (Perú), que forman un Triángulo Geoeconómico, y las urbes ribereñas de Manaus e Itacoatiara (Brasil), que en conjunto son viables e importantes mercados para los productos nacionales; además, ellos son atractivos centros de interés logístico en el área de influencia del Eje Multimodal Amazonas.

g) La orientación del flujo de carga, que podría originarse principalmente desde el Brasil tomando en consideración que: la Zona Franca e Industrial de Manaus es el principal polo de desarrollo industrial en el norte del Brasil; las regiones más productivas del Brasil se encuentran ubicadas en los bordes de la Región Amazónica Brasileña, en especial la región norte del Estado de Mato Grosso, que produce más de un millón de toneladas de soya que bien puede ser transformada en proteína animal (alimento de peces, aves y porcinos) en los países

andinos, sea para consumo interno o para exportación de carnes al enorme y dinámico mercado asiático⁶⁴.

4.5 PERSPECTIVAS DE DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DE LOS PUERTOS FLUVIALES

Desde un punto de vista general, los puertos fluviales en la Región Oriental no fueron erigidos fundamentalmente por el problema limítrofe que afectó a las relaciones internacionales del Ecuador con el Perú hasta 1998 en que se firmaron los Acuerdos de Brasilia. Con la firma del Tratado de Cooperación Amazónica, que fue suscrito en Brasilia el 03 de Julio de 1978, las partes contratantes coincidieron en establecer una adecuada infraestructura física de transportes y comunicaciones que permitiese entre otros aspectos, el implantar las conexiones viales de transportes fluviales con el objeto de incorporar sus espacios territoriales amazónicos a las respectivas economías nacionales y desarrollar condiciones equitativas y de mutuo aprovechamiento del comercio de productos de consumo local sobre la base del aseguramiento recíproco de la más amplia libertad de navegación fluvial comercial en los ríos internacionales que componen el sistema fluvial del Río Amazonas.

En este aspecto, la implementación por parte del Ecuador de un Puerto Fluvial Multipropósito en Nuevo Rocafuerte, y complementariamente un Terminal Fluvial en Puerto Morona, va a permitir impulsar el desarrollo económico y social del país, elevar el nivel de vida de la población amazónica y sobre todo lograr afirmar su presencia en el río Amazonas y contribuir a consolidar el Acuerdo de Paz de Brasilia.

⁶⁴ IIRSA. Visión de Negocios del Eje Multimodal Amazonas. Segundo Informe. Abril del 2003. Pág. 19.

Uno de los resultados de la Firma de la Paz entre Ecuador y Perú efectuado en Brasilia en 1998, es el Acuerdo de Comercio y Navegación, derivado y sustentado en el Protocolo de Río de Janeiro, como mecanismo que permitiría al Ecuador hacer uso del derecho a la libre navegación por los ríos Marañón y Amazonas y a crear en territorio peruano dos centros de comercio en las orillas de los antes mencionados ríos, el uno en Sarameriza y el otro en Pijuayal respectivamente.

Sin embargo, la creación de dichos centros de comercio, desde el punto de vista económico no son viables desarrollarlos en el mediano plazo por el apoyo que el Estado debe proporcionar al inversionista frente a la escasez de recursos económicos que padece; por la desventajosa posición geográfica de estos centros, en virtud de que no se encuentran ubicados en las riberas de los ríos Marañón y Amazonas; y, geopolíticamente, es más conveniente desarrollar los puertos fluviales en territorio nacional por cuanto contribuirían a dinamizar la economía de la región fronteriza con el Perú, al utilizar los ríos orientales en beneficio nacional del potencial intercambio comercial que podría abrirse y mantenerse con Brasil y Perú y, la explotación de las rutas fluviales de comunicaciones contribuirían a dar solidez y contextura al Estado y se aprovecharía su influencia unificadora para el logro y mantenimiento de la integración y unidad nacional.

Con una visión de futuro, el país debe vislumbrar a los puertos fluviales, no solo como un eslabón en la cadena de transporte, es decir, constituir un punto de apoyo para la transferencia de la carga del comercio exterior ecuatoriano desde los medios de transporte terrestre al fluvial y viceversa, sino fundamentalmente como un factor que debe contribuir al desarrollo de las actividades económicas nacional, regional y extraregional como eje del corredor bioceánico entre el Pacífico y el Atlántico, implementando la infraestructura portuaria y vial que sea

necesaria desarrollar, promoviendo los servicios que sean requeridos por el tráfico fluvial nacional o internacional y facilitando el libre comercio y el transporte de productos y mercancías de forma ágil y competitiva.

La necesidad de implementar los Puertos Fluviales y la configuración del Corredores Viales Centro y Sur, determina que se considere de modo conjunto los diferentes modos de transporte con la finalidad de fomentar la intermodalidad en el transporte de carga y mejorar su competitividad con relación a los Corredores Viales que van a implantar Colombia y Perú en función del Eje Multimodal Amazonas. En lo que respecta al Plan Maestro de Vialidad para la Red Estatal del Ecuador, la red vial es un sistema de vías que une los pasos de frontera norte y sur, y los puertos fluviales y marítimos con las capitales de las Provincias; está conformado por 12 corredores arteriales que conforman una malla vial estratégica que comprende 5,735.31 Kms., lineales (66%); y por 39 vías colectoras que suman 2,901.65 Kms., lineales (34%) y, la longitud total de la red estatal es de unos 8,636.96 Km; sin embargo, se evidencia que dicho plan se ha limitado a fijar la atención en desarrollo del transporte terrestre y promover una vía de comunicaciones terrestre en sentido vertical.

Los planes de desarrollo de los modos de transporte marítimo y aéreo son independientes y sectorizados; no existiendo una política de transporte, que considere de forma simultánea los diferentes modos de transporte, ni un plan director de infraestructuras, que cambie el enfoque tradicional de planificación dispersa de carácter sectorial, se relacione con la política territorial y tome en consideración los objetivos permanentes de la economía consignados en el Artículo 243 de la Constitución Política a fin de contribuir a la cohesión social y económica del país y la integración regional, reducir costos de los fletes y potenciar el transporte combinado. Esto demanda que el transporte combinado no solo se base

en las carreteras, los puertos y el transporte marítimo, sino también a través del transporte por ferrocarril, de los puertos y del transporte fluvial.

Desde una óptica global, la interoperabilidad de los terminales y las redes del transporte intermodal, garantiza la funcionalidad de los corredores viales y el aprovechamiento de las vías navegables, mejora la movilidad, admite cubrir el territorio nacional, servir al comercio exterior, contribuir al desarrollo del mercado interior y, atenuar el flujo de medios de transporte de la red de carreteras que podrían congestionarse al incrementarse el tráfico vertical en el Eje Andino y, el horizontal a través de los tres Corredores Viales en función del Eje Multimodal del Amazonas.

La ubicación de un Puerto Fluvial Ecuatoriano para el Eje Multimodal Amazonas debe responder por una parte, a mantener una relación equilibrada puerto-ciudad, a fin de evitar posicionarlos en un centro urbano que le comprima por saturación urbana, como la situación actual que presentan los puertos de Manta y Esmeraldas que están constreñidos por la ciudad y presentan dificultades para el flujo libre de carga que ingresa/ sale hacia/desde el puerto y, al influjo de la actividad comercial que se genera en su entorno,

Por otra parte, las necesidades de funcionalidad y desarrollo futuro de dicho puerto y, de las actividades portuarias, condiciona que, las instalaciones del recinto portuario deben estar dotadas de un entorno urbanístico que le facilite su desarrollo armónico, contar con un dimensionamiento adecuado para disponer de espacios físicos que permitan la definición de sus usos y, contar la existencia de accesos adecuados tanto por carretera como ferrocarril.

De lo expuesto anteriormente, al implantar el Terminal Fluvial Intermodal en Francisco de Orellana, a más de que se encuentra restringido a la navegación fluvial para embarcaciones de más de 1000 Toneladas de carga únicamente el 33% del año, se correría el riesgo de que a mediano plazo sea comprimido por la misma ciudad en virtud de que dicho centro urbano se ha desarrollado a lo largo del Río Napo, su proceso urbanístico limitaría la funcionalidad del terminal a implantar y, podría haber limitaciones para establecer los accesos por carretera y ferrocarril.

4.6 LINEAMIENTOS POLÍTICOS PARA IMPULSAR EL DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO FLUVIAL AMAZONICO

Desde un punto de vista geopolítico, el país debe orientar los esfuerzos de su Poder Nacional hacia los siguientes objetivos:

- a) Preservar el medio ambiente amazónico y sus recursos.
- b) Afirmar los irrenunciables derechos Amazónicos de asegurar y mantener su presencia en el Río Amazonas; y,
- c) Lograr la salida al Atlántico a través de la navegación y el comercio en el curso del mencionado río y sus principales afluentes.
- d) Fomentar la integración nacional y regional.

Para alcanzar y mantener tales objetivos geopolíticos, le corresponde al Estado Ecuatoriano la obligación de:

- a) Apremiar la expansión de la influencia principalmente política y económica del núcleo vital hacia las Provincias Fronterizas de la Región Oriental: desarrollando centros de atracción+ fronterizos con iniciativa, oportunidad y voluntad política; transformando la frontera

Ecuatoriano-Peruana en zona de contacto; promoviendo la renovación del Sistema Ferroviario Nacional; y, privilegiando la integración de la Región Amazónica Ecuatoriana al desarrollo socio-económico y regionalmente equilibrado.

b) Favorecer la expansión pacífica hacia el exterior: impulsando el intercambio comercial con los países amazónicos; promoviendo el Comercio Exterior Ecuatoriano y atrayendo la inversión extranjera principalmente con Brasil, tomando en consideración los intereses geopolíticos que dicho país tiene en: 1) Liderar el proceso de integración económica de la región, 2) Mantener con el Ecuador una relación comercial y de inversiones en infraestructura, agroindustria, hidrocarburos, minería y turismo y, 3) Alcanzar la salida al Océano Pacífico por la vía más conveniente⁶⁵;

c) Explotar los ríos Napo y Morona como estímulos al transporte y como elementos de cohesión social y económica: aprovechando los ríos como vías fluviales de comunicaciones; impulsando el desarrollo de la infraestructura portuaria fluvial en la Región Amazónica Ecuatoriana; dotando de servicios básicos a las zonas fronterizas de la Región Oriental, en especial a Nuevo Rocafuerte y Puerto Morona; y, adoptando como política de Estado el desarrollo del Corredor Central de Transporte Multimodal y sus sectores de interconexión.

d) Mantener una participación activa en los procesos de integración subregional y regional: impulsando en la CAN la consolidación de su integración interna y, la integración económica con el MERCOSUR; y, promoviendo el Comercio Exterior principalmente con Brasil y Argentina.

⁶⁵ OJEDA L., Dr. "Propuestas de Regionalización". Conferencia dictada en el IAEN el 28 de Febrero del 2003.

CAPITULO V

EL CONTROL DEL SISTEMA FLUVIAL AMAZÓNICO

5.1 BASE JURÍDICA QUE RESPALDA LA PRESENCIA DE LA ARMADA EN LA REGIÓN AMAZONICA

5.1.1 Constitución Política de la República del Ecuador

Por mandato de la Constitución en el Artículo 171, numeral 13 y 16, son deberes del Presidente de la República ~~%~~velar por el mantenimiento de la Soberanía Nacional y por la defensa e independencia del Estado; y, ~~%~~mantener el orden interno y la seguridad pública+.

Las Fuerzas Armadas, en función de las dos obligaciones del Ejecutivo, tienen la responsabilidad de cumplir con su misión fundamental de conservar la soberanía nacional y defender la integridad e independencia del Estado, según lo establece la Constitución Política en el Artículo 183; y, de conformidad con lo determinado en el literal g) del Artículo 18 de la Reglamento General de la Ley de Seguridad Nacional y a lo prescrito en Concepto Estratégico Militar de la Política de la Defensa Nacional del Ecuador, punto séptimo, apoyará a la Policía Nacional a mantener el orden interno y la seguridad pública.

De acuerdo con lo señalado en el Artículo 252 de la Constitución Política⁶⁶, es obligación del Estado garantizar la libertad del transporte fluvial en el interior del territorio nacional y, ejercer la regulación de las actividades relacionadas con el transporte acuático y las actividades portuarias; deberes que son cumplidos por las Fuerzas Armadas a través de la Fuerza Naval, en la función de Autoridad Marítima que lo ejerce por medio de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

5.1.2 Política de la Defensa Nacional y el sistema fluvial

La Política de Defensa Nacional orienta el empleo del Poder Militar, en función de los Objetivos de Defensa, fundamentalmente a ejercer el control efectivo del espacio territorial del Estado, proteger la vida de la población y los recursos del país; y, fortalecer a las Fuerzas Armadas para el eficaz cumplimiento de sus misiones constitucionales.

El control del Sistema Fluvial Amazónico, se orienta a mantener la vigilancia del área fluvial, a ejercer la autoridad y soberanía en los ríos de la Región Amazónica y, a proteger la vida humana en los ríos y los recursos existentes en el medio ribereño.

Dicha región, al formar parte del espacio territorial del Estado, contiene una amplia red de ríos que le caracterizan como un área fluvial; estos ríos, económicamente sirven de hidrovías de comunicaciones factibles de aprovechar para el intercambio comercial y favorecer la expansión económica del Estado hacia la Cuenca Amazónica; estratégicamente, favorecen a la movilidad de órganos operativos de las Fuerzas Armadas, lo que contribuye a incrementar el cubrimiento y la vigilancia del área fluvial amazónica; y, políticamente, en lo interno,

⁶⁶ Constitución Política de la República del Ecuador; Editorial GAB, Quinta Edición, Septiembre del 2001.

contribuyen a enlazar la zona fronteriza con el espacio de crecimiento del Estado, y en lo externo, al ser en su mayoría ríos internacionales, favorecen la integración física con Colombia, Perú y Brasil y contribuyen a la consolidación de los acuerdos de Brasilia; estos factores señalan la importancia de ampliar la presencia de la Fuerza Naval en la Región Amazónica Ecuatoriana, lo cual apoyará al cumplimiento eficaz de la misión fundamental de las Fuerzas Armadas en la región y las fortalecerá.

5.1.3 Código de Policía Marítima

El Código en vigencia establece en el Artículo 18, que la jurisdicción de la Policía Marítima se extiende, además del mar territorial, plataforma continental y playas del mar, a todas las aguas interiores; estas son de carácter nacional y entre otros son los lagos, ríos, canales, y demás fuentes de agua. La jurisdicción naval o marítima, es ejercida por los Capitanes de Puerto, el Jurado de Capitanes y la Corte de Justicia Militar, según el Artículo 19; según el Artículo 32, en lo que respecta a los ríos nacionales navegables, el Capitán de Puerto, ejerce jurisdicción policial dentro de los límites de su respectiva Capitanía.

La jurisdicción de la policía fluvial, para el caso de la Región Oriental, entonces corresponderá a la parte proporcional de los ríos internacionales del Putumayo, Napo, y Morona, así como los demás ríos que conforman la amplia red del sistema fluvial amazónico. En el caso particular del Morona, dicha jurisdicción será ejercida por la Capitanía que a futuro se establezca en dicho río.

5.1.4 Acuerdos y Convenios de cooperación contra el Narcotráfico

En el marco de los compromisos internacionales suscritos por el Ecuador en la lucha contra el narcotráfico y el crimen organizado, las

Fuerzas Armadas deben contribuir a prevenir, neutralizar y reprimir estos factores de riesgo, apoyando a la Policía Nacional, de acuerdo a lo que determina las normas vigentes; dichos factores de riesgo vulneran la seguridad del Estado por cuanto constituyen amenazas que desgastan la democracia, trastornan la economía, menoscaban los valores humanos en la sociedad e impulsan el cometimiento de otros delitos conexos como el tráfico de armas, municiones y explosivos, precursores químicos, violencia social entre otros.

➤ **Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas**

Para el cumplimiento de las obligaciones contraídas en esta convención, la autoridad marítima en nombre del Estado puede adoptar una serie de medidas en un medio ribereño como las de abordar e inspeccionar las naves o embarcaciones que se movilizan a través de una vía fluvial y, en el caso de que se descubran pruebas de implicación en el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, puede adoptar medidas adecuadas con respecto a la nave, a las personas y a la carga que se encuentre a bordo.

Las medidas pueden ser adoptadas por unidades o aeronaves militares autorizadas por el gobierno para dicho fin; en el caso particular de que las medidas se adopten en un medio ribereño, le corresponde a las Unidades Navales aplicar cuando se encuentren ejecutando operaciones de control fluvial en los ríos nacionales y fronterizos así como en sus riberas, de conformidad con lo establecido en Artículo 18 del Código de Policía Marítima en función de la Jurisdicción que le compete a la Policía Marítima en las aguas nacionales como lo son los ríos orientales que se encuentren en territorio Ecuatoriano.

➤ **Acuerdo Andino Antidrogas**

Desde Septiembre del 2002, rige el Acuerdo Andino Antidrogas que fue suscrito por el Ecuador con los Estados Unidos con el objeto de fortalecer la capacidad del país para controlar y eliminar la producción, procesamiento, tráfico, transporte, exportación y tenencia ilícita de drogas.

En este aspecto, la vigilancia y el control fluvial que se despliegue en el sistema fluvial amazónico por medio de actividades de Policía Marítima, favorecerá el impedir o restringir el tráfico y transporte de drogas a través de los ríos nacionales fronterizos que vinculan al Ecuador con Colombia y Perú.

5.1.5 Valoración de los aspectos jurídicos que sustentan la presencia de la Armada en la Región Amazónica Ecuatoriana.

De las normas constitucionales contenidas en el Artículo 183 de la Constitución Política de la República, de los Objetivos de la Defensa Nacional, del Código de Policía Marítima, de los Convenios y Acuerdos Internacionales se desprende que la Fuerza Naval, de conformidad con la ley y reglamentos, tiene como obligación la conservación de la soberanía no solo en el área marítima sino también en la fluvial, que son aguas nacionales.

En tiempos de paz, su empleo para desarrollar operaciones fluviales, contribuye a la seguridad interna, al mantenimiento del orden legal y la paz social, a la conservación de los recursos naturales, a la lucha contra el tráfico ilícito de drogas y, al cumplimiento de los convenios y tratados internacionales aprobados de acuerdo con el Artículo 161 de la Constitución. Funciones y obligaciones que coadyuvan

al logro y mantenimiento de los Objetivos Nacionales Permanentes de Soberanía Nacional, Desarrollo Integral Sustentable y Seguridad.

5.2 EL SISTEMA FLUVIAL AMAZONICO

Las amplias planicies y valles que contienen la Región Amazónica se hallan atravesadas por una basta red de ríos que conforman un verdadero sistema fluvial. Este sistema y el predominante ambiente de selva, determinan que esta región sea considerada como un área fluvial en la que sobresalen los ríos Putumayo, Napo, Curaray, Pastaza, Tigre y Morona. El sistema fluvial amazónico presenta una orientación general hacia el Sur-Este, llega hasta la zona fronteriza con el Perú y, desde el límite fronterizo se proyecta hacia los Río Marañón y Amazonas.

En función de su desembocadura, se subdivide en dos grandes subsistemas o cuencas hidrográficas⁶⁷: el subsistema configurado por los ríos Putumayo y Napo que desembocan en el Río Amazonas; y el subsistema cuyos afluentes vacían en el Río Marañón, conformado por los ríos Tigre, Pastaza, Morona, Santiago y el Cenepa. Sin embargo, para efectos del control fluvial, únicamente los ríos Putumayo, Napo y Morona pueden ser considerados como Líneas de Comunicaciones Fluviales, en virtud de la infraestructura portuaria que contengan, el tránsito de embarcaciones fluviales que circule por cada una de las rutas consideradas y la carga que movilicen y, su característica de ser ríos internacionales que enlazan los puertos fluviales nacionales con los correspondientes de Colombia, Perú y Brasil que se encuentran ubicados en las riberas de los ríos Amazonas y Marañón.

⁶⁷ GARCIA J. (1992) El Carácter interoceánico de la Carretera Méndez-Morona.

La limitada disponibilidad de vías terrestres de comunicaciones que presenta la región amazónica, la extensión que abarcan los ríos orientales, las facilidades a la navegación que ofrecen tales ríos, la utilidad que va a brindar el transporte fluvial al comercio interno y externo, las actividades que se desarrollen en y a través del sistema fluvial de la región y, la posición geográfica de los puertos fluviales a implementar como lugares para el arribo o salida de embarcaciones que realizan la navegación comercial transfronteriza, determinan la necesidad de que el Estado mantenga el control de estas líneas de comunicaciones fluviales.

5.3 ESCENARIOS PROSPECTIVOS Y SUS EFECTOS

Existe un alto grado de incertidumbre respecto a las características que el sistema internacional adquirirá en un futuro mediano y de largo plazo, tanto a nivel global, hemisférico, regional y nacional; los sistemas nacionales se encuentran interrelacionados con el sistema internacional, por la interdependencia económica y, por la combinación del terrorismo, el narcotráfico y la degradación ambiental principalmente, que ya son consideradas como amenazas a la seguridad mundial, regional y nacional. Sin descartar las amenazas externas, la tendencia política-estratégica es apuntar hacia las amenazas internas.

Frente a la incertidumbre e inseguridad, que demanda cautela y previsión, es necesario plantear los posibles escenarios que pueden presentarse de manera favorable o desfavorable respecto a los intereses del Ecuador en la Región y la Cuenca Amazónica, dadas las perspectivas políticas, económicas, sociales y militares que se van perfilando con la implementación de los corredores bioceánicos, la explotación de los ríos

orientales como vías de comunicaciones y la consolidación de los Acuerdos de Brasilia firmados con el Perú.

Las aspiraciones que el país participe activa y competitivamente en la integración física con los países condóminos de dicha cuenca y en la Cuenca del Pacífico, aprovechando su ubicación geográfica y aplicando su derecho a la libre navegabilidad por el Amazonas y sus afluentes alcanzada en los Acuerdos de Brasilia, a la vez que le aseguran posibilidades de crecimiento y desarrollo integral, le plantean situaciones y actores que pueden amenazar o vulnerar la seguridad en la Región Amazónica y consecuentemente del país.

5.3.1 Escenario Mundial

El mundo se encuentra en una época de cambios en el ordenamiento geopolítico mundial; un nuevo orden mundial, que se encuentra caracterizado e influenciado por la hegemonía unipolar política y militar de los Estados Unidos y, la globalización que se caracteriza principalmente por la correlación de los procesos políticos, económicos, sociales, ambientales y militares.

Este nuevo escenario político-estratégico, coloca a los Estados en un proceso de transición hacia la integración regional que, sobre la base de la interdependencia y la globalización, los países deben seguir un modelo de libre mercado cuya tendencia es reorientar los sistemas económicos hacia una creciente apertura al intercambio comercial, en donde la utilización de la vía marítima es la clave de este intercambio y el consecuente aumento del volumen del tráfico marítimo y del ritmo de las actividades marítimas. En este sentido, la Cuenca del Pacífico es el nuevo centro de atracción mundial y marca la tendencia en el incremento del intercambio comercial por vía marítima en el eje Oeste-Este y, la

conformación de tres grandes bloques económicos claramente diferenciados: los Estados Unidos, liderando a los países del Continente Americano, sin perjuicio de mantener su influencia en el resto del mundo; el Japón, en el sudeste Asiático y, la Unión Europea, que incluye países del ex Pacto de Varsovia como Polonia y las Repúblicas Checas, liderada por Alemania.

De estos tres mega-bloques, la Unión Europea lleva la iniciativa, por los intereses políticos y económicos que impulsan la integración entre los Estados Parte; el bloque de los países del sudeste asiático, se encuentra condicionado a las influencias políticas y económicas que viene generando la emergente China; y, el bloque Americano, que va en proceso de conseguir la integración a través del ALCA. La derivación lógica será entonces el incremento gradual de la interdependencia entre los Estados y la globalización económica a nivel mundial.

En el marco de la globalización, se vienen generando nuevas concepciones respecto a la seguridad en virtud de que aquella también ha favorecido al resurgimiento de aquellas amenazas que bien estuvieron olvidadas o aún no adquieren dimensiones mundiales; dichas amenazas fundamentalmente son el terrorismo, el narcotráfico, la degradación del ambiente, la pobreza y desigualdad económica en el mediano plazo; y, la escasez de recursos naturales y, la superpoblación en el largo plazo.

El terrorismo, por el momento es la mayor preocupación política y estratégica de los países desarrollados, en especial los Estados Unidos. Los nuevos escenarios permiten visualizar que las acciones de los grupos radicales y fundamentalistas religiosos van a centrarse principalmente contra intereses de los Estados Unidos en el Continente Americano y, de los países de la Unión Europea, principalmente Inglaterra, España,

Francia y Alemania. El terrorismo tiene una dimensión global, y sus acciones tienden a sobrepasar las fronteras de los Estados.

El narcotráfico, es un problema persistente que amenaza a la humanidad; los actores internos y externos a los Estados se han transformado en fuerzas económicas y políticas muy poderosas, tal como el caso Colombiano, que enfrentan al Estado. A este problema se añaden la tendencia creciente de los índices de criminalidad, violencia, corrupción y el consumo masivo, en especial en los países desarrollados; el narcotráfico ha generado una tendencia creciente de la producción en los países de menor desarrollo relativo como lo es Colombia, Perú y Bolivia, que amenaza extenderse a los países vecinos. La correlación creciente entre la subversión y el narcotráfico, presenta un frente unido en la materialización de sus acciones criminales, favoreciéndose mutuamente para asegurar su producción y garantizar sus necesidades logísticas. La comunidad internacional, tras haber adoptado una estrategia global de lucha contra las drogas basada en la cooperación y formalizada en la Declaración Política durante la asamblea especial de la ONU sobre drogas en 1998, han fijado el año 2008 como fecha límite para la erradicación o la reducción ~~significativa~~ de los cultivos de coca y adormidera en las regiones productoras de droga; en este sentido, existiría la tendencia de emplear a las Fuerzas Militares de la Región para combatir al narcotráfico fundamentalmente en Colombia, así como en Perú y Bolivia.

La degradación del ambiente, la alteración del equilibrio ecológico, la contaminación del agua, suelo, aire y, la deforestación son amenazas que tienden a incrementarse dadas las crecientes necesidades humanas y el incremento constante de la población, lo cual obligará a la comunidad mundial y a los Estados a proteger el medio ambiente y sus recursos.

La pobreza y la desigualdad económica, son problemas globales derivados de la disímil distribución de la riqueza y la falta de voluntad y compromiso político de los países desarrollados con los países en vías de desarrollo; la brecha entre países ricos y pobres es cada vez más creciente y tendería a ampliarse por el aumento continuo de las diferencias económicas y sociales entre los países desarrollados y en vías de desarrollo. En los países pobres, la pobreza y la débil justicia social afecta a la estabilidad política y gobernabilidad de los Estados.

La escasez de recursos naturales, sean los renovables como el agua dulce y los bosques y, los no renovables como los energéticos convencionales: el carbón, el gas y el petróleo, presentan una tendencia a irse agotando progresivamente por cuanto no son aprovechados racionalmente y tienen una tendencia a incrementarse en su consumo, debido a factores como el incremento de la población, el uso no sostenido ni sustentable, a futuro configuran una fuente de conflictos entre Estados e incluso al interior de estos.

La superpoblación, dada por la creciente tendencia demográfica y el crecimiento constante de la población, determinan un proceso de urbanización en la mayoría de los Estados que conlleva mayor violencia en las ciudades y mayores demandas de recursos y alimentos. El aumento de la población mundial, que está en su mayor parte concentrada en las riberas de los ríos o en las proximidades de los mares, unido a los incrementos de los procesos industriales, agravará irreversiblemente la contaminación de las aguas, si la comunidad internacional no adopta medidas adecuadas para preservar el medio; adicionalmente, frente al crecimiento geométrico de la población, la necesidad de alimentos obligaría a los Estados a buscar u obtener nuevos espacios para asegurar fuentes alimenticias y garantizar la seguridad

alimentaria de sus pueblos. En este contexto, podrían generarse conflictos interestatales por obtener recursos para sus poblaciones.

Finalmente, el calentamiento global, que va creando tensiones crecientes entre los países desarrollados y los países en vías de desarrollo en torno a los procesos de industrialización en donde los espacios marítimos y fluviales juegan un papel importante por las condiciones que se van ir determinando por las rígidas normas ambientales a los países que generan recursos y materias primas necesarias para los procesos productivos de los países industrializados.

La realidad mundial y la propensión política estratégica determina que a futuro los Estados tiendan a reducir sus Fuerzas Armadas y basar su poder en la tecnología; sin embargo, la Fuerzas Armadas se constituirían en un pilar fundamental para el desarrollo y la seguridad del Estado, lo que implicaría la tendencia a privilegiar el apoyo al desarrollo nacional mediante el control de las actividades y espacios marítimos y fluviales vitales al interés nacional; área de misión que será desarrollado por la Armada en ambos espacios. En el caso nacional, la Fuerza Naval debe por lo tanto ampliar sus actividades al espacio fluvial que estaría configurado por el sistema fluvial amazónico, en razón de que su presencia en la actualidad es débil, por la función de autoridad marítima/fluvial que es ejercida por las Capitanías de Puerto localizadas en Puerto El Carmen de Putumayo y en Francisco de Orellana, las que cuentan con limitados medios fluviales y recursos humanos y, por la ausencia de Unidades Fluviales del Cuerpo de Guardacostas.

5.3.2 Escenario Regional

Tras el fin de la guerra fría y el apresurado proceso de globalización, América Latina viene desarrollándose en medio de variados asuntos y tendencias regionales actuales y futuras.

Si bien en la región se están logrando avances en la construcción y consolidación de la paz regional por medio del fortalecimiento de las relaciones entre los Estados y del fomento de las medidas de confianza mutua, subsisten algunas zonas de potenciales conflictos de diferente intensidad, como por ejemplo las aspiraciones de Bolivia de salir al Océano Pacífico, que enfrenta sus intereses con Chile; los inconvenientes fronterizos existentes entre Venezuela y Colombia por las cuestiones limítrofes en el lago de Maracaibo; las pretensiones del Perú de formalizar la demarcación de la frontera marítima con Chile y Ecuador basándose en la teoría de la bisectriz; y, el problema de Venezuela y Guayana por el territorio del Esequibio; por lo tanto debe tenerse siempre presente que estos conflictos potenciales podrían llegar a activarse en cualquier momento por los intereses geopolíticos de los Estados involucrados.

Existe un relativo mejoramiento económico de casi todos los países, y sería de esperarse que a futuro la condición individual de cada uno de ellos también pueda mejorar. Este mejoramiento económico incide en el crecimiento demográfico, puesto que mientras en el año de 1991 la región tenía como población un total de 457 millones para el año 2010 la población está proyectada en 691 millones aproximadamente; y, que en al año 2020, Latinoamérica podría superar el doble de la población de los Estados Unidos⁶⁸, lo que implica un rápido crecimiento de la población en la región con la dinamización de la economía regional al entrar en funcionamiento los ejes de integración física y la entrada en rigor de los

⁶⁸ SHAND H. Stringham. Coronel de los EE.UU. (1997) "Apreciación Estratégica Regional" Conferencia dictada en la Escuela Politécnica del Ejército durante el Seminario Internacional de Estrategia organizado por el Instituto de Estudios Estratégicos en Junio de 1997.

bloques subregionales y la intensificación del comercio regional y mundial.

El proceso de integración económica subregional, está determinado por la CAN y MERCOSUR. Ambos bloques subregionales se encuentran en proceso de conformación y de entendimiento mutuo para mejorar su posición respecto al ALCA; adicionalmente, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), considera seis Ejes de Transporte y tres Procesos que comenzaron en el año 2001 y son: Eje MERCOSUR-Chile; Eje Andino; Eje Interoceánico Brasil-Bolivia-Perú-Chile (de costa a costa a través de Bolivia); Eje Orinoco-Amazonas-Río de la Plata; Eje Multimodal Amazonas y, Eje Brasil-Venezuela-Guyana-Suriname; y los procesos de Facilitación de los Pasos de Frontera, Mercados regionales de Energía y el Sistema operativo del transporte Multimodal.

Cabe resaltar que en los ejes de integración física, las carreteras, fundamentalmente las fluviovías y los puertos fluviales, potenciarían regiones que históricamente han estado divididas por las fronteras nacionales y separadas por amplias zonas geográficas selváticas o montañosas, abrirían nuevas rutas de exportación y permitirían una integración regional más efectiva. Esta situación demanda que los países controlen los espacios fluviales para asegurar las actividades que se desarrollen a través de las fluviovías.

Actualmente, el problema del narcotráfico y delitos conexos constituyen una seria amenaza a la democracia, estabilidad y economía de varios países de la región; la producción de drogas viene exteriorizando una tendencia a deslizarse de Colombia, Perú y Bolivia a los países vecinos; problema que en Perú y Colombia tienen una característica común representada por el intensivo uso de los principales

ríos amazónicos como vías para movilizar los insumos requeridos en la fabricación de drogas, las sustancias no refinadas como la base de cocaína hacia los centros de purificación, que generalmente se encuentran ubicados en el propio territorio o en países vecinos y, el transporte por vía terrestre, aérea o marítima hacia los mercados de consumo. En el caso de que los Estados de la región no actúen con firmeza para prevenirlo o combatirlo, dicha tendencia va a incrementarse, lo cual agravaría el problema.

En el caso particular de Colombia, es importante resaltar la correlación narcotráfico-guerrilla, los mismos que se enfrentan al Estado Colombiano manteniendo un conflicto armado y prácticamente controlan el sur del país, en los Departamentos de Nariño y Putumayo, fronterizos con Ecuador. La implementación por Colombia de una Brigada Fluvial, ha fortalecido el Poder Militar Colombiano e incrementado la capacidad para mantener el control de las líneas de comunicaciones fluviales, lo cual ha incrementado el nivel de efectividad en el empleo de Fuerzas Fluviales en las áreas de jurisdicción. Por otra parte, el Perú con el apoyo de los Estados Unidos en los últimos años también ha fortalecido su Poder Naval mediante la conformación de una Fuerza Fluvial del Amazonas, cuya sede principal se encuentra en Iquitos y, a través de esta mantiene el control de los ríos amazónicos de su jurisdicción para fines de contrarrestar las actividades del narcotráfico en la región amazónica peruana.

Tras la implementación del denominado Plan Colombia, con el apoyo económico y militar de los Estados Unidos, Colombia se ha convertido en el mayor peligro para la seguridad regional. Se viene percibiendo que con la militarización del plan, el conflicto armado va adquiriendo proporciones mayores, afectando por lo tanto a los países limítrofes. Adicionalmente, el interés de los Estados Unidos, con su

Iniciativa Regional Andina, en la regionalización de la lucha contra el narcotráfico prácticamente tenderá a involucrar progresivamente a varios países de la región, en especial a los limítrofes y con ello la regionalización de dicho Plan.

La demostración de la voluntad política en la Región para enfrentar los problemas del narcotráfico y los delitos conexos, propendería simultáneamente a la solución del conflicto colombiano y al combate a la producción y la comercialización de drogas, no solo en Colombia sino también en otros países de la región, lo cual demandaría la participación de las Fuerzas Armadas en operaciones de control de los espacios territoriales propios para contener y contrarrestar la expansión del narcotráfico y los delitos conexos. En el ámbito de la Cuenca Amazónica, que se caracteriza por ser una área eminentemente fluvial, el empleo de Fuerzas Fluviales altamente móviles y flexibles va a ser un factor determinante para la interdicción fluvial de drogas en el marco de la lucha regional contra el narcotráfico.

La pobreza es otro de los problemas en la región, y las cifras que se tienen indican que la mitad de los pobres de América Latina viven en la indigencia, amenazando seriamente a las democracias y la estabilidad de varios países. En América Latina, aproximadamente 150 millones de personas viven con un dólar al día y, el 50% se encuentra por debajo del umbral de la pobreza⁶⁹; situación que tiende a incrementarse por la desigual distribución de la riqueza, concentración de la riqueza, incapacidad de los gobiernos para lograr un crecimiento sostenido de la economía e impulsar el desarrollo económico y social.

La migración y la degradación del medio ambiente, constituyen nuevas amenazas que vienen adquiriendo dimensiones preocupantes. En

⁶⁹ FUNDACIÓN JOSE PERALTA. (2003). Ecuador y su realidad. Pags. 37 y 75

este sentido, las políticas de los Estados Unidos hacia la región reflejan su interés sobre el manejo ordenado de la inmigración y la protección del medio ambiente, identificando como amenazas a sus intereses la deforestación fuera de control, en especial en la Cuenca Amazónica y, la inmigración masiva ilegal hacia los Estados Unidos.

Las Fuerzas Armadas Latinoamericanas, si bien van a continuar cumpliendo con sus misiones determinadas en la Constitución correspondiente, que en términos generales son la preservación de la soberanía, de la integridad territorial y por supuesto de sus intereses nacionales, que son misiones tradicionales como una contribución a la seguridad y desarrollo nacional, no es menos innegable que, frente a la influencia y presión de los Estados Unidos, exista la tendencia a definir nuevas orientaciones que impliquen roles no tradicionales como el combate al terrorismo, la lucha contra el narcotráfico, resguardo del medio ambiente o actuar contra quienes atenten contra la estabilidad de las democracias; estas tareas no tradicionales tenderían a ser realizadas a través de estructuras militares subregionales o regionales, como las coaliciones de intervención, que estarían destinadas a la aplicación de la fuerza por decisión concertada de varias naciones para legitimar el empleo de la fuerza; y, las Fuerzas Multinacionales, bajo el concepto de seguridad cooperativa, que es una alternativa adecuada a los procesos de integración que tenderá a aplicar mecanismos diplomáticos o militares multilaterales.

5.3.3 Escenario Nacional

El Ecuador se proyecta a un escenario en el cual continuarán los esfuerzos del Estado por fortalecer la institucionalidad, en medio de dificultades de carácter social, político y económico, que afectarán la gobernabilidad y la administración del Estado; sin embargo, prevalecerá la

paz social pero marcada por factores de presión como paros y protestas que alteran el orden público y, por hechos delictivos que continuarán afectando a la seguridad ciudadana. En este aspecto, las Fuerzas Armadas actuarán en apoyo a la Policía Nacional con el objeto de mantener el orden público y únicamente intervendrán en casos de que exista grave conmoción interna para garantizar la seguridad interna.

El desarrollo económico y social del país en un escenario de futuro hace prever que estará condicionado por dos factores: 1) Principalmente por el régimen de libre comercio e intercambio comercial en que el país participará ajustado en el marco de tres variantes: de la consolidación de la Comunidad Andina de Naciones (CAN); en función de las relaciones bilaterales del país con Brasil o de la CAN con el MERCOSUR; y, del desempeño del Brasil en liderar una posible Integración Sudamericana frente al ALCA; y, 2) La capacidad del comercio exterior ecuatoriano para mantener un crecimiento sostenido de exportaciones principalmente de productos primarios y preferentemente de productos industrializados hacia mercados de los Estados Unidos, CAN, Unión Europea y Asia. Los intereses económicos y políticos del país estarán condicionados por la estrecha coordinación de políticas entre los frentes externo, económico y militar, por razones de desarrollo y seguridad nacional.

El Ecuador, en el marco de la integración regional sudamericana, aprovechando su excelente posición geopolítica respecto a las Cuencas del Pacífico, Amazónica y Atlántica (por la menor distancia relativa), con la oportuna y eficaz implementación del Puerto de Transferencia Internacional en Manta y de la infraestructura necesaria en los Puertos Fluviales de la Región Amazónica Ecuatoriana, se ha integrado plenamente al Eje Multimodal Amazonas, atiende la demanda de transporte entre los países ubicados en las riberas de la Cuenca

Amazónica y aquellos de la Cuenca Amazónica con proyección al Atlántico y, ha ampliado la frontera comercial con los países condóminos de la Cuenca Amazónica, en especial Brasil, Perú y Colombia.

Con la implementación de los Puertos Fluviales en la Región Amazónica, la integración económica del Ecuador en la Cuenca Amazónica determinaría el incremento de las actividades del comercio exterior del Ecuador, del intercambio comercial entre Ecuador, Colombia, Perú y Brasil, de las actividades del turismo ecológico en la Región y, de otras relacionadas con la actividad petrolera; sin embargo, la piratería y la delincuencia común son amenazas potenciales y correlacionadas con las actividades que se realizan en los ríos, lo cual afectaría la imagen del país en el exterior, en especial a los inversionistas extranjeros y a los usuarios de las líneas de comunicaciones fluviales; situación que dificultaría el intercambio comercial en la Cuenca Amazónica, perjudicando a los intereses del país.

En la Región Amazónica Ecuatoriana, las actividades turísticas, la explotación de los bosques, las actividades petroleras, la pesca indiscriminada, la contaminación, tenderían a aumentarse debido principalmente al crecimiento de la población, las migraciones internas, la creación de nuevos asentamientos poblados en las riberas de los ríos, el incremento del tráfico fluvial y, la implementación de los Puertos Fluviales. Esta tendencia a incrementar las actividades antes señaladas, determina que la Autoridad Marítima en la Región sea reforzada con la finalidad de intensificar el control del sistema fluvial, el resguardo del ambiente ribereño y la preservación de la vida humana en los ríos.

Sin embargo, el proceso de integración regional, que ha estado marcado por la competitividad económica entre países y se ha desarrollado en medio de la incertidumbre en lo regional y hemisférico, no

ha propuesto ni ha estructurado un proyecto político común entre los países de la región, coexisten proyectos nacionales integrales, que incluyen tanto elementos de cooperación como de conflicto; en este sentido, los intereses económicos y las exigencias de la competitividad económica a nivel subregional como regional, no han contribuido a facilitar la generación de proyectos políticos comunes, manteniéndose por lo tanto relaciones de poder, de cooperación y competencia económica entre los Estados.

En el escenario regional, que se encuentra caracterizado por la tendencia a reducir al mínimo los conflictos entre Estados, el Ecuador se ve enfrentado a potenciales amenazas externas de naturaleza convencional; no se descarta la probabilidad de ocurrencia de conflictos, que podrían generarse por tensiones y escalamientos de conflictos; en este sentido, las Fuerzas Armadas vienen garantizando la Soberanía Nacional y la Integridad Territorial, mantienen la seguridad en la frontera sur, sin embargo ~~no~~ observan con preocupación la actitud del Perú, puesto que ha construido vías de comunicaciones hacia el valle del Cenepa, viene objetando la ubicación del Puesto de Vigilancia de Coangos y desconociendo la frontera marítima⁷⁰. El desarrollo asimétrico del poder militar en la subregión no es acorde con las actuales tendencias de fomento de la confianza mutua y tienden a convertir las relaciones internacionales en condiciones de desconfianza y tensión con países fronterizos⁷¹.

El Ecuador, por compartir con Colombia una frontera común de 620 kilómetros de extensión, se encuentra en una difícil situación frente al conflicto Colombiano. Indirectamente se encuentra involucrado,

⁷⁰ AGUAS L. GRAB., "Situación Militar en Ecuador frente a la situación en Colombia". Conferencia dictada en el IAEN el 26 de Mayo del 2003.

⁷¹ MINDEF. Política de la Defensa Nacional del Ecuador. (2002). Pág. 77

básicamente por el Acuerdo de Cooperación firmado entre los Gobiernos de Ecuador y Estados Unidos en Noviembre de 1999, por medio del cual se autoriza el acceso y empleo a los Estados Unidos de la Base Aérea de Manta con el objeto de establecer un Puesto Avanzado de Operaciones Militares para el control de las actividades del narcotráfico en Colombia; y, por el predominio de los Grupos Ilegales y el Narcotráfico Colombiano en los Departamentos fronterizos de Nariño y Putumayo, próximos a las Provincias Ecuatorianas de Esmeraldas, Carchi y Sucumbíos.

Una serie de amenazas que afectan a la Seguridad Nacional se vienen configurando, tales como el narcotráfico y delitos conexos, el accionar de la guerrilla colombiana en la zona fronteriza del Ecuador, el tráfico de armas, la delincuencia organizada, los secuestros y extorsiones, y la violencia. Amenazas que tenderán a incrementarse por las operaciones que las Fuerzas Militares Colombianas vayan desarrollando en el marco del Plan Colombia, lo que hace prever que dichas amenazas se vayan presentando con mayor ímpetu en el territorio nacional, a medida que vaya progresando el plan.

Las Fuerzas Militares Colombianas, se ven reducidas frente a los Grupos Ilegales que ostentan un poder combativo considerable y cuentan con los siguientes efectivos: las FARC, con 16.980 efectivos; el ELN, con 2.450 efectivos; y, las AUC, 10.520 efectivos; limitadas por la amplitud geográfica que les dificulta cubrir el área de responsabilidad y, por el número de centros poblados a proteger, por lo que el Gobierno Colombiano se ve limitado para ejercer soberanía en la zona fronteriza con Ecuador. En la ejecución de sus operaciones, dichas Fuerzas explotan ampliamente los sistemas fluviales como líneas de operaciones para combatir al narcotráfico y a la guerrilla, puesto que los insumos para la producción de la droga son movilizados por medio de transporte fluvial. La proximidad de la zona fronteriza con Ecuador, que se encuentra

saturada de cultivos de amapola y coca, determina que el Ecuador a mediano plazo sea empleado por el narcotráfico para el sembrío y producción de drogas, en especial en la zona nororiental, que comprendería las Provincias de Sucumbíos, Napo y Orellana⁷², lo cual determina la tendencia a que el narcotráfico y los Grupos Ilegales Colombianos incrementen sus actividades en Territorio Nacional.

La perspectiva que el conflicto colombiano continúe a corto plazo, con tendencia a incrementarse, determina que en el país se aprecien los siguientes efectos: incremento de las actividades ilícitas asociadas al narcotráfico y delitos conexos; altas posibilidades que grupos ilegales Colombianos operen en la zona nororiental del territorio ecuatoriano; acentuación del flujo de refugiados colombianos y desplazados en las Provincias Fronterizas; incremento de la violencia urbana y rural; tendencia creciente de las acciones delictivas y crimen organizado en la zona nororiental del país⁷³.

Uno de los escenarios más probables se configuraría al producirse un estancamiento del conflicto Colombiano por la falta de voluntad política de ambas partes en encontrar una solución pacífica a dicho conflicto; la débil presencia del Estado Colombiano en la zona fronteriza; el incremento de los riesgos de internacionalización del conflicto, por las serias intenciones de los Gobiernos de Colombia y los Estados Unidos, de calificar a dichos grupos ilegales como terroristas; y, la ampliación del conflicto al territorio ecuatoriano. Esto implica que las Fuerzas Armadas Ecuatorianas progresivamente se verían involucradas en continuos enfrentamientos contra los Grupos Ilegales Colombianos en el espacio

⁷² MORANTES G. Coronel. Agregado Militar en la Embajada de Colombia en el Ecuador. «La situación actual en Colombia». Conferencia dictada en el IAEN el 15 de Mayo del 2003.

⁷³ MINDEF. Política de la Defensa Nacional del Ecuador. (2002). Pág. 77

territorial ecuatoriano, por lo que es fundamental que el dispositivo de seguridad en la zona nororiental sea reforzado, incrementando la presencia de medios fluviales de la Fuerza Naval en la zona para optimizar la vigilancia del sistema fluvial amazónico, lo cual contribuirá a ejercer el control del espacio territorial amazónico.

Dadas las condiciones físicas, las características fluviales de la zona nororiental, las escasas vías terrestres de comunicaciones, los crecientes factores de riesgo que amenazan a la seguridad y al desarrollo en la zona nororiental del país, obliga a las Fuerzas Armadas a intensificar el control de los ríos de la Región Amazónica, empleando al Poder Naval.

Bajo este escenario, le correspondería a la Fuerza Naval, desarrollar operaciones fluviales de control a través de una Fuerza Fluvial altamente móvil y flexible e implementar Bases Navales Permanentes en la región oriental con el objeto de ejercer la soberanía en los ríos fronterizos con Colombia y Perú, negar el uso del sistema fluvial amazónico a los actores ilegales que son una amenaza y, proporcionar seguridad al tráfico fluvial. En este sentido, la Armada tiene previsto la conformación a largo plazo de un Comando de Operaciones en la Región Oriental, asignándole medios de la Infantería de Marina, Aviación Naval y Unidades de Guardacostas.

5.4 PRESENCIA NAVAL EN LA REGIÓN AMAZONICA: CONTRIBUCIÓN PARA EL DESARROLLO Y SEGURIDAD DE LA REGIÓN Y DEL PAÍS

De acuerdo con lo señalado en el Artículo 252 de la Constitución Política⁷⁴, y en función de los intereses fluviales del país, es posible determinar el deber del Estado de garantizar la libertad del transporte fluvial en el interior del territorio nacional y, ejercer la regulación de las actividades relacionadas con el transporte acuático y las actividades portuarias; intereses fluviales y deberes que determinan la importancia del control para la seguridad y el desarrollo de la Región Amazónica y el país.

Garantizar la libertad del transporte fluvial, implica la facultad que tiene el Estado para impulsar y asegurar la explotación de los ríos orientales como líneas de comunicaciones fluviales con fines económicos y estratégicos, en función de los intereses fluviales del país. La explotación económica se justifica por que dichas líneas sirven para satisfacer los requerimientos de infraestructura que demanda el sector productivo y de servicios que los usuarios nacionales o extranjeros utilicen tales líneas; y, la estratégica, por su utilidad para la defensa interna o externa del país.

Ambas finalidades, son importantes para el desarrollo y la seguridad del país por el impulso que el comercio, el transporte fluvial y las actividades se van ir configurando en el área fluvial amazónica; de aquí que el ejercicio del control de las líneas de comunicaciones fluviales, que comprendería las actividades de transporte de carga, la protección del tráfico fluvial, la vida humana en los ríos y los recursos existentes en el medio ribereño y, la vigilancia de las actividades lícitas e ilícitas, demanda la participación de las Fuerzas Armadas a través de la Fuerza Naval, que, en función de la Autoridad Marítima/Fluvial, le corresponde ejercer en los ríos del Área Fluvial Amazónica.

⁷⁴ Constitución Política de la República del Ecuador; Editorial GAB, Quinta Edición, Septiembre del 2001.

La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, como autoridad marítima, tiene la facultad y la responsabilidad de mantener el control y la vigilancia del Área Fluvial Amazónica con el objeto de ejercer soberanía en los ríos fronterizos, garantizar el libre tránsito del tráfico fluvial y la seguridad de las actividades humanas en los ríos navegables de la Región Amazónica Ecuatoriana a fin de que el Estado a su vez pueda explotar dichas vías con fines políticos, económicos y estratégicos, lo cual consecuentemente contribuye con el desarrollo y la seguridad de la región y del país.

➤ **Rol de la Armada**

En función de los Objetivos de la Defensa Nacional antes señalados y con relación al sistema fluvial amazónico, dicho ejercicio implica que el control debe incluir necesariamente los ríos orientales; las funciones estatales de control fluvial y de policía fluvial así como de la preservación del medio ambiente y la vida humana en los ríos nacionales, es responsabilidad de la Armada a través del Cuerpo de Guardacostas y las Capitanías de Puerto, con el soporte operacional de una Fuerza Fluvial de la Infantería de Marina; lo que por una parte, admite al Estado ejercer la autoridad fluvial en el ámbito nacional y por otra, compete a la Armada contribuir al ejercicio de la soberanía que el Estado debe desplegar en el área fluvial amazónica dentro de su propio territorio, por cuanto se desprenden para él los llamados Derechos Territoriales sobre la parte proporcional en los ríos fronterizos.

La aplicación de las políticas nacionales en el campo de la Marina Mercante, que permiten al Estado ejercer la autoridad marítima y fluvial, implica que la Armada, con relación al área fluvial amazónica a resguardar, participe en los procesos que se orienten a contribuir al

desarrollo nacional por medio del cumplimiento de las funciones estatales relacionadas con el fomento e impulso del desarrollo de los intereses fluviales, las actividades relacionadas con los puertos y el transporte fluvial, el control de las líneas de comunicaciones fluviales, las funciones de policía fluvial y, la preservación del ambiente y la vida humana en el medio ribereño.

Al implementarse los Terminales Fluviales en Nuevo Rocafuerte y/o Puerto Morona y ser considerados como Puertos Habilitados según el numeral 12, Artículo 6 del Reglamento de Tránsito de Embarcaciones Fluviales del Convenio Ecuador-Perú, es determinante constituir las correspondientes Capitanías de Puerto en ambos sectores fronterizos, delineando sus límites geográficos correspondientes para efectos de Jurisdicción y Policía Fluvial y, definiendo a los Capitanes de Puerto correspondientes como Autoridad Nacional Competente según el numeral 3), Artículo 6 del antes mencionado reglamento fluvial. Complementariamente, es fundamental consolidar la presencia de las Fuerzas Armadas en la Región Amazónica Ecuatoriana, fortaleciendo la capacidad de control del Área Fluvial Amazónica a través de la ampliación de la presencia Naval en la Región Amazónica.

Las normas establecidas en la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas son plenamente aplicables por la Autoridad Marítima/Fluvial en un medio ribereño en función de que le compete a las FF.AA y de manera particular a la Fuerza Naval contribuir a la Policía Nacional, en el área fluvial, en la lucha contra el narcotráfico y las actividades ilícitas conexas⁷⁵, debido a las siguientes consideraciones:

⁷⁵ Ministerio de Defensa Nacional, Política de la Defensa Nacional del Ecuador; Imprenta Mariscal, Quito, Ecuador Diciembre del 2002.

- a) Las perspectivas que el conflicto Colombiano vaya degenerándose, con sus efectos del incremento de las actividades ilícitas asociadas al narcotráfico y crimen organizado⁷⁶;
- b) Del probable desplazamiento al Ecuador de las zonas de cultivo de drogas, ante las presiones que las Fuerzas Militares Colombianas vienen ejerciendo contra los grupos dedicados al narcotráfico;
- c) A la utilización de los ríos nacionales y fronterizos como vías para el tráfico ilícito de precursores químicos y drogas, en concordancia a lo que determina la Ley Sobre Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas⁷⁷ (Registro Oficial No. 523, del 17 de Septiembre de 1990);
- d) A los compromisos bilaterales adquiridos por el Ecuador con los Estados Unidos en el marco del Acuerdo Andino Antidrogas; y, con Colombia en el marco del Convenio sobre el Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y su Reglamento Transfronterizo correspondiente.

Si se consideran las actividades que se desarrollan en los ríos orientales, las necesidades de apoyar las actividades lícitas y de impedir o restringir las actividades ilícitas que favorezcan o afecten a los intereses nacionales en el sistema fluvial amazónico, determinan ampliar la presencia del Poder Naval en la Región Amazónica con el objeto de a) contribuir en la defensa de los intereses fluviales; b) asegurar las líneas de comunicaciones fluviales y, resguardar las actividades legales, como el comercio, turismo, exploración petrolera o contrarrestar las actividades ilegales, como el deterioro del ambiente, el narcotráfico y actividades conexas, el tráfico de armas, explosivos y precursores y, los usos posibles

⁷⁶ Ibidem

⁷⁷ Nota: Esta Ley establece que en el tráfico ilícito, el transporte de sustancias sujetas a fiscalización, pueden ser considerado tanto el medio como el modo, sea Marítimo, Terrestre, Aéreo, y Fluvial

que actores armados ilegales utilicen los ríos para operar en territorio ecuatoriano; c) apoyar a las instituciones locales en la preservación de la vida humana en los ríos, la conservación del medio ribereño y la prevención de daños en casos de contaminación. Situaciones y actividades antes expuestas que podrían presentarse en el sector cuando se inicie el aprovechamiento de las vías fluviales al implementarse los Puertos Fluviales.

En estas circunstancias, el Estado debe orientar sus esfuerzos a mantener el control y ejercer soberanía en el sistema fluvial amazónico de jurisdicción nacional, mediante el empleo del Poder Naval.

5.5 LA VIGILANCIA Y EL CONTROL DEL AREA FLUVIAL AMAZONICA

Desde el punto de vista constitucional, la Soberanía Nacional, la Integridad Territorial y la Seguridad son tres Objetivos Nacionales Permanentes que las Fuerzas Armadas deben considerar en el cumplimiento de su misión fundamental; a través de las misiones adicionales, las Fuerzas Armadas contribuyen con el desarrollo del país.

En la preservación de la Soberanía Nacional, la defensa de la Integridad Territorial e Independencia del Estado y, el mantenimiento de la Seguridad, las Fuerzas Armadas, bajo la conducción del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, desarrollan sus competencias y facultades que le permiten preservar elementos de carácter geográfico como el territorio nacional, el espacio aéreo, mar territorial y aguas jurisdiccionales; y, elementos de carácter colectivo como la población, los recursos, el patrimonio nacional y la paz social.

Para salvaguardar la Soberanía y la Integridad del Estado, las Fuerzas Armadas deben ejercer el control del espacio territorial y su

efectividad se encuentra determinada por las características particulares del medio geográfico en el cual cada una de las Fuerzas va a cumplir sus misiones responsabilidades. Cuando se trata de una área fluvial, la vigilancia de las aguas jurisdiccionales debe ser efectuada por una Fuerza Fluvial, la misma que al ejercer el control extendería la cobertura del espacio terrestre, lo cual contribuiría a reforzar el dispositivo establecido por la Fuerza Terrestre en este espacio.

En el caso particular de la Región Amazónica, le corresponde al Poder Naval, desarrollar y mantener la presencia naval en la Región Amazónica y consiguientemente administrar y operar un sistema integral de vigilancia y control. La vigilancia y el control fluvial, que es una área de misión específica de la Fuerza Naval en tiempos de Paz o Guerra, comprendería el conjunto de acciones realizadas en un área fluvial con el propósito de impedir o restringir las actividades que sean contradictorias a los intereses fluviales, apoyar las actividades favorables a los intereses fluviales del Estado y, contribuir con la Defensa Militar de la Región Amazónica bajo un enfoque de empleo Conjunto.

Para el efecto, se requiere estructurar un sistema integral de vigilancia y control que debe estar configurado fundamentalmente con unidades fluviales tácticas, medios aeronavales y una serie de Bases Navales Permanentes de Apoyo desplegadas en puntos geográficos próximos a las riberas de los ríos orientales. Este conjunto de integrado de medios y posiciones geográficas de apoyo logístico otorgan continuidad a las acciones de vigilancia y control, permanencia de los medios fluviales y aéreos en el área fluvial bajo control y efectividad a las tareas que ejecuten tales medios.

El cumplimiento de dichos objetivos implica resguardar la soberanía en los ríos fronterizos de la región, proteger el tráfico fluvial y la

infraestructura portuaria, apoyar a la Autoridad Marítima en la ejecución de sus tareas de Policía Marítima en las áreas de jurisdicción pertinentes, proporcionar seguridad a las actividades que se desarrollen en los ríos, contribuir al mantenimiento de la seguridad interna en la Región Amazónica, prestar asistencia humanitaria a sectores poblacionales aislados o afectados por desastres naturales, contribuir a la protección del medio ribereño y áreas protegidas de la Región Amazónica, prevenir la contaminación de los ríos.

En la actualidad, únicamente la Fuerza Terrestre y Aérea disponen de Unidades Operativas en la Región Amazónica: la Fuerza Terrestre, con la IV División de Ejército Amazonas cubre un área de responsabilidad que abarca toda la Región y su sede se encuentra en Francisco de Orellana; la Fuerza Aérea, con el Ala de Combate No. 31, cubre especialmente la zona nororiental del país y su sede se encuentra en Sucumbíos. Por su parte, la Fuerza Naval no dispone por el momento de un Comando Operativo en la Región Amazónica, sin embargo, a largo plazo ha previsto implementar dicho comando con la capacidad operativa y operacional necesaria para ejercer el control efectivo y eficiente de fronteras y ríos en la Región, para lo cual es fundamental que disponga de la infraestructura física necesaria y estructure una Fuerza Fluvial. Adicionalmente, deberá configurar una en la Región Amazónica una Zona Naval para fines administrativos y de Jurisdicción Penal Militar.

Considerando las características geográficas, hidrográficas, las disponibilidades de vías de comunicaciones terrestres y fluviales, las amenazas internas y externas y, la importancia económica y política que la Región Amazónica va ir alcanzando con la implementación de los Puertos Fluviales, determina que la Fuerza Naval constituya un Comando Operativo y una Zona Naval, cuya área de responsabilidad abarque toda la Región Amazónica y su sede se encuentre ubicada en Francisco de

Orellana, por presentar las mejores condiciones logísticas, de servicios públicos, vías de comunicaciones, y ofrecer las mejores facilidades para ejercer un control eficiente y efectivo de fronteras y ríos en la región, contribuir a la Autoridad Marítima/Fluvial en el ejercicio de sus funciones y, coordinar con el Comando de la IV División de Ejército %Amazonas+ la conducción de operaciones conjuntas de Defensa Interna en la Región.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

1. El desactualizado y obsoleto marco legal en materia de Marina Mercante y Puertos, que abarca gran parte de la Legislación Marítima Nacional en vigencia y no se ajusta con la Constitución Política ni con otros instrumentos marítimos internacionales y adelantos en los sistemas de transporte y la realidad regional, vienen dificultando las actividades de los organismos marítimos de control, del transporte marítimo y fluvial y, de los puertos, lo que restringe el desarrollo de las actividades marítimas, afecta a la competitividad del país y, aleja a la inversión extranjera en el ámbito del transporte marítimo y fluvial.

2. La inexistencia de una política de Estado definida en cuanto al desarrollo del Corredor Nacional de Transporte Multimodal, que considere la trascendencia de los intereses marítimos y fluviales del país y, el demorado avance en la implementación del corredor interoceánico

ecuatoriano, que está determinado fundamentalmente por la dilatada actividad y la superposición de competencias de los organismos técnicos y políticos involucrados, dificulta la participación efectiva del Ecuador en la integración física al Eje Multimodal Amazonas y la oportuna construcción de la infraestructura portuaria en la Región Amazónica.

3. La inadecuada visión del Plan Maestro de Vialidad de la Red Estatal del Ecuador del Ministerio de Obras Públicas, que privilegia la integración física vertical de las Regiones Costa y Sierra y la interconexión física del país con Colombia y Perú a través del proyecto de la Vía de Integración Nacional y que no contempla la integración física horizontal de las tres regiones naturales del país, dificultará desarrollar la intermodalidad del transporte de carga en el Corredor de Transporte Multimodal, limitará la movilidad terrestre de la carga entre el Puerto de Manta con los Puertos Fluviales que sean implementados en los ríos Napo y Morona y, obstaculizará mejorar la competitividad con relación a los Corredores Viales que van a implantar Colombia y Perú en función del Eje Multimodal Amazonas.

4. La falta de una definida política de transporte, la sectorización y aislada forma de planificar el desarrollo de los modos de transporte marítimo y aéreo, que considere de forma simultánea los diferentes modos y medios de transporte y la necesidad de integrar las regiones naturales del país, obstaculiza lograr la interoperabilidad entre los terminales y las vías de transporte intermodales y, limita garantizar la funcionalidad de los corredores nacionales de transporte centro y sur.

5. El reducido intercambio comercial existente entre Ecuador con Brasil y Argentina, los limitados mecanismos de fomento de las exportaciones Ecuatorianas hacia el mercado Brasileño y Argentino, que en los últimos años presenta un insuficiente índice de exportaciones por

vía marítima, han dificultado el desarrollo favorable del comercio exterior ecuatoriano con ambos países, lo que determina una balanza comercial desfavorable para el Ecuador y, evidencia que ambos países son mercados de consumo insuficientemente desarrollados. .

6. La falta de atención gubernamental y la inadecuada solución de los problemas de salud, educación, desempleo, subempleo y pobreza que afectan a gran parte de la población rural amazónica, ha determinado el lento progreso económico y social de los habitantes asentados en las riberas de los ríos orientales, el deterioro de sus condiciones de vida y, la explotación irracional de los recursos naturales, afectando a la sostenibilidad del ambiente ribereño y sus recursos, dificultando el mantenimiento del orden y la paz social en el sector rural de la Región Amazónica, limitando el mejoramiento de la calidad de vida de la población que habita a lo largo de los ríos amazónicos, lo que dificulta al Estado preservar el medio ambiente y el patrimonio natural, garantizar el progreso económico y social y, el desarrollo equitativo y equilibrado, reducir la pobreza de los habitantes amazónicos y, compensar su menor desarrollo.

7. El influjo político y económico esencialmente vinculante que ejercerán Colombia y principalmente Perú a través de la integración física de las vías de comunicaciones fluviales y terrestres y, del desarrollo de los medios fluviales de transporte, que está determinado por el diferente grado de desarrollo económico, geovial y militar que aquellos países presentan, dificultará al país el aprovechamiento de las fluviovías por el tráfico fluvial nacional y determina que el mejoramiento de la condición geovial de la Región Amazónica Ecuatoriana debe ser concordante con el control soberano de los ríos internacionales en la parte proporcional bajo jurisdicción nacional y la seguridad del tráfico fluvial.

8. Las óptimas condiciones de navegabilidad que presenta el Río Napo desde el sector de Nuevo Rocafuerte hacia el río Amazonas, las características hidrográficas y la disponibilidad permanente que ofrece dicho río desde el antes mencionado sector y, la necesidad de instalar en el sector fronterizo con el Perú un Puerto Habilitado para el tráfico fluvial transfronterizo, permite ubicar un Puerto Fluvial Multipropósito en el sector de Nuevo Rocafuerte, facilita dar cumplimiento a lo previsto en el Artículo 4 del Reglamento que regula el tránsito de embarcaciones fluviales previsto en el Título IV del Convenio entre Ecuador y Perú anexo al Acuerdo de Brasilia de 1998, contribuye a implementar en forma oportuna y definitiva el corredor multimodal ecuatoriano del Eje Amazónico y a consolidar los Acuerdos de Brasilia.

9. La accesibilidad fluvial y la configuración exterior de la Región Amazónica desde el este y sureste, la extensión del espacio terrestre que abarca respecto a la superficie territorial del país, la distancia existente entre los centros poblacionales localizados en la zona fronteriza y los polos de desarrollo políticos y económicos de Quito y Guayaquil, la permeabilidad de la zona fronteriza y el limitado control de los ríos orientales que en su mayoría son internacionales, históricamente favoreció la expansión fluvial del Perú y obstaculizó la preservación de los intereses territoriales del Estado, en la actualidad dificulta a las Fuerzas Armadas ejercer plena soberanía y asegurar la custodia de los espacios fluviales amazónicos, lo que vulnera la seguridad de la región y del país.

10. Los efectos en el Ecuador del conflicto colombiano, que tienen una tendencia a incrementarse, la limitada capacidad del Estado Colombiano para ejercer su soberanía en el sur del país y controlar el río San Miguel y Putumayo, el tiempo de aplicación del Plan Colombia, la utilización de los ríos y pasos terrestres fronterizos con Ecuador por parte del narcotráfico y crimen organizado y su tendencia a extenderse al

territorio nacional , viene dificultando el mantenimiento del orden legal, la paz social y el desarrollo de las actividades económicas y sociales; y, limitando el ejercicio de la autoridad marítima/fluvial en la jurisdicción nacional sobre los ríos San Miguel y Putumayo, lo que afecta a la seguridad y soberanía de la zona nororiental del país.

11. El fortalecimiento de la vigilancia y control del sistema fluvial de la Región Amazónica Ecuatoriana, contribuirá a reforzar el ejercicio del control del espacio territorial amazónico, asegurar el tráfico fluvial, garantizar la seguridad de la población, las actividades humanas en los ríos y la preservación del ambiente, preservar la integridad del espacio territorial y ejercer soberanía fluvial en la zona fronteriza de interés nacional.

5.2 RECOMENDACIONES

1. Que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y, la Armada Nacional, actualicen y modernicen el cuerpo de leyes y reglamentos que norman y regulan aspectos relacionados con la Marina Mercante, Transporte Marítimo, Puertos, y las actividades de organismos marítimos de control, asesoramiento e investigación que sirven al comercio exterior ecuatoriano a fin de adecuarlas a las exigencias y realidad del eje multimodal y del reglamento que regula el tráfico fluvial del Convenio firmado entre Ecuador y Perú en el marco de los Acuerdos de Brasilia de 1998.

2. Que el Gobierno Nacional, adopte como Política Prioritaria de Estado el desarrollo del Corredor Nacional de Transporte Multimodal Manta-Orellana-Nuevo Rocafuerte, emitiendo un Decreto Ejecutivo, para conformar el Grupo Técnico Ejecutivo del Eje Multimodal Amazonas del

Ecuador y, designar la Unidad Ejecutora; garantizar la asignación presupuestaria que permita su funcionamiento y, viabilizar el desarrollo y la implementación del mencionado corredor; e impulsando la adecuación del Puerto Marítimo de Manta como Puerto de Transferencia Internacional de Carga en el Pacífico.

3. Que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas, impulse la ejecución del proyecto de desarrollo integral de los Ferrocarriles Ecuatorianos y, optimice la funcionalidad de las carreteras que enlazan la Región Sierra con la Región Amazónica, para enlazar los puertos del litoral con los puertos fluviales a implementar en Rocafuerte y Puerto Morona; integrar físicamente a las tres regiones naturales del país y favorecer a la integración nacional; fomentar la intermodalidad del transporte de carga y optimizar la participación competitiva de la producción ecuatoriana en el mercado regional.

4. Que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas en coordinación con los Consejos Nacionales y Direcciones Generales de Marina Mercante, Aviación Civil, Tránsito y Transporte Terrestre y, la Empresa Nacional de Ferrocarriles, proyecten un Plan Director Integrado de Infraestructuras, para constituir el Sistema Nacional Integrado de Transporte, lograr la interoperabilidad de los terminales y vías de comunicaciones y contribuir a mejorar la condición geovial del país.

5. Que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Comercio Exterior e Industrialización en coordinación con la CORPEI, promover e impulsar las exportaciones y el turismo con la República de Brasil, para estimular las relaciones comerciales y turísticas en la Cuenca Amazónica y lograr la participación competitiva de la producción ecuatoriana en el mercado amazónico.

6. Que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas, fije una Política Nacional de Transporte, creando un marco legal considerando los diferentes modos y medios de transporte, impulsando el desarrollo de líneas de transportes combinados y promoviendo el mejoramiento de las principales conexiones terrestres, fluviales y aéreas con Colombia, Perú y Brasil, para potenciar la intermodalidad en el transporte, propiciar la cohesión social y la integración económica al interior del país y con el MERCOSUR y, mejorar la condición geovial del país.

7. Que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas en coordinación con el Ministerio de Comercio Exterior e Industrialización considere la construcción de embarcaderos fluviales intermedios en las comunidades asentadas en las riberas de los principales ríos amazónicos y constituir al menos una Zona Franca en la Región Amazónica, de conformidad con lo establecen los Artículos 253 y 238 de la Constitución Política de la República, para contribuir al desarrollo regionalmente equilibrado, a la reducción del desempleo y subempleo y, promover el progreso económico y social en la Región.

8. Que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones en coordinación con el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, consideren a corto plazo la implementación del Terminal Fluvial Multipropósito en Nuevo Rocafuerte y, a mediano plazo un Terminal Fluvial en Puerto Morona, para cumplir los compromisos adquiridos por el país en el Tratado de Cooperación Amazónica y en el Acuerdo Amplio Ecuatoriano Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad suscrito en Brasilia el 26 de Octubre de 1998; establecer dos centros de atracción económica y favorecer al

robustecimiento de la zona fronteriza con el Perú; y, contribuir a la consolidación . del antes mencionado Acuerdo.

9. Que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con el Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y, la Armada Nacional, fortalezca a las Fuerzas Armadas en la Región Amazónica, priorizando la creación a corto plazo de un Comando Operativo de la Fuerza Naval en la región, para mantener el control de los Ríos Putumayo, Napo y Morona; contribuir al ejercicio del control efectivo del espacio territorial amazónico y a la protección de la población y los recursos de la región; contribuir a la preservación de la soberanía, la integridad territorial del Estado y la Seguridad Interna; contribuir al ejercicio de la Autoridad Marítima/Fluvial en la Región Amazónica Ecuatoriana; y, contribuir a la consolidación de los Acuerdos de Brasilia.

10. Que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con el Consejo de la Marina Mercante y Puertos y, la Armada Nacional, optimizar la función de la Autoridad Marítima / Fluvial en la Región Amazónica, fortaleciendo el control efectivo de la actividad fluvial a través de la Dirección de la Marina Mercante y Puertos; para garantizar la libertad del transporte fluvial en el interior del territorio nacional; ejercer la regulación de las actividades relacionadas con el transporte acuático y las actividades portuarias; mantener la vigilancia de los ríos Putumayo, Napo y Morona y demás ríos nacionales; contribuir a la protección de las actividades humanas y los recursos de la región; contribuir a la preservación de la soberanía y la integridad territorial; contribuir al desarrollo y seguridad de la Región Amazónica Ecuatoriana y a la consolidación de los Acuerdos de Brasilia.

11. Que el Gobierno Nacional, através del Ministerio de Economía y Finanzas y en coordinación con el Ministerio de Defensa, de conformidad con lo que establece el Artículo 16 en el literal h), prevea los recursos financieros necesarios que demande la implementación del Comando Operativo de la Fuerza Naval, para el desarrollo de la infraestructura física y de medios requeridos que permitan su funcionalidad.

BIBLIOGRAFIA

1. ENRIQUE Pascal García.- Derecho Internacional Marítimo.- AGUENA, Tomo I, 1997.
2. ARMADA DEL ECUADOR.-Dirección General de Interese Marítimos.- Ecuador y los Intereses Marítimos.- Quito, Septiembre de 1998.
3. SECRETARIA GENERAL DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NACIONAL.- Doctrina de Seguridad y Desarrollo.- Quito, 2002.
4. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.- Informe a la Nación.- Quito, Diciembre del 2001.
5. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.- Informe a la Nación.- Quito, Diciembre del 2002.
6. CAPEIPI.- Estudio preliminar de las posibilidades del Comercio y el Turismo con las ciudades de la Cuenca Amazónica.- Quito, 2000.
7. CORPEI.- Identificación de oportunidades comerciales para productos ecuatorianos en Manaos.- Quito, 2000.

8. INOCAR.- Informe Técnico del reconocimiento de los ríos Napo y Putumayo.- Ecuador, 1992.
9. INOCAR.- Levantamiento hidrográfico del río Morona.- Ecuador, Diciembre, 1993.
10. INSTITUTO PARA EL ECODESARROLLO REGIONAL AMAZÓNICO.- Plan Maestro para el Ecodesarrollo de la Región Amazónica Ecuatoriana.- Ecuador, 1998.
11. UNDA, Oswaldo, TNNV-SU. Ensayo: Importancia del Sistema Fluvial Amazónico para el Ecuador.- Guayaquil, 2001.
12. ARMADA DE COLOMBIA.- Manual de Operaciones Fluviales.- Colombia, 2001.
13. ARMADA DEL ECUADOR.- Plan Estratégico Institucional.- Quito, Enero 2001.
14. INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES.- Estudio Geopolítico de la Ruta Transoceánica Francisco de Orellana-Manta/Esmeraldas y sus repercusiones.- Quito, 2001.
15. ARMADA DEL ECUADOR.- Manual de Estrategia Marítima.- Guayaquil, 1993.-
16. DIGEIM.- El Transporte Marítimo en el Desarrollo del Ecuador.- Quito, 2002.
17. CAMARA DE COMERCIO DE QUITO.- Revista Mensual No. 10 Criterios+- Quito, Octubre 2002.
18. INEC.- Ecuador: Censo de Población y Vivienda 2001.- Ecuador, Septiembre, 2002.
19. FUNDACIÓN JOSE PERALTA.- Ecuador y su Realidad.- Quito, Septiembre del 2002.
20. MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL.- Política de la Defensa Nacional del Ecuador,. Diciembre del 2002.
21. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR.- Quito 2001.

22. CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO.- Eje Multimodal Amazonas, Visión de Negocios. Segundo Informe. Quito Abril del 2003.
23. CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO.- Visión de Negocios: Eje Andino. Quito Abril del 2003.
24. DIRECCIÓN GENERAL DE INTERESES MARÍTIMOS.- Recopilación de Leyes y Reglamentos Marítimos y Portuarios. Tomo 2. Quito 1995
25. COMANDO CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS.- Doctrina de Planificación Estratégica Militar. Quito, Mayo de 1997
26. Reglamento de Tránsito de embarcaciones fluviales del Convenio entre Ecuador y Perú.- Loja, Octubre del 2001
27. SECRETARÍA PRO TEMPORE PERU.- Tratado de Cooperación Amazónica. Manaus, Febrero de 1992
28. MINISTERIO DE TURISMO. Conferencia sobre el Plan Estratégico 2003-2007. Quito,
29. CORPORACIÓN DE ESTUDIOS PARA EL DESARROLLO.- EL ALCA, Riesgos y oportunidades para el sector productivo ecuatoriano. Quito, Julio del 2002
30. JOSE LUIS CORDEIRO.- El Desafío Latinoamericano y sus cinco grandes retos. Caracas 1995
31. ODEPLAN.- Plan de Gobierno 2002-2003 Por un Nuevo País.- Quito, Agosto del 2000
32. EDITORIAL TELEVISIA.- Almanaque Mundial 2003. Agosto del 2002
33. MINISTERIO DEL AMBIENTE.- Hacia un nuevo Modelo de Gestión 200-2002. Quito, Enero 200
34. EDITORES TERCER MUNDO S.A. CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO.- Retos para el nuevo milenio en América Latina. Colombia, Mayo de 1998

35. JULIO TOBAR DONOSO y ALFREDO LUNA TOBAR.- Derecho Territorial Ecuatoriano. Cuarta Edición, Quito 1994
36. REVISTA No. 14 DE LAS FUERZAS ARMADA DEL ECUADOR.- Artículo ~~La~~ Historia del Ecuador y la Cartografía Histórica+ de Jorge Núñez Sánchez. Quito Mayo de 1995