

REPUBLICA DEL ECUADOR
SECRETARIA GENERAL DEL CONSEJO
DE SEGURIDAD NACIONAL
INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
NACIONALES



XXI CURSO SUPERIOR DE SEGURIDAD NACIONAL
Y DESARROLLO
TRABAJO DE INVESTIGACION INDIVIDUAL

LA VIA INTEROCEANICA Y SU INCIDENCIA
ECONOMICA EN EL ECUADOR

VICENTE ANDA SEVILLA
TCRN. DE E.M.

1993 - 1994

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
NACIONALES

XXI CURSO SUPERIOR DE SEGURIDAD
NACIONAL Y DESARROLLO

La Vía Interoceánica y su incidencia económica en el Ecuador.

Vicente Anda Sevilla
Quito, 18-JUL-1994

AGRADECIMIENTO.

Debo agradecer la colaboración que me ha prestado el Señor Coronel de Estado Mayor Ingeniero Jorge García Negrete. Brindándome generosa y desinteresadamente su tiempo, su ayuda , su aliento, sus críticas y sus consejos, los mismos que han sido valiosísimos para la realización de este trabajo de investigación.

Mi deuda de gratitud para con tan generoso y bondadoso caballero.

I N D I C E

<u>CAPITULO</u>	<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINA</u>
	INTRODUCCION.	1
I	ANTECEDENTES.	4
	1. <u>ASPECTOS DE LA CUENCA.</u>	4
	1.1. POSICION GEOGRAFICA.	4
	1.2. SITUACION.	4
	1.3. CONDICION GEOGRAFICA ESENCIAL Y CONFIGURACION.	6
	1.4. SUPERFICIE.	6
	1.5. ASPECTOS GENERALES.	6
	2. <u>SITUACION ACTUAL DE LA CUENCA AMAZO- NICA.</u>	12
	3. <u>EL TRATADO DE COOPERACION AMAZONICA.</u>	17
	3.1. EL PROCESO HISTORICO.	17
	3.2. EL TRATADO.	19
	4. <u>ANTECEDENTES DE LA VIA INTEROCEANICA.</u>	23
	4.1. ACUERDO PARA LA CONSTITUCION DE UNA COMISION MIXTA.	23
	4.2. DECLARACION DE ZONA FRANCA EN MANAOS.	23
	- Ley N° 1373.	24
	4.3. CREACION DEL PUERTO LIBRE EN SAN LORENZO.	28
	- Nota N° 2-DPP.	28
	- Contestación Brasileña.	30

	1.1.2. Ley N° 3173.	51
	1.1.3. Objetivos de la Subcomisión Técnica de Transportes.	52
	1.1.4. Situación del Corredor de Transportes Interoceá- nico ecuatoriano.	57
III	PRINCIPALES PROBLEMAS QUE AFRONTA LA MATE- RIALIZACION DE LA VIA INTEROCEANICA.	61
	1. <u>PROBLEMAS DE ORDEN POLITICO.</u>	61
	2. <u>PROBLEMAS DE ORDEN ECONOMICO.</u>	62
	3. <u>OTROS PROYECTOS DE TRAZADO DE LA VIA.</u>	62
	4. <u>PROBLEMAS EN EL TRAZADO DE LA VIA.</u>	67
IV	PROYECCION GEOPOLITICA DE LA VIA INTEROCEA- NICA Y SU INCIDENCIA ECONOMICA EN EL DESA- RROLLO NACIONAL.	69
	1. <u>UBICACION DE LA VIA.</u>	70
	1.1. UBICACION TERRESTRE.	70
	1.2. UBICACION FLUVIAL.	71
	2. <u>CIRCUNSTANCIAS DE CARACTER GEOGRAFICO DE LA VIA Y DEL CORREDOR INTEROCEANICO.</u>	74
	2.1. CARACTERISTICAS GENERALES.	74
	2.1.1. Situación Geográfica.	74
	2.1.1.1. Posición Geográfi- ca.	74
	2.1.1.2. Situación Geográfi- ca Relativa.	74
	2.1.1.3. Superficie.	77
	2.1.1.4. Forma.	78
	3. <u>CIRCUNSTANCIAS DE CARACTER ECONOMICO DE</u>	

	<u>LA VIA Y CORREDOR INTEROCEANICOS.</u>	78
	3.1. CARACTERISTICAS GENERALES.	78
	3.2. INFLUENCIAS ECONOMICAS DEL SECTOR PESQUERO.	79
	3.3. INFLUENCIAS ECONOMICAS EN EL SECTOR AGRICOLA.	80
	3.4. INFLUENCIAS ECONOMICAS DE LOS RECURSOS MINEROS.	83
	3.5. INFLUENCIAS ECONOMICAS EN EL SECTOR INDUSTRIAL.	84
	3.6. INFLUENCIAS ECONOMICAS EN EL DESARROLLO COMERCIAL.	85
	3.7. INFLUENCIAS ECONOMICAS EN EL DESARROLLO HUMANO.	87
	3.8. INFLUENCIAS ECONOMICAS EN LAS COMUNICACIONES.	88
V	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	97
	1. <u>CONCLUSIONES.</u>	97
	2. <u>RECOMENDACIONES.</u>	104
	<u>BIBLIOGRAFIA.</u>	107
	BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.	107
	BIBLIOGRAFIA CITADA.	109

INTRODUCCION.

La unión entre los Océanos Pacífico y Atlántico a través del proyecto de la vía interoceánica ha constituido un deseo permanente de Ecuador y Brasil. Ese deseo de vínculo binacional tiene antecedentes históricos en ambos países y no es el producto de intereses pasajeros o circunstanciales.

El Ecuador, desde sus inicios históricos, ha intentado llegar al Atlántico a través del territorio amazónico; y, lo ha conseguido, pues a este país se debe el descubrimiento del corazón de la Cuenca Amazónica, el Gran Río de las Amazonas. Río que permitió y permite el enlace con el Atlántico.

El descubrimiento de la amazonía y la explotación de sus riquezas se remontan al tiempo de la conquista y la colonización de sudamérica por parte de las potencias europeas. Hoy, la realidad amazónica ha variado por completo, ha dejado de ser la región peligrosa de antaño y se ha convertido en un área en la cual todos los países involucrados con la misma, buscan la cooperación para su explotación adecuada y racional. Es precisamente en ese sentido que está orientada la construcción de la Vía Interoceánica Ecuador-Brasil.

La decisión de buscar la cooperación para el logro del desarrollo conjunto entre el Ecuador y Brasil, se suma a otros instrumentos legales con iguales propósitos como el Tratado de Cooperación Amazónica, que refleja el convencimiento de que el futuro de las dos Naciones, se encuentra dependiente de la forma de vincular sus intereses, coordi

nar sus objetivos y determinar las políticas para que las relaciones económicas y comerciales resulten de la mayor y mejor explotación de los recursos naturales y la aplicación de lo más avanzado de la Ciencia y la Tecnología, en procura de obtener la mayor rentabilidad a fin de alcanzar los más elevados niveles de bienestar de la población de estos Estados.

El significado económico de la cooperación internacional binacional, viene dado por la existencia de grandes cantidades de recursos naturales y minerales en los dos países. El proyecto de la construcción de la Vía Interoceánica permitirá el desarrollo económico además del desarrollo industrial de Brasil y Ecuador.

Desde el siglo pasado se han establecido arreglos bilaterales entre los países con territorios amazónicos, desarrollándose de esa manera la cooperación internacional, los mismos que han tenido diferentes tratamientos. En lo que respecta a los arreglos bilaterales entre el Ecuador y el Brasil para el desarrollo de la Vía Interoceánica, estos han tenido la siguiente historia:

El 4 de mayo de 1953, el Ecuador y Brasil suscriben el "Acuerdo para la constitución de una Comisión Mixta para intensificar el intercambio económico entre los dos países".

El 16 de junio de 1957, el Brasil promulgó la Ley N°3173 mediante la cual declara al Puerto de Manaus "Zona Franca" a favor de los países condóminos de la hoya amazónica.

El 5 de mayo de 1958, en correspondencia a la creación por parte del Brasil de la Zona Franca de Manaus, el Ecuador ofreció formalmente al Brasil la creación de una Zona Franca en el Puerto de San Lorenzo, Provincia de Esmeraldas.

En la misma fecha los Gobiernos de Ecuador y Brasil suscribieron un "Convenio Complementario sobre las bases para la Cooperación Económica y Técnica" entre los dos países. Este Convenio contempla la creación de una Subcomisión Técnica de Transportes en el marco de la Comisión Mixta Ecuatoriano-Brasileña para el estudio de temas específicos.

El 9 de enero de 1959, el Congreso ecuatoriano formalizó la creación de la Zona Franca en San Lorenzo en favor del Brasil, mediante ley publicada en el Registro Oficial N°711.

En diciembre de 1960, se constituye la Subcomisión Técnica de Transportes, a la que se encargó la construcción de una carretera para la unión terrestre entre Manaus y San Lorenzo; los puntos principales de esa carretera serían Ibarra, Quito, Papallacta, Baeza y Puerto Putumayo.

La II Reunión Plenaria de la Comisión Mixta Ecuatoriana-Brasileña, se celebró el 14 de febrero de 1970 en Quito. Esta recomendó a los Gobiernos de los dos países la realización de estudios de viabilidad técnico-económica con el fin de determinar la vía de transportes más adecuada para integrar la Vía Interocéanica entre Quito y Esmeraldas.

Posteriormente se realizaron varias reuniones de la Comisión Mixta y en todas ellas se recomendó que la Vía Interocéánica sea: Esmeraldas-Quito-Baeza-Loreto-Coca-Lago Agrio-Puerto El Carmen de Putumayo, que se halla en operación, existiendo la vía alterna Baeza-Borja-Chaco-Lumbanqui-Cascales-Lago Agrio, que corresponde a la vía del oleoducto.

El 14 de mayo de 1988 se realizó en Quito, la última reunión de la Subcomisión Técnica de Transportes de la Comisión de Coordinación Ecuatoriano-Brasileña. En ella se estudiaron algunas alternativas de la Vía Interocéánica en el Ecuador y en todas ellas el punto inicial es el Puerto de Esmeraldas y el terminal el Puerto Fluvial de El Carmen de Putumayo.

El objetivo del presente trabajo de investigación es el de realizar el estudio y análisis de la vía interoceánica, que es uno de los proyectos del Tratado de Cooperación Amazónica, revisando sus antecedentes, la problemática de su situación actual y su perspectiva futura como instrumento de integración física, en la inmensa región amazónica, pero fundamentalmente como un medio idóneo para el desarrollo económico de nuestro país dentro del marco de integración entre los dos países de la Cuenca del Amazonas.

Para los dos países esta vía es fundamental y constituye un amplio recurso para la inserción de los mismos en el nuevo orden económico mundial a fin de alcanzar el tan ansiado desarrollo.

CAPITULO I

ANTECEDENTES

1. ASPECTOS DE LA CUENCA AMAZONICA.

1.1. POSICION GEOGRAFICA.

La Cuenca Amazónica está situada en la Zona Tórrida. Sus puntos extremos son: al Norte la población de Roraima en Suriname (6° latitud norte); al Sur el Río Grande, al Este de la ciudad de Sucre en Bolivia (19° latitud sur); al Este la población de Corrente, Brasil (45° de longitud oeste) y al Oeste la unión de los ríos Canchis y Chinchipe en la frontera ecuatoriano-peruana (79° de longitud oeste). Figura N°1 (POSICION GEOGRAFICA).

1.2. SITUACION.

La Cuenca Amazónica está situada en el centro de Sudamérica. Como región natural es una unidad ecológica, conformada por territorios amazónicos de siete países sudamericanos, que ocupa la vigésima parte de la superficie terrestre y cuatro décimas partes de la superficie de América del Sur; incluye el 0,10% de Guyana, el 2,3% de Venezuela (Departamento de Amazonas), el 8,7% de Colombia (Departamentos de Putumayo y Caquetá, la Comisaría de Amazonas y parte de la Comisaría de Vaupes), el 1,9% del Ecuador (Provincias de Sucumbíos, Napo, Pastaza, Morona Santiago y Zamora Chinchipe), el 8,56% del Perú (Departamentos de Amazonas, San Martín, Loreto y Madre de Dios), el 9% de Bolivia (Departamentos de Beni y Pampo) y el 69,5% del Brasil (Estado de Amazonas, Maranhao, Acre, Pará, Mato

FIGURA N° 1

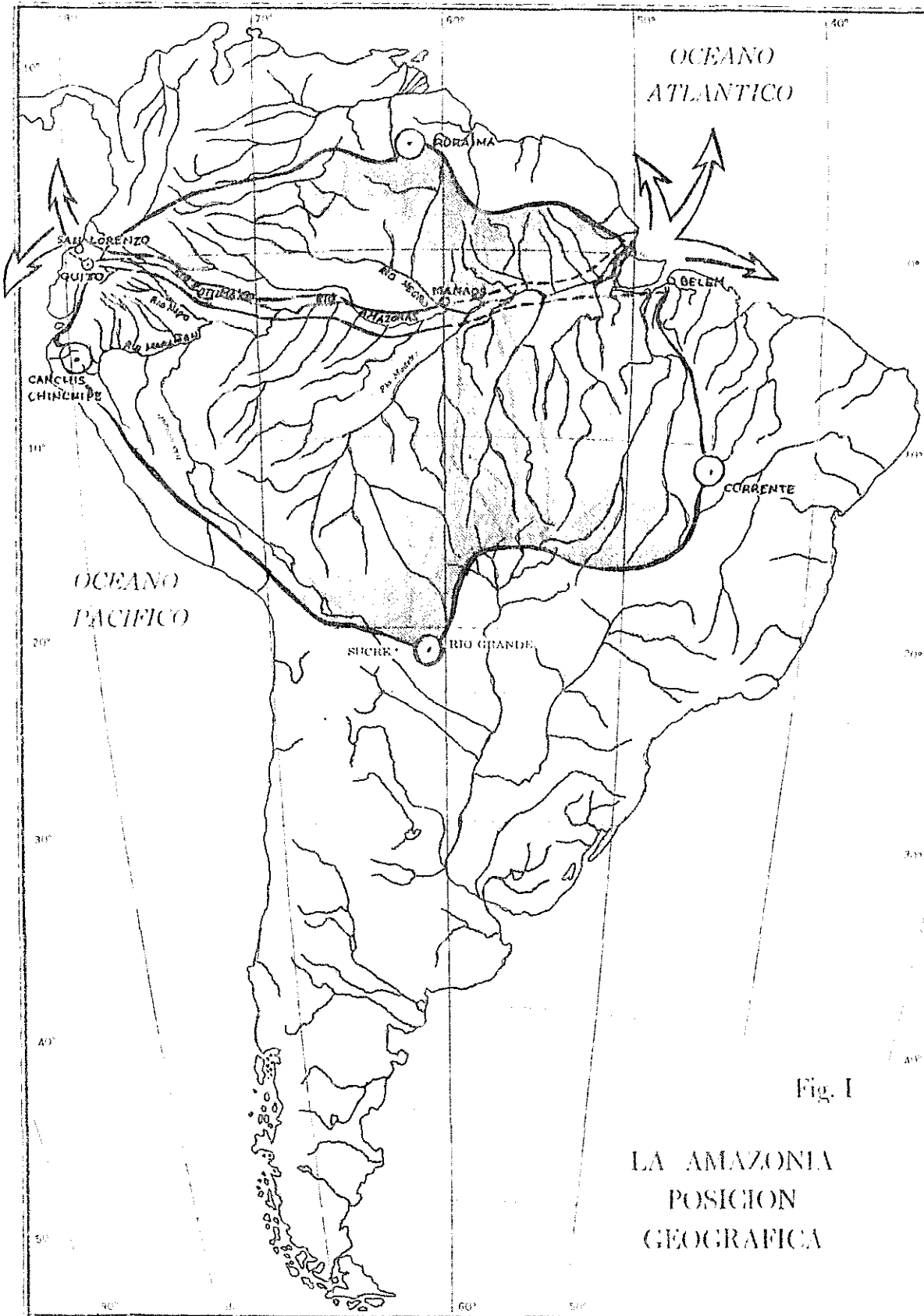


Fig. I

LA AMAZONIA
POSICION
GEOGRAFICA

Grosso y Goiás; y, los territorios de Amapá, Roraima y Rondonia). Figura N°2 (SITUACION).

1.3. CONDICION GEOGRAFICA ESENCIAL Y CONFIGURACION.

La Cuenca Amazónica tiene una condición continental-marítima, cuenta con una pequeña área en contacto con el Océano Atlántico constituida por la Isla Marajo. Tiene la forma aproximada de una elipse. Figura N°3 (CONFIGURACION).

1.4. SUPERFICIE.

La superficie aproximada de la cuenca es de 7'180.200 Km², la misma que se encuentra distribuida de la siguiente manera:

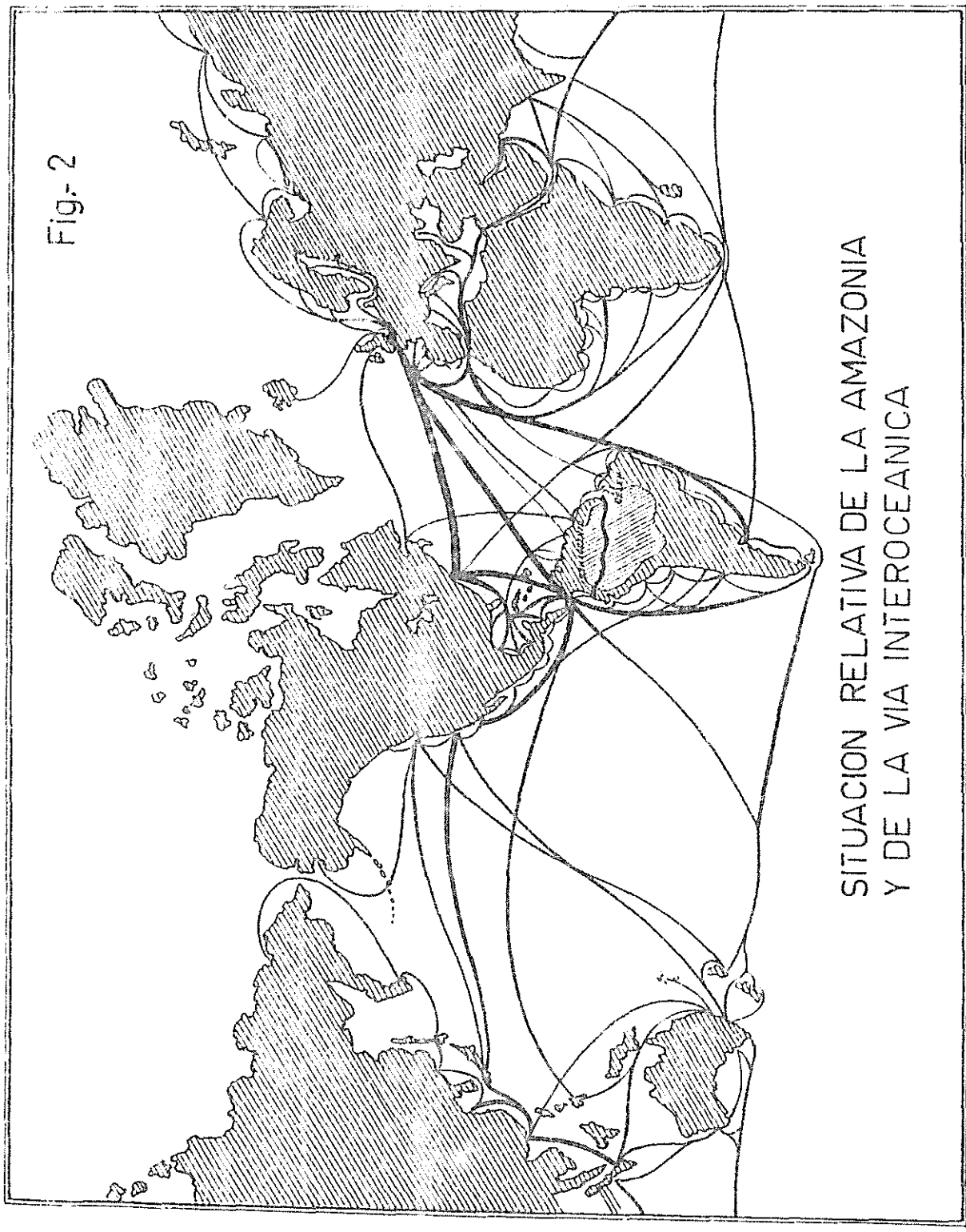
Venezuela	165.145 Km ²
Colombia	624.677 Km ²
Ecuador	136.424 Km ²
Perú	610.317 Km ²
Bolivia	646.218 Km ²
Brasil	4'990.239 Km ²
Guyana	7.180 Km ²

	7'180.200 Km ²

1.5. ASPECTOS GENERALES.

La Cuenca Amazónica está situada entre dos estructuras geológicas que son: El Macizo de las Guayanas al norte y la Meseta Central Brasileña al sur. Entre una y otra altiplanicie, se extiende una llanura sedi-

Fig.- 2



SITUACION RELATIVA DE LA AMAZONIA
Y DE LA VIA INTEROCEANICA

CONFIGURACION DE LA AMAZONIA
TRAZADO GENERAL DE LA VIA INTEROCEANICA
SAN LORENZO - MANAOS - BELEN

FIG. 3

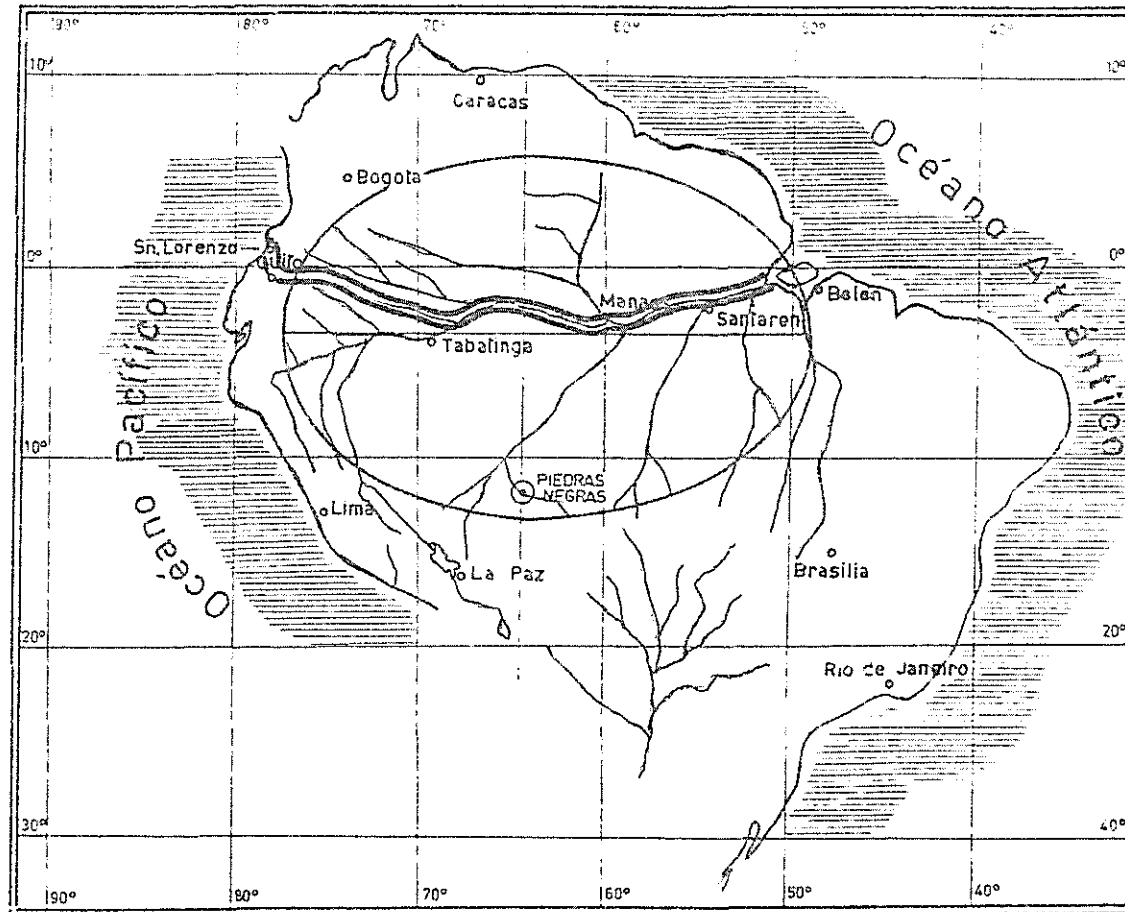


FIGURA N° 3

mentaria formada sobre todo por una meseta baja del período terciario que cae abruptamente hacia un valle fértil. Esta llanura llega hasta el Océano Atlántico el Este y está limitada por la Cordillera de los Andes al Oeste. Forma una verdadera macro unidad, en la que se integran el espacio físico, las condiciones climáticas, la flora, la cuenca hidrográfica y las características socio-económicas. Estudios realizados en Brasil, probaron que la lluvia en esta cuenca proviene del cincuenta por ciento del agua reciclada dentro de la misma amazonía. El reciclaje procede del efecto producido por la foresta amazónica que cubre la región y que posee una alta evapotranspiración, formando el mayor sistema hidrográfico del mundo.

La superficie de la cuenca amazónica es la más importante del mundo, dos veces mayor que la del Misisipí (3,2 millones de Km²) y dos veces y media mayor que la del Nilo (2,8 millones de Km²). Mattos (1980) considera que:

Su principal río, el Amazonas, contribuye con un quinto de toda el agua dulce del mundo; y, deposita en el Océano Atlántico igual cantidad de agua en veinte y cuatro horas, que la que lleva a través de Londres el Río Támesis en un año. Ese volumen es más notable aún, si se tiene en cuenta el insignificante declive que tiene la región.

De igual manera, el ex canciller Valencia (1989) sobre la Cuenca Amazónica expresa lo siguiente:

El sistema hidrográfico de la Amazonía constituye una red navegable de más de cincuenta mil kilómetros. Teniendo como eje el río Amazonas de 7.000 Km. de longitud, constituye el mayor sistema hidrográfico del planeta.

Los numerosos ríos de la cuenca amazónica además de presentar condiciones naturales para el transporte fluvial, y servir de medios de comunicación y contacto entre los países de la región constituyen, también una fuente de energía especialmente en los sectores andinos.

Otra fuente de energía es el sol tropical. Debido a que la Amazonía es cortada por el Ecuador térmico, los rayos solares caen verticales e intensos sobre la tierra, originando irradiaciones de calor y luz que aceleran la fotosíntesis y el crecimiento de las plantas; por tanto, es una extraordinaria fuente de energía.

La Amazonía envuelve las áreas más deshabitadas y más pobres de los países participantes. La parte amazónica de esos países tiene una densidad demográfica poco significativa. La zona cuenta con cerca de quince millones de habitantes, lo que constituye dos y medio milésimas (0.0025) de la población mundial.

La región es rica en minerales tales como: aluminio, hierro, manganeso, petróleo, cobre, estaño, plata, bauxita, tungsteno, diamantes, cristales de cuarzo, uranio y oro entre otros; cuyos yacimientos se encuentran dispersos a lo largo de su gran extensión.

Su foresta tropical constituye el un tercio de las reservas forestales mundiales y cubre el setenta por ciento de toda la región; el treinta por ciento restante de la cuenca esta cubierta por un foresta de transición localizada en las laderas de las cordilleras y en la meseta brasileña. Valencia (1989) expresa lo siguiente:

El bosque tropical existente en la Amazonía es el más extenso del planeta. Allí viven más de cuatro mil especies vegetales y en una sola milla cuadrada puede encontrarse mayor número de especies vegetales y animales que en todos los territorios de los Estados Unidos y el Canadá juntos.

La gran variedad de árboles existentes permiten contar con numerosas especies de maderas preciosas, entre ellas: palmera, laurel, acacias, palo de rosa, nogal, caucho, higuera, cedro, etc. La industria del caucho se originó en estas selvas.

Entre las plantas alimenticias de la región encontramos el plátano, cacao, café, cítricos, piña, arroz, caña de azúcar, camote, papaya, algodón, hortalizas, y yuca entre otras.

Las grandes sabanas (varzeas), que se extienden junto a los ríos amazónicos son propicias para el desarrollo ganadero ya que cuentan con pastizales naturales que favorecen su desarrollo, además de otros recursos propios de la región como agua, que facilitan su cría.

La caza y la pesca son practicadas intensamente. Cerca de un 20% de las especies animales vivas del planeta se encuentran en la Amazonía. La pesca es una actividad muy importante por ser fuente fundamental de alimento. Esta cuenca es considerada una de las más ricas del mundo, tanto por la cantidad como por la variedad ictiológica existente.

El potencial hidroeléctrico de la cuenca es inmenso, esta gran fuente de energía constituye un aporte valioso al desarrollo industrial de la región, además del

suministro de fluido eléctrico a las poblaciones. Esto lo demuestra el Proyecto Hidroeléctrico de Tucuruí, puesto en marcha por el Brasil, en el valle del río Tocantís.

La infraestructura de las telecomunicaciones ha aumentado considerablemente en los últimos cinco años, especialmente en la Amazonía brasileña.

El turismo se incrementa notablemente atraído por peculiaridades ecológicas que caracterizan a la Cuenca del Amazonas.

La Amazonía, lejos de ser una región uniforme del punto de vista físico, presenta una gran diversidad interregional, sea en área, sea en recursos naturales.

Relieve, flora, fauna, sistema hidroeléctrico, suelo y subsuelo se presentan en la Amazonía de forma diferenciada, incluso dentro de un mismo país.

2. SITUACION ACTUAL DE LA CUENCA AMAZONICA.

Debido a las necesidades de ocupación y aprovechamiento de sus recursos, se ha desarrollado una verdadera aventura humana por la explotación de esos territorios en todos los países condueños de la Cuenca, proceso que fue precipitado y llevado a cabo con escasos conocimientos de la selva, sin planificación adecuada y sin recursos. Todo ello ha provocado una clara destrucción de la selva.

Desde fines del siglo XIX, a través de expediciones

de naturalistas internacionales, se creó el mito de que la Amazonía podría ser el granero del mundo. La información geológica y petrológica ha establecido que la Amazonía no podrá ser tal granero. El 80% de su suelo, no es adecuado para la agricultura en gran escala. Más que nunca se sabe hoy que el suelo amazónico no es fértil a pesar de la exuberancia de la vegetación. Se trata de suelos pobres en nutrientes, con alta concentración de aluminio e hidrógeno. En general, son suelos de diferente constitución, diferentes características y diversa capacidad de utilización, por lo que se requiere la práctica de manejos adecuados.

Los pueblos nativos de la amazonía, según Torres (1986), tienen un:

Método simple para corregir las deficiencias minerales de los suelos tropicales a través de la tala y quema de la vegetación natural.

Método que ha sido empleado por lo colonos en la actualidad. El proceso de deforestación realizado por los colonos utilizando incendios, se asocia al calentamiento del planeta por el aumento de gases en la atmósfera lo que se ha llamado el "efecto invernadero". Para 1.988 la deforestación en la Amazonía brasileña ya alcanzaba los quinientos mil kilómetros cuadrados. De continuar este proceso se corre el riesgo de convertirla en un inmenso desierto.

El área total cubierta actualmente por bosques alcanza unos cuatro mil millones de hectáreas (Informe del Panel Internacional sobre Cambio de Clima). La cantidad total de carbono almacenado por esos bosques, equivale a la conteni

da en la atmósfera, o sea, a unos setecientos mil millones de toneladas. La actual destrucción masiva de los bosques tropicales a un promedio de diecisiete millones de hectáreas anuales es un motivo adicional de preocupación. Las prácticas destructivas en busca del lucro rápido ya provocaron el desmonte de 394,700 Km² de la Amazonía Brasileña, una superficie mayor que el territorio de Alemania. Además de las consecuencias climáticas, las especies animales y vegetales corren el riesgo de extinguirse. La diversidad ecológica de la Amazonía es fundamental, ya que la economía y el desarrollo, dependen de la adecuada explotación de los recursos naturales.

Se considera que la cuenca posee la quinta parte de agua dulce del mundo y su régimen pluviométrico contribuye al equilibrio del ecosistema, debido a la importancia de este sistema hidrológico.

Su gran potencial hidroeléctrico ha permitido desarrollar un vasto programa energético en algunos países de la región. Estas realizaciones han generado preocupaciones en cuanto al medio ambiente, ya que al no deforestarse previamente el área a inundarse se producirán gases tóxicos que influirán perjudicialmente en la fauna y a la vez corroerán las partes metálicas de las turbinas. Muchas tribus de la región se verán desplazadas de sus tierras por la inundación de estas áreas.

La construcción de la red vial, que para 1979 superaba los 25 mil Km. de gran importancia para el desarrollo económico de la región amazónica, ha dejado también su impacto sobre la ecología y el medio ambiente.

En cuanto a minería, en la mayoría de países de la región, resalta la concentración de actividades de explotación gigantesca y desordenada, que produce el surgimiento de poblaciones de la noche a la mañana, migraciones, trabajos forzados ilegales, proliferación de enfermedades, casos de violencia, etc.

Los hidrocarburos no podían faltar en esta prodigiosa región. Es así que, en la Provincia del Napo, en la Amazonía Ecuatoriana se instaló una refinería consistente en una unidad de destilación atmosférica, capaz de producir naftas, diesel, keroseno, combustibles de jets y residuos.

En la Amazonía el turismo no ha sido desarrollado debidamente a pesar de que esta región ofrece un ambiente propicio para el ecoturismo, muy solicitado por europeos, norteamericanos y japoneses. Debido a la variedad de especies de peces, pájaros y de mamíferos, concentra el 25% de las orquídeas silvestres del mundo.

En la Amazonía Peruana la población indígena de los Ashaninkas y Nomatsiguengas ha sufrido la acción de las organizaciones subversivas, llegando inclusive a matar personas integrantes de estas colectividades, por presuntamente resistirse a colaborar con ellos y oponerse a ser adoc-trinados o enrolados en las filas subversivas.

En 1.989 el gobierno Boliviano, ordenó investigar las actividades de una secta religiosa denominada "Nuevas Tribus", organización de carácter privado, acusada de hostilizar a los Yukis, pequeña tribu salvaje que habita en las márgenes del río Ichilo, que corre en plena selva amazónica

boliviana.

Ecuador y Bolivia son los países con mayor densidad de población indígena en sus territorios amazónicos de América Latina. La Amazonía, tampoco ha escapado a uno de los grandes problemas que azota a nuestra humanidad: las drogas. El sociólogo Nelson Romero Simancas (Universidad Central de Ecuador) en su trabajo divulgado en abril de 1990 "Narcotráfico: estudio de la coca, cocaína y narcoquímica en el triángulo amazónico", dice que el Triángulo Amazónico está localizado en el centro geopolítico más importante del mundo del narcotráfico, en las áreas coqueras o subregiones del Departamento del Putumayo, Puerto Asís, Puerto Leguizamo, Puerto Ospina, Puerto El Carmen de Putumayo, Puerto Rodríguez, Tres Fronteras, Guepí, Montepa, Amazonas y similares. El "Triángulo Amazónico" está formado por las subregiones tropicales de Ecuador, Perú y Colombia. En la parte más oriental del país (parte de las provincias del Napo y Sucumbíos) forma un cono de aproximación amazónico a manera de un gigantesco triángulo al que los narcotraficantes de los Carteles de Cali y Medellín le han bautizado con el nombre de ECUPECO. Es el lugar obligado de paso de los cargamentos de "base de coca" o "pasta de cocaína". Se aprecian en la zona conexiones entre la mafia del triángulo amazónico y la mafia del Eje Amazónico (Santa Cruz, Bolivia; Río Huallaga, Perú; y Leticia, puerto amazónico de Colombia). Por allí movilizan el 80% de la cocaína que se distribuye en los cinco continentes.

Refiriéndose concretamente a los químicos dice que cerca de 40 productos químicos esenciales para la elaboración de la cocaína circulan libremente en el triángulo ama

zónico de la droga. Estos químicos son producidos por laboratorios de Europa, Estados Unidos, Brasil, Colombia, Chile, Perú y Ecuador.

3. EL TRATADO DE COOPERACION AMAZONICA.

3.1. EL PROCESO HISTORICO.

Desde el siglo pasado se han establecido arreglos bilaterales entre los países con territorios amazónicos, iniciándose de esa manera la cooperación amazónica internacional. Entre esos arreglos tenemos:

En 1.850, se efectúa la "Conferencia Amazónica", donde se propone formar una confederación de estados para evitar que el Brasil lograra sus objetivos hegemónicos en la región. Fueron invitados Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Entre los años 1850-1856, Estados Unidos, Francia e Inglaterra, presionan ante el Emperador Pedro II del Brasil, para internacionalizar la amazonía debido a la industrialización de la producción cauchera.

En 1866, el Emperador Pedro II, abrió el Amazonas a la navegación extranjera.

Entre el 22 de Octubre de 1901 y el 31 de Enero de 1902, se celebra en México una convención para la realización de un Congreso Geográfico en Río de Janeiro, con participación de Argentina, Bolivia, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú, en esta Convención se consideró la conve

niencia de que las naciones del Orinoco, del Amazonas y del Plata, se reunieran en asambleas para estudiar la navegabilidad desde el Orinoco, pasando por el Amazonas, hasta el Plata.

El 23 de Abril de 1910, se celebra un nuevo compromiso para constituir una "Comisión Mixta Internacional del Amazonas", que al igual que la anterior, no surtió efectos.

En 1914, el Presidente de Estados Unidos Woodrow Wilson, encabezó la tendencia foránea de la Internacionalización del Amazonas alegando considerar la amazonía desde el punto de vista ecológico, como patrimonio común de la humanidad.

Colombia y Perú, el 24 de Mayo de 1934, suscriben el Protocolo de Paz, Amistad y Cooperación, mediante este documento se daba fin al conflicto de Leticia, acordándose otorgar amplias ventajas para la libre navegación y comercio, en los territorios fluviales de Colombia y del Perú en las cuencas del Amazonas y del Putumayo.

El 28 de Agosto de 1953, se firmaron en Río de Janeiro tratados destinados a incrementar el comercio amazónico brasileño-peruano y la conformación de una comisión mixta para el estudio de la creación de puertos libres en la Cuenca del Amazonas y facilidades para los transportes.

3.2. EL TRATADO.

El 3 de Julio de 1978, se suscribe el Tratado en el Palacio de Planalto, sede de la Presidencia de la República del Brasil entre los cancilleres de Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela, en una ceremonia encabezada por el Presidente Ernesto Geisel. Tras la última ratificación por parte de Venezuela el Tratado entró en vigencia el 2 de Agosto de 1980.

El texto del Tratado de Cooperación Amazónica consta de 28 artículos, de los cuales destacaremos los siguientes:

Artículo I: Las partes contratantes convienen en realizar esfuerzos y acciones conjuntas para promover el desarrollo armónico de sus respectivos territorios amazónicos, de manera que esas acciones conjuntas produzcan resultados equitativos y mutuamente provechosos, así como para la preservación del medio ambiente y la conservación y utilización racional de los recursos naturales de esos territorios.

Artículo III: De acuerdo con y sin detrimento de los derechos otorgados por actos unilaterales, de lo establecido en los tratados bilaterales entre las partes y de los principios y normas del derecho internacional, las Partes Contratantes se aseguran, mutuamente, sobre la base de reciprocidad, la más amplia libertad de navegación comercial en el curso del Amazonas y demás ríos amazónicos internacionales, observando los reglamentos fiscales y de policía establecidos o que se estableciesen en el territorio de cada una de ellas. Tales reglamentos deberán, en la medida de lo posible, favorecer esa navegación y el

comercio y guardar entre sí uniformidad.

Parágrafo único: El presente artículo no será aplicable a la navegación de cabotaje.

Artículo V: Teniendo presente la importancia y multiplicidad de funciones que los ríos amazónicos desempeñan en el proceso de desarrollo económico y social de la región, las Partes Contratantes procurarán empeñar esfuerzos con miras a la utilización racional de los recursos hídricos.

Artículo VI: Con el objeto de que los ríos amazónicos constituyan un vínculo eficaz de comunicación entre las Partes Contratantes y con el Océano Atlántico, los Estados ribereños interesados en un determinado problema que afecte la navegación libre y expedita emprenderán, según el caso, acciones nacionales bilaterales o multilaterales para el mejoramiento y habilitación de esas vías navegables.

Parágrafo único: Para tal efecto se estudiarán las formas de eliminar los obstáculos físicos que dificultan o impiden dicha navegación, así como los aspectos económicos y financieros correspondientes a fin de concretar los medios operativos más adecuados.

Artículo X: Las Partes Contratantes coinciden en la conveniencia de crear una infraestructura física adecuada entre sus respectivos países, especialmente en los aspectos de transporte y comunicaciones. Por consiguiente, se comprometen a estudiar las formas más armónicas de esta

blecer o perfeccionar las interconexiones viales, de transporte fluviales, aéreos y de telecomunicaciones, teniendo en cuenta y los planes y programas de cada país para lograr el objetivo prioritario de incorporar plenamente esos territorios amazónicos a sus respectivas economías nacionales.

Artículo XII: Las Partes Contratantes reconocen la utilidad de desarrollar en condiciones equitativas y de mutuo provecho el comercio al por menor de productos de consumo local entre sus respectivas poblaciones amazónicas limítrofes, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales adecuados.

Artículo XIII: Las Partes Contratantes cooperarán para incrementar las corrientes turísticas, nacionales y de terceros países, en sus respectivos territorios amazónicos, sin perjuicio de las disposiciones nacionales de protección a las culturas indígenas y a los recursos naturales.

Artículo XVI: Las decisiones y compromisos adoptados por las Partes Contratantes en la aplicación del presente Tratado no perjudicarán a los proyectos e iniciativas que ejecuten en sus respectivos territorios, dentro del respeto al derecho internacional y según la buena práctica entre naciones vecinas y amigas.

Artículo XVIII: Lo establecido en el presente Tratado no significará limitación alguna a que las Partes Contratantes concreten acuerdos bilaterales o multilaterales sobre temas específicos o genéricos, siempre y cuando

no sean contrarios a la consecución de los objetivos comunes de cooperación en la amazonía, consagrados en este instrumento.

Artículo XIX: Ni la celebración del presente Tratado, ni su ejecución tendrán efecto alguno sobre cualesquiera otros Tratado o Actos Internacionales vigentes entre las Partes, ni sobre cualesquiera divergencias sobre límites o derechos territoriales que existan entre las Partes, ni podrá interpretarse o invocarse la celebración de este Tratado o su ejecución para alegar aceptación o renuncia, afirmación o modificación, directa o indirecta, expresa o tácita, de las disposiciones e interpretaciones que sobre estos asuntos sostenga cada parte Contratante.

4. ANTECEDENTES DE LA VIA INTEROCEANICA.

El Ecuador y el Brasil siempre han mantenido relaciones armónicas, las mismas que han sido indispensables para desarrollar sus actividades económicas, políticas y sociales, dentro de un marco de completa cooperación que permita un efectivo intercambio comercial. La Vía Interoceánica, por lo tanto, representa el medio físico que hace posible ese intercambio.

Cronológicamente los antecedentes de la Vía Interoceánica han sido los siguientes:

4.1. ACUERDO PARA LA CONSTITUCION DE UNA COMISION MIXTA.

El 4 de Mayo de 1953, el Ecuador y el Brasil sus

criben el "Acuerdo para la constitución de una Comisión Mixta para intensificar el intercambio económico entre los dos países".

4.2. DECLARACION DE ZONA FRANCA EN MANAOS.

El 16 de Junio de 1957, el Brasil promulgó la Ley N° 3173 por medio de la cual se declara al Puerto de Manaos "Zona Franca" a favor de los países condóminos de la hoya amazónica. De acuerdo a la Subcomisión Técnica de Transportes de la Comisión Mixta ECUADOR-BRASIL:

Esta Ley promulgada por el Gobierno del Brasil, constituye un documento de gran importancia para la planificación vial de los países amazónicos, destinada a la utilización del Río Amazonas como la principal vía de enlace con el Océano Atlántico, a través del puerto fluvial de Manaos.

Hacia ese puerto llegan las posibles vías de comunicación desde los países condóminos de la amazonía. En Bogotá, en Mayo de 1967, en la primera reunión del Subcomité Vial Panamazónico, se trató sobre las vías que se dirigen a Manaos, entre otros la vía ecuatoriana San Lorenzo-Puerto Putumayo.

LEY N° 1373

"EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Hago saber que el Congreso Nacional decreta y yo sanciono la siguiente Ley:

Art. 1°.- Crease en Manaos, Capital del Estado de Amazonas,

una zona franca para almacenamiento o depósito, vigilancia, conservación, mejoramiento y retiro de mercaderías, artículos y productos de cualquier naturaleza, provenientes del extranjero y destinados al consumo interno de la AMAZONIA, de los países interesados, limítrofes del BRASIL o que sean bañados por aguas tributarias del río AMAZONAS.

Art. 2º.- El Gobierno Federal hará demarcar, en las inmediaciones de la ciudad, al margen del río NEGRO y en el lugar que reúna condiciones de calado y atraque satisfactorias, una área de tierras no inferior a doscientas hectáreas, donde quedará localizada la zona franca, con las instalaciones y servicios adecuados para su funcionamiento.

1º) Las tierras destinadas a la zona franca creada en esta ley, serán obtenidas por donación del Gobierno del Estado de AMAZONAS o mediante expropiación para fines de utilidad pública, conforme a la legislación en vigor.

2º) Será estudiada la adaptabilidad de la isla MARAPATA, frente a MANAOS, como área complementaria de la zona franca, reservada a ciertos productos que puedan en ella ser depositados, para fines de mejoramiento, sin posibilidad de deterioración que disminuya su valor comercial.

Art. 3º.- En la zona franca que fuere demarcada, serán construidas instalaciones portuarias con almacenes terrestres y desembarcaderos flotantes atracables, según el tipo exigido por la variación del nivel de las aguas de la región.

Art. 4°.- En las dependencias internas de la zona franca de MANAOS, constituidas por los terrenos agregados a sus instalaciones portuarias, será facultado a los particulares que deseen, arrendar terrenos con el fin de construir depósitos de mercaderías, o instalar industrias para el aprovechamiento de materias primas provenientes de las repúblicas limítrofes de la AMAZONIA o de aquellas que sean bañadas por cursos fluviales tributarios del río AMAZONAS, así como los correspondientes servicios de oficinas.

Art. 5°.- Las mercaderías de procedencia extranjera, cuando fueren desembarcadas directamente en el área de la zona franca de MANAOS, y mientras permanecieren dentro la misma, no estarán sujetas al pago de derechos arancelarios o de cualquiera otros impuestos federales, estatales o municipales que vengan a gravarlas, estando facultado su aprovechamiento y depósito en la propia zona de su conservación.

Art. 6°.- Todos los artículos o productos que ingresen en la zona franca, podrán ser acondicionados en los almacenes de propiedad de la administración del puerto o de particulares, dentro de dicha zona, pagando las respectivas tasas de almacenamiento.

Art. 7°.- Será incluida en el área de la zona franca una faja de agua de 200 metros de ancho, medida sobre la superficie del río, en la parte adyacente al litoral del mismo puerto y en la cual podrán estacionar, sujetas al mismo régimen de la zona franca, embarcaciones y lanchones convertidos en depósitos provisionales de mercaderías extranjeras en tránsito breve o armazones de troncos de madera extranjera, a ser beneficiadas dentro del área del

puerto.

Art.8°.- Las mercaderías almacenadas o beneficiadas en el área de la zona franca podrán ser incorporadas a la circulación nacional, mediante despacho regular y el pago de los derechos arancelarios correspondientes, más de los impuestos que se adeuden por ese motivo.

Art.9°.- La administración del puerto de la zona franca de MANAOS podrá ser confiada a la compañía concesionaria del mismo, mediante las condiciones que la Unión estableciere, o mantener la administración autónoma del propio Gobierno Federal.

Art.10°.- El poder Ejecutivo, dentro de 60 (sesenta) días, después de la publicación de esta ley, reglamentará las normas de operación y fiscalización de la zona franca de MANAOS y establecerá la tabla de tasas a cobrarse por su utilización.

Art. 11°.- En cuanto a las obras de construcción de la zona franca no estuvieren concluidas, la Unión se pondrá de acuerdo con la compañía concesionaria del puerto de MANAOS, para que el régimen del puerto de la zona franca entre inmediatamente en vigor utilizando algunos de los almacenes de la misma compañía.

Art. 12°.- La zona franca de MANAOS es considerada como proyecto coordinado con el plan de valorización económica de la AMAZONIA, corriendo los gastos de su utilización, conservación y funcionamiento por cuenta de la cláusula a que se refiere el artículo 199 de la Constitución y autori

zando de inmediato al Gobierno Federal a hacer las operaciones de créditos necesarias hasta el límite de Cr. 20'000.000 (veinte millones de cruzeiros) para el costo de los gastos como los servicios y obligaciones que fueren proyectados y el cálculo aproximado para la referida zona franca.

Art.13°.- Esta ley entrará en vigencia en la fecha de su publicación.

Art 14°.- Deróganse las disposiciones en contrario.

RIO DE JANEIRO, 6 de junio de 1957; 136° de la Independencia, y 69° de la República.

JUSCELINO KUBITSCHECK

Nereu Ramos

José María Alkmin "

4.3. CREACION DEL PUERTO LIBRE EN SAN LORENZO.

El 5 de Marzo de 1958, en correspondencia a la creación por parte del Brasil de la Zona Franca de Manaus, el Ecuador ofreció formalmente al Brasil en la persona de su Ministro de Relaciones Doctor José Carlos de Macedo Soares, la creación de un Puerto Libre en San Lorenzo, Provincia de Esmeraldas, por medio de la nota No 2-DDP. De esa forma, Ecuador y Brasil disponían de una Zona Franca y un Puerto Libre, respectivamente. Los objetivos que se perseguían con las mutuas concesiones hechas por Ecuador y Brasil se encuentran expresados tanto en la Nota Ecuatoriana, como en la contestación a la misma del Canciller Brasi

leño en igual fecha.

NOTA No 2-DPP.

"QUITO, a 5 de marzo de 1958.

Excelencia:

El Gobierno del ECUADOR, con ocasión de la gratísima oportunidad que brinda a mi País la presencia de Vuestra Excelencia en territorio nacional; animado del propósito de robustecer los lazos de unión que nos ligan con el noble pueblo del BRASIL y de incrementar el intercambio entre los dos países; y, tomando en cuenta el gesto americanista con que el Ilustrado Gobierno de Vuestra Excelencia estableció una zona franca en la ciudad de MANAOS, en favor de los países condóminos de la Hoya Amazónica, ha resuelto ofrecer al BRASIL un puerto libre sobre el PACIFICO, en la zona de SAN LORENZO, Provincia de ESMERALDAS, otorgándole los derechos necesarios para utilizarlo como entrada o salida de productos brasileños, lugar de almacenamiento o base de operaciones para el intercambio comercial.

2. Al comunicar a Vuestra Excelencia la decisión anterior de mi Gobierno, debo señalar que el Poder Ejecutivo solicitará del H. Congreso Nacional las medidas legales necesarias para hacer efectiva, dentro de los procedimientos constitucionales, esta concesión anunciada por el Excelentísimo Señor Presidente del ECUADOR, Doctor Don CAMILO PONCE ENRIQUEZ, y que me honro en llevarla formalmente a conocimiento de Vuestra Excelencia y, por su digno intermedio, al del Excelentísimo Señor Presidente Doctor JUSCELINO KUBITSCHCK. Una vez conocida la aceptación del Gobierno

del BRASIL, me será muy grato establecer, oportunamente, de acuerdo con Vuestra Excelencia, los detalles necesarios para poner en práctica la medida que el Gobierno Nacional tiene la satisfacción de ofrecer al país hermano del BRASIL.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia los sentimientos de mi más alta y distinguida consideración.

f) CARLOS TOBAR ZALDUMBIDE

A su Excelencia Señor Doctor JOSE CARLOS DE MACEDO SOARES, Ministro de Relaciones Exteriores Del Brasil."

CONTESTACION BRASILEÑA.

"EMBAJADA DEL BRASIL

Quito, a 5 de marzo de 1958

Señor Ministro:

Tengo a honra acusar recibo de la atenta nota de esta fecha, mediante la cual Vuestra Excelencia me comunica que el Gobierno del ECUADOR, con el fin de estrechar los lazos que unen a nuestros países y teniendo en cuenta la Ley por la cual el Gobierno brasileño determinó la creación de una zona libre en la ciudad de MANAOS para que sea utilizada por los países de la Hoya Amazónica, resolvió ofrecer al BRASIL un puerto libre sobre el PACIFICO, concediéndole los derechos necesarios para usarlo como entrada y salida de productos brasileños, lugar de almacenamiento o base de operaciones para el intercambio comercial.

2. Comunica igualmente Vuestra Excelencia que el

Poder Ejecutivo solicitará del Congreso ecuatoriano la adopción de las medidas legales indispensables para tal fin y que, oportunamente, tomará de común acuerdo con el Gobierno brasileño medidas para su reglamentación.

3. En respuesta, comunico a Vuestra Excelencia, rogándole llevar a conocimiento de su Excelencia el Señor Presidente de la República, Doctor CAMILO PONCE ENRIQUEZ, que el Gobierno brasileño recibe con sumo agrado la decisión del Gobierno ecuatoriano, la cual representa una demostración más de los lazos de íntima amistad que ligan a nuestros dos países y que, estoy seguro, vendrá a constituir, en futuro próximo, un eslabón efectivo de vinculación comercial entre el BRASIL y el ECUADOR.

4. El Gobierno brasileño, según me propone Vuestra Excelencia en la nota que contesto, está listo a acordar, oportunamente, con el Gobierno ecuatoriano, las medidas concretas necesarias para la utilización del Puerto Libre de SAN LORENZO.

Aprovecho la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta consideración.

f) JOSE CARLOS DE MACEDO SOARES

A su Excelencia Señor Don CARLOS TOBAR ZALDUMBIDE, Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador."

4.4. CREACION DE LA SUBCOMISION TECNICA DE TRANSPORTES.

En la misma fecha los Gobiernos de Ecuador y

Brasil suscribieron un "Convenio Complementario sobre las bases para la Cooperación Económica y Técnica" entre los dos países. Este Convenio contempla la creación de una Sub-comisión Técnica de Transportes en el marco de la Comisión Mixta Ecuatoriano-Brasileña para el estudio de temas específicos. Fue suscrito por los Excelentísimos Señores Presidentes de los dos países. Con este Convenio se establecieron las normas políticas y legales para concretar la utilización de los puertos de San Lorenzo y Manaos.

CONVENIO SOBRE BASES PARA LA COOPERACION ECONOMICA Y TECNICA ENTRE EL ECUADOR Y EL BRASIL.

El Presidente de la República del Ecuador y el Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil, animados del elevado propósito de fortalecer los tradicionales lazos de amistad y colaboración felizmente existentes entre las dos naciones, han resuelto celebrar un Convenio complementario del Acuerdo de 4 de Mayo de 1.953, para establecer las bases definitivas de un programa de cooperación económica y técnica, que pueda contribuir al desenvolvimiento equilibrado y coordinado de los recursos naturales y de capacidad productiva de los dos países y, con ese objeto, han designados sus respectivos plenipotenciarios, a saber:

Su Excelencia el señor doctor don CAMILO PONCE ENRIQUEZ, Presidente Constitucional de la República del ECUADOR, al Excelentísimo señor don CARLOS TOBAR ZALDUMBIDE, Ministro de Relaciones Exteriores.

Su Excelencia el señor doctor don JUSCELINO KUBITSCHECK DE OLIVEIRA, Presidente de la República de los Estados Unidos del BRASIL, al Excelentísimo señor Embajador JOSE CARLOS DE MACEDO SOARES, Ministro de Estado de Relaciones Exteriores,

los cuales, después de haber exhibido recíprocamente sus Plenos Poderes, que fueron encontrados en buena y debida forma, han convenido en lo siguiente:

ARTICULO I

El Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil designarán representantes para constituir una Comisión Mixta que deberá estudiar y formular un programa amplio y armónico de cooperación económica y técnica, con el objeto de resolver problemas comunes de valoración y aprovechamiento de los recursos naturales y humanos de los dos países, e intensificar el comercio recíproco.

ARTICULO II

La Comisión Mixta de que trata el artículo anterior, deberá estudiar especialmente:

- a) Las condiciones actuales del comercio entre los dos países y las posibilidades de su incremento y diversificación;
- b) Las posibilidades del desarrollo de los

medios de comunicación marítima, terrestre y aérea;

- c) Las condiciones actuales de navegación en los ríos de la Hoya Amazónica de interés para ambos países y las medidas necesarias para la más amplia utilización de esas vías de comunicación;
- d) La conveniencia recíproca de la concesión de zonas o puertos francos;
- e) Las posibilidades de intensificar el aprovechamiento de materias primas, inclusive azufre, petróleo y sus derivados;
- f) Las posibilidades de inversiones recíprocas; y,
- g) Las posibilidades de cooperación técnica y de intercambio de informaciones sobre métodos y conocimientos técnico-científicos.

ARTICULO III

Son órganos de la Comisión Mixta:

- a) el plenario;
- b) Las secciones permanentes;
- c) Las subcomisiones técnicas.

ARTICULO IV

La Comisión Mixta funcionará en Quito o en Río de Janeiro, alternadamente, sea mediante la reunión de las

las dos secciones permanentes, organizadas de acuerdo con el artículo V, sea por intermedio de delegados ad-hoc designados por los dos Gobiernos.

Párrafo primero.- En su primera reunión, que se llevará a cabo en Río de Janeiro, la Comisión Mixta formulará su programa y las normas de trabajo, que serán sometidos a la aprobación de los dos Gobiernos.

Párrafo segundo.- Posteriormente, el plenario se reunirá para considerar las conclusiones a que llegaren las subcomisiones técnicas, organizadas de acuerdo con el artículo VI, y someterá esas conclusiones a la consideración de los dos Gobiernos para la aprobación final.

ARTICULO V

Las secciones permanentes, que serán dos, una ecuatoriana y otra brasileña, funcionarán en los respectivos Ministerios de Relaciones Exteriores y estarán en contacto permanente a través de las Misiones Diplomáticas de los dos países.

Párrafo único.- Corresponde a las secciones permanentes coordinar el trabajo de las subcomisiones técnicas.

ARTICULO VI

Las subcomisiones técnicas se constituirán de acuerdo con el programa y las normas de trabajo formulados por el plenario.

4.5. DECRETO DE RATIFICACION DE LA CREACION DE LA ZONA LIBRE EN SAN LORENZO.

El 6 de Noviembre de 1958, el Congreso ecuatoriano ratificó la creación de la Zona Franca en San Lorenzo en favor del Brasil, mediante un Decreto publicado en el Registro Oficial No 711 del 9 de Enero de 1.959. Aunque en este Decreto no se menciona la Vía Interoceánica San Lorenzo-Manaos, se autoriza realizar los entendimientos necesarios para la mejor utilización de las facilidades otorgadas.

RATIFICACION DEL CONGRESO ECUATORIANO.

"EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR,

Considerando:

Que el Ilustre Gobierno del Brasil dictó el 6 de Junio de 1957, la Ley No 373, mediante la cual se creó una zona libre en la ciudad de MANAOS, para que sea utilizada por los países de la Hoya Amazónica y expresamente, entre ellos, por el Ecuador, con el objeto de activar el intercambio comercial de estos territorios;

Que con motivo de la visita a Quito, en Marzo de este año, de Su Excelencia el Señor Doctor Don José Carlos de Macedo Soares, Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, el Gobierno del Ecuador ofreció a ese país, en reciprocidad, un puerto libre sobre el Pacífico, en San Lorenzo, Provincia de Esmeraldas, como un medio para estrechar más aún las relaciones entre los dos pueblos, y permitir al Brasil una conexión fácil y directa al Océano Pacífico, para la explotación de las vastas riquezas de sus

territorios amazónicos.

Decreta:

Art. 1°.- Crease en el Puerto de San Lorenzo, Provincia de Esmeraldas, una zona franca a favor del Brasil, país al cual se le concede las facilidades necesarias para utilizarlo como entrada o salida de productos brasileños, lugar de almacenamiento o base de operaciones para el intercambio comercial.

Art. 2°.- Autorízase a la Función Ejecutiva a convenir con el Ilustre Gobierno del Brasil, los detalles y acuerdos necesarios para poner en práctica la concesión anterior.

Art. 3°.- Autorízase igualmente a la Función Ejecutiva a realizar los entendimientos necesarios con el Ilustre Gobierno del Brasil para la mejor utilización de las facilidades otorgadas por ese país al Ecuador, en la zona franca del Puerto de Manaos.

Dado en la Sala de Sesiones del H. Congreso Nacional, en Quito, a 6 de Noviembre de 1958.

El Vicepresidente de la República, Presidente de la H. Cámara del Senado.

f) F. T. ILLINGWORTH

El Secretario de la H. Cámara del Senado,

f) OSWALDO GONZALES C.

El Vicepresidente, encargado de la Presidencia de la H. Cámara de Diputados.

f) AGUSTIN FEBRES CORDERO

El Secretario de la H. Cámara de Diputados,

f) OSWALDO ARGUELLO JIMENEZ

PALACIO NACIONAL, en Quito, a 16 de Diciembre de
1.958

EJECUTESE

El Presidente Constitucional de la República,

f) CAMILO PONCE ENRIQUEZ

El Ministro de Economía,

f) ISIDRO DE ICAZA PLAZA

El Ministro de Relaciones Exteriores,

f) CARLOS TORRES ZALDUMBIDE "

4.6. DECLARACION CONJUNTA.

Del 3 al 8 de Diciembre de 1959, se reunieron en Río de Janeiro, los Ministros de Relaciones Exteriores del Ecuador y Brasil y acordaron crear, dentro de la Comisión Mixta, una Subcomisión Técnica encargada de elaborar los proyectos y supervigilar las obras necesarias que permitirían la efectiva utilización de la Zona Franca en Manaus y del Puerto Libre en San Lorenzo. Las bases de este acuerdo se registraron en una Declaración Conjunta firmada el 8 de Diciembre de 1959.

"DECLARACION CONJUNTA.

El Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Ecuador, Señor Carlos Tobar Zaldumbide, y el Ministro de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos del Brasil, Doctor Horacio Lafer, reunidos en la ciudad de Río de Janeiro, del 3 al 8 de Diciembre de 1959,

Tuvieron ocasión de cambiar opiniones sobre los asuntos que constan en la Agenda de la XI Conferencia Interamericana, así como sobre el alcance y objetivos de la Operación Panamericana, que estiman de la más trascendental importancia para el bienestar de los pueblos americanos y para el desenvolvimiento de las buenas relaciones entre ellos,

Comprobaron, con satisfacción, la perfecta armonía que existe entre los puntos de vista de los dos Gobiernos sobre los asuntos examinados, así como sobre las cuestiones de interés económico de las naciones americanas,

Establecieron las bases para la celebración de un Acuerdo de Comunicaciones Telegráficas entre los dos países y decidieron adoptar medidas para la Reunión, hasta el 31 de Enero de 1960, de la Comisión Mixta brasileño-ecuatoriana, creada por el Convenio de 5 de Marzo de 1958.

Con el fin de facilitar la efectiva utilización de las zonas libres concedidas a Brasil y al Ecuador en los puertos de San Lorenzo y Manaus, así como para coordinar, en el interés común y en los términos del Artículo II, incisos b y c del indicado Convenio, la planificación de sus sistemas de transporte terrestre, los referidos Ministros acordaron en la conveniencia de crear, dentro de esa Comisión Mixta, una Subcomisión Técnica encargada de elaborar los proyectos y supervigilar las obras necesarias, la cual deberá instalarse, dentro de tres meses, en la ciudad de Quito.

El Ministro de Relaciones Exteriores de la Repú

blica del Ecuador y el Ministro de Estado de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos del Brasil concordaron también promover, en el más breve plazo, la construcción, en Brasilia y en Quito, respectivamente, de los edificios de las Embajadas del Ecuador y del Brasil, en los terrenos donados recíprocamente por los dos Gobiernos.

Hecha en la ciudad de Río de Janeiro, a los ocho días del mes de diciembre de mil novecientos cincuenta y nueve.

f) CARLOS TOBAR ZALDUMBIDE

f) HORACIO LAFER."

4.7. REUNION DE LA COMISION MIXTA.

Del 19 al 21 de Diciembre de 1960, se reunió por primera vez la Comisión Mixta Ecuador-Brasil. Esta reunión constituye la base de la Vía Interoceánica, ya que en ella se crea la Subcomisión Técnica de Transportes, a la que se encargó la construcción de una carretera para la unión terrestre entre Manaus y San Lorenzo; los puntos principales de esa carretera serían Ibarra, Quito, Papallacta, Baeza y Puerto Putumayo. El punto 3 de la Agenda de esta reunión, establecía la "coordinación del planeamiento de los sistemas de transporte terrestre y fluvial, y examen de proyectos concretos". Con oportunidad de esa reunión, se tomó una resolución sobre transportes, la misma que fue aprobada por el plenario de la comisión.

RESOLUCION DE LA COMISION MIXTA ECUATORIANA-BRASILEÑA.

"TRANSPORTES

LA COMISION MIXTA ECUATORIANO-BRASILENA:

Considerando que los Gobiernos del Ecuador y del Brasil tienen el firme propósito de estrechar los lazos de amistad que tradicionalmente vinculan a los dos países;

Considerando que el efectivo acceso del Ecuador al puerto de Manaos y del Brasil al puerto de San Lorenzo contribuirán a la realización de ese propósito;

Considerando que para tal objeto se torna necesaria la articulación del sistema de ferrocarriles y carreteras con el sistema fluvial de los dos países;

Considerando que dicha articulación permitirá el intercambio directo de bienes y servicios entre los dos países, lo cual redundará en beneficio del desarrollo económico y social de sus pueblos,

I

Resuelve:

1) Recomendar a los Gobiernos del Ecuador y del Brasil la construcción de una carretera para completar la unión terrestre entre San Lorenzo y Manaos, cuyo trazado tendría como puntos principales de paso, los siguientes: Quito-Papallacta-Baeza-Puerto Putumayo;

2) Recomendar a los Gobiernos del Ecuador y del Brasil que, una vez aceptada la sugestión contenida en el párrafo anterior, procedan a nombrar, en el plazo de 120 días, a partir de la fecha de recomendación, los miembros de la Subcomisión Técnica, prevista en la segunda parte de

esta Resolución;

3) Recomendar a los Gobiernos del Ecuador y del Brasil que elaboren y aprueben el Reglamento Interno de dicha Subcomisión Técnica;

4) Recomendar a los Gobiernos del Ecuador y del Brasil que establezcan una forma de colaboración equitativa para proporcionar los recursos necesarios para la realización de los trabajos de la Subcomisión Técnica, inclusive por intermedio de organismos internacionales.

II

Resuelve igualmente:

1) Crear una Subcomisión Técnica, según los términos del artículo VI del Convenio sobre Bases para Cooperación Económica y Técnica entre Ecuador y Brasil, suscrito el 5 de marzo de 1958, la misma que tendrá como objetivos primordiales realizar:

- a) los estudios preliminares y definitivos de la referida carretera;
- b) los estudios de las medidas tendientes a mejorar la navegabilidad en el río Putumayo (Izá);
- c) los estudios de las medidas para construcción de instalaciones portuarias en Puerto Putumayo;
- d) los estudios de las medidas para el esta

blecimiento de una terminal carretero-ferroviaria en Quito.

2) Establecer que la Subcomisión Técnica tendrá como sede la ciudad de Quito.

3) Determinar que la primera sesión de la Subcomisión Técnica se realice 30 días después del nombramiento de sus miembros.

Río de Janeiro, a 21 de Diciembre de 1.960."

La Subcomisión tenía como objetivos principales realizar:

- Los estudios preliminares y definitivos de la referida carretera.
- Los estudios de las medidas tendientes a mejorar la navegabilidad en el río Putumayo.
- Los estudios de las medidas para la construcción de instalaciones portuarias en Puerto Putumayo.
- Los estudios de las medidas para el establecimiento de una terminal carretero-ferroviaria en Quito.

Cuando se trató de la Cooperación Técnica, fueron elaboradas cuatro resoluciones para la ejecución del Convenio. En la Resolución II, entre otros puntos, se acordó

llevar a cabo las siguientes actividades:

- Levantamiento y estudios aerofotogramétricos, tanto para servir al trazado de vías de comunicación, como para la elaboración de una carta de recursos naturales.

- Elaboración de proyectos para la construcción de carreteras, vías férreas y obras de arte que se requieran.

4.8. ACTIVIDADES REALIZADAS POR EL ECUADOR ENTRE 1.960 Y 1.964.

El Ecuador para dar cumplimiento a los objetivos establecidos para la Subcomisión Técnica de Transportes, cumplió, entre 1.960 y 1.964 algunas actividades, entre ellas:

- Los estudios preliminares y definitivos de la Carretera Baeza-Puerto Putumayo.

- Los estudios tendientes a mejorar la navegabilidad del Río Putumayo.

- Los estudios para la construcción de instalaciones portuarias de Puerto Putumayo.

4.8.1. Estudios preliminares y definitivos de la carretera Baeza-Puerto Putumayo.

En Junio de 1.963, se iniciaron los es

tudios de campo del proyecto con la determinación y el reconocimiento de los sectores más convenientes para cruzar la Cordillera Oriental Andina hasta la población de Baeza; es decir, se determinó el trazado de la carretera desde Quito a Baeza, considerando los siguientes tramos de vía: Quito-Papallacta y Papallacta-Baeza, procurando en lo posible atravesar por zonas cultivadas o aptas para el cultivo. El camino existente satisfacía las necesidades para esa fecha, por lo que se mantenía su trazado, y cualquier rectificación se la haría posteriormente cuando las necesidades de circulación lo exijan.

Al mismo tiempo se comenzaron los trabajos a partir de Baeza, pero debido a la gran extensión existente entre esa población y Puerto Putumayo, el Brasil proporcionó su colaboración para el levantamiento aerofotogramétrico entre los dos puntos.

Luego de los reconocimientos aéreos y del levantamiento aerofotogramétrico, entre 1.964 y 1.968, se efectuaron los estudios de la fase preliminar de manera ininterrumpida, llegándose a la conclusión de que la ruta tenía que tomar la siguiente dirección: Baeza-Borja-Chaco-Río Oyacachi-Río Murallas-Cerro Negro-Cabeceras del Río Suno-Loreto-Coca-Cañón de los Monos-Río Aguarico-Dureno-Palma Roja-El carmen de Putumayo. Figura N°4 (TRAZADO DE LA VIA).

Los trabajos definitivos de localización de la ruta establecida se iniciaron a finales de 1.968; pero estos fueron suspendidos debido a que se inició la construcción del oleoducto Lago agrio-Esmeraldas, en vista

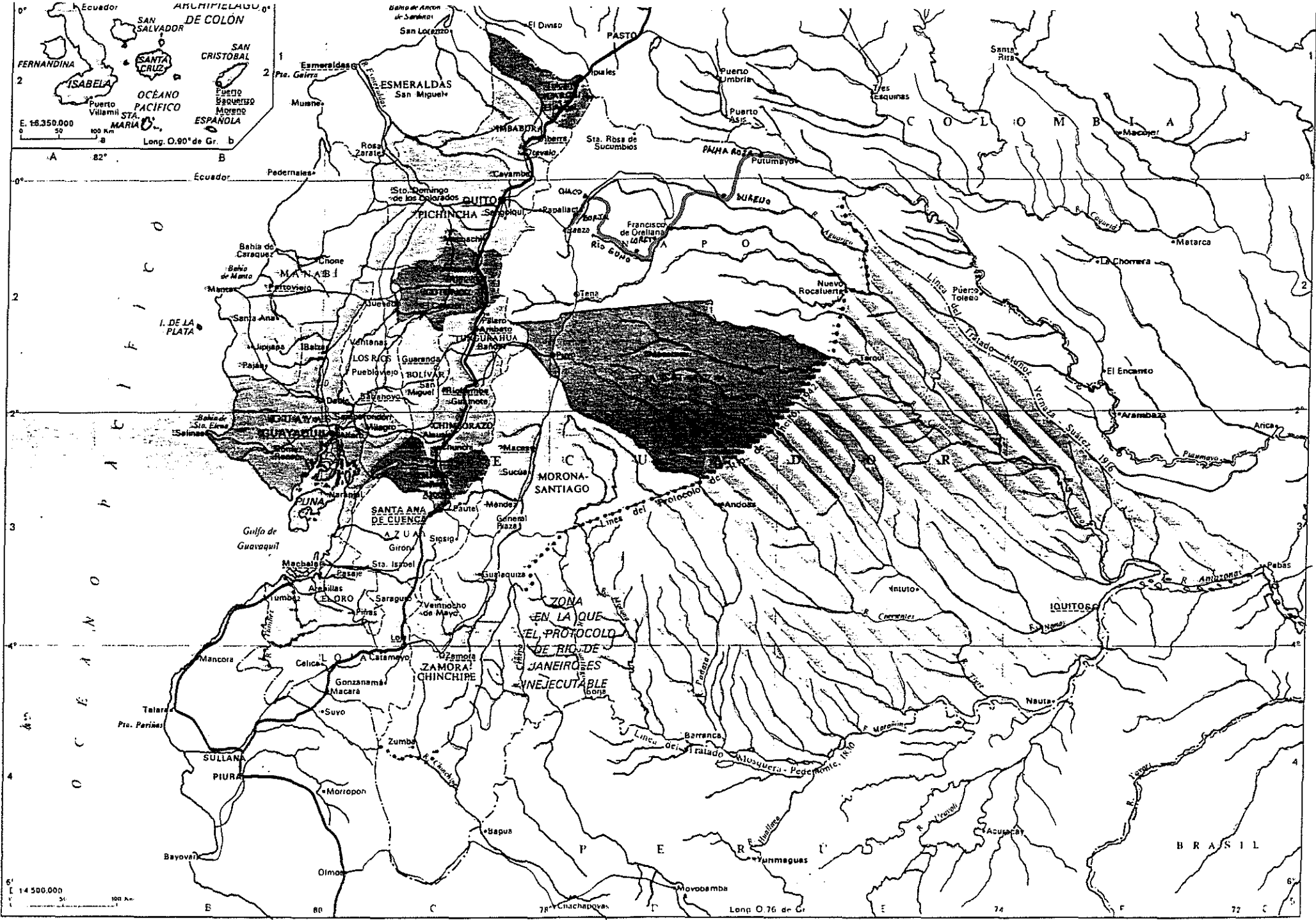
de que la vía del oleoducto se superponía a la Vía Interoceánica entre Baeza y el Río Oyacachi. Por lo tanto, en la II Reunión Plenaria de la Comisión Mixta Ecuatoriano-Brasileña, que se celebró el 14 de febrero de 1970 en Quito, se recomendó a los Gobiernos de los dos países la realización de estudios de viabilidad técnico-económica con el fin de determinar la vía de transportes más adecuada para integrar la Vía Interoceánica entre Quito y Esmeraldas. Debido a esta recomendación se realizaron nuevos estudios entre Baeza y Loreto (por la ruta Baeza-Cosanga-Huacamayos-Río Hollín-Río Suno-Loreto) que fueron terminados en 1970.

4.8.2. Estudios tendientes a mejorar la navegabilidad del río Putumayo.

Uno de los objetivos principales de la Subcomisión Técnica de Transportes es el de realizar los estudios tendientes a mejorar la navegabilidad del Río Putumayo. Para cumplir con dichos estudios, fue creada la Sección Hidrográfica, en la Subcomisión Técnica de Transportes.

La Sección Hidrográfica recibió de la Subcomisión Técnica las siguientes misiones:

- Verificar las condiciones de navegabilidad del río Putumayo, desde San Antonio de Iza, en su desembocadura en el Amazonas, hasta Puerto El Carmen de Putumayo;
- Determinar las medidas tendientes a mejorar la navegabilidad;



- Proyectar las instalaciones portuarias en Puerto El Carmen del Putumayo; y,
- Presentar un informe de los resultados de esos trabajos.

Los trabajos preliminares de la Sección se facilitaron por la ayuda de los Gobiernos del Brasil, Colombia, Perú y Ecuador, los cuales, comprendiendo la importancia de la misión, prestaron su valiosa colaboración.

Los trabajos se iniciaron desde San Antonio de Iza, el 20 de Diciembre de 1964 y finalizaron en Puerto el Carmen del Putumayo el 3 de Enero de 1965. Habiéndose presentado el respectivo informe sobre las condiciones de navegabilidad del río Putumayo, y sobre las medidas tendientes a mejorar la navegabilidad del mencionado río.

En lo referente a proyectar las instalaciones portuarias en Puerto El Carmen del Putumayo, se determinó la altura precisa para la construcción del Puerto y de la carretera; y, se eligió las orillas del río San Miguel en Puerto El Carmen como el punto más conveniente para la construcción del puerto fluvial.

CAPITULO II

SITUACION ACTUAL DE LA VIA INTEROCEANICA.

1. ASPECTOS DE LA VIA INTEROCEANICA CUMPLIDOS.

Del análisis de los antecedentes presentados en el Capítulo I, así como de las actividades realizadas por el Ecuador y el Brasil hasta el momento, podemos determinar que la situación actual de la Vía Interoceánica es la siguiente:

1.1. SITUACION ACTUAL RESPECTO A LOS ANTECEDENTES.

1.1.1. Relaciones Binacionales.

Las relaciones entre el Ecuador y el Brasil mantienen un alto nivel de entendimiento y de amistad. Estas relaciones se traducen en los acuerdos logrados entre los dos países, en el incremento del comercio bilateral, en el financiamiento otorgado por el Brasil al Ecuador para obras de infraestructura, en la coincidencia de intereses y de principios, y en la cooperación en todos los campos.

1.1.2. Ley No 3173.

La Ley No 3173 promulgada por el Brasil el 16 de Junio de 1.97, mediante la cual ese país estableció una Zona Franca en la ciudad de Manaus, en favor de los países condóminos de la Hoya Amazónica incluyendo el Ecuador, continua en vigencia. Sin embargo, la creación y construcción del Puerto Libre en San Lorenzo,

emitida con Decreto del Congreso Ecuatoriano el 6 de Noviembre de 1.958, y que se la decidió en correspondencia a la declaración brasileña no se ha cumplido todavía, debido a la recomendación de la Comisión Mixta de cambiar el puerto terminal en el Pacífico de San Lorenzo a Esmeraldas.

Es necesario indicar que San Lorenzo fue ofrecido al Brasil como Zona Franca por cuanto en Agosto de 1.957 se inauguró el ferrocarril Ibarra-San Lorenzo y, hasta ese año no disponía el Ecuador de puerto alguno en el Pacífico. Entre 1.964 y 1.968 se construyeron los actuales puertos marítimos de Puerto Nuevo de Guayaquil, Puerto Bolívar, Manta y Esmeraldas en su orden.

1.1.3. Objetivos de la Subcomisión Técnica de Transportes.

Al crearse la Subcomisión Técnica de Transportes, en la primera reunión de la Comisión Mixta Ecuador-Brasil, se establecieron los objetivos principales que debía cumplir esa Subcomisión. La situación de los mismos en la actualidad es la siguiente:

- Los estudios preliminares y definitivos de la carretera fueron terminados en 1.970, llegándose a determinar la ruta que debía seguir la Vía Interoceánica entre Quito y Puerto El Carmen del Putumayo, en forma definitiva, y que la población de Baeza debía ser un punto obligado de la ruta interoceánica. Posteriormente se realizaron varias reuniones de la Comisión Mixta y en todas ellas se recomendó que la Vía Interoceánica sea: Esmeral

das-Quito-Baeza-Loreto-Coca-Lago Agrio-Puerto El Carmen de Putumayo. Vía que se halla en operación desde Esmeraldas hasta Palma Roja sobre el río San Miguel, faltando la construcción de el tramo Palma Roja-Puerto El Carmen, con 30Km. de longitud.

Existe además, en la actualidad, la vía Baeza-Borja-Chaco-Lumbaqui-Cascales-Lago Agrio, que corresponde a la vía del oleoducto, que se encuentra construida y en uso, y que puede ser utilizada como vía alterna.

El trazado de la Vía llega a puntos desde los cuales los ríos son navegables, y enlaza la vía terrestre con las fluviales existentes, como son los ríos Napo, Payamino, Coca, Aguarico, San Miguel y Putumayo. Es evidente que la superposición de la Vía Interoceánica y de la vía de oleoducto transecuatoriano, modificó en gran proporción la ruta originalmente elegida. Figura N° 5 (TRAZADO RECOMENDADO DE LA VIA).

- Los estudios tendientes a mejorar la navegabilidad del río Putumayo y que fueron presentados por la Sección Hidrográfica de la Subcomisión Técnica de Transportes, continúan vigentes. Y, esos estudios confirman la navegabilidad del Río Putumayo durante todo el año, utilizando barcazas de poco calado (4 pies).

- Los estudios para proyectar las instalaciones portuarias en Puerto El Carmen del Putumayo, fueron presentados determinando la altura precisa para la construcción del Puerto y de la carretera a orillas del río San Miguel. De acuerdo a ellos se inició la construcción de las

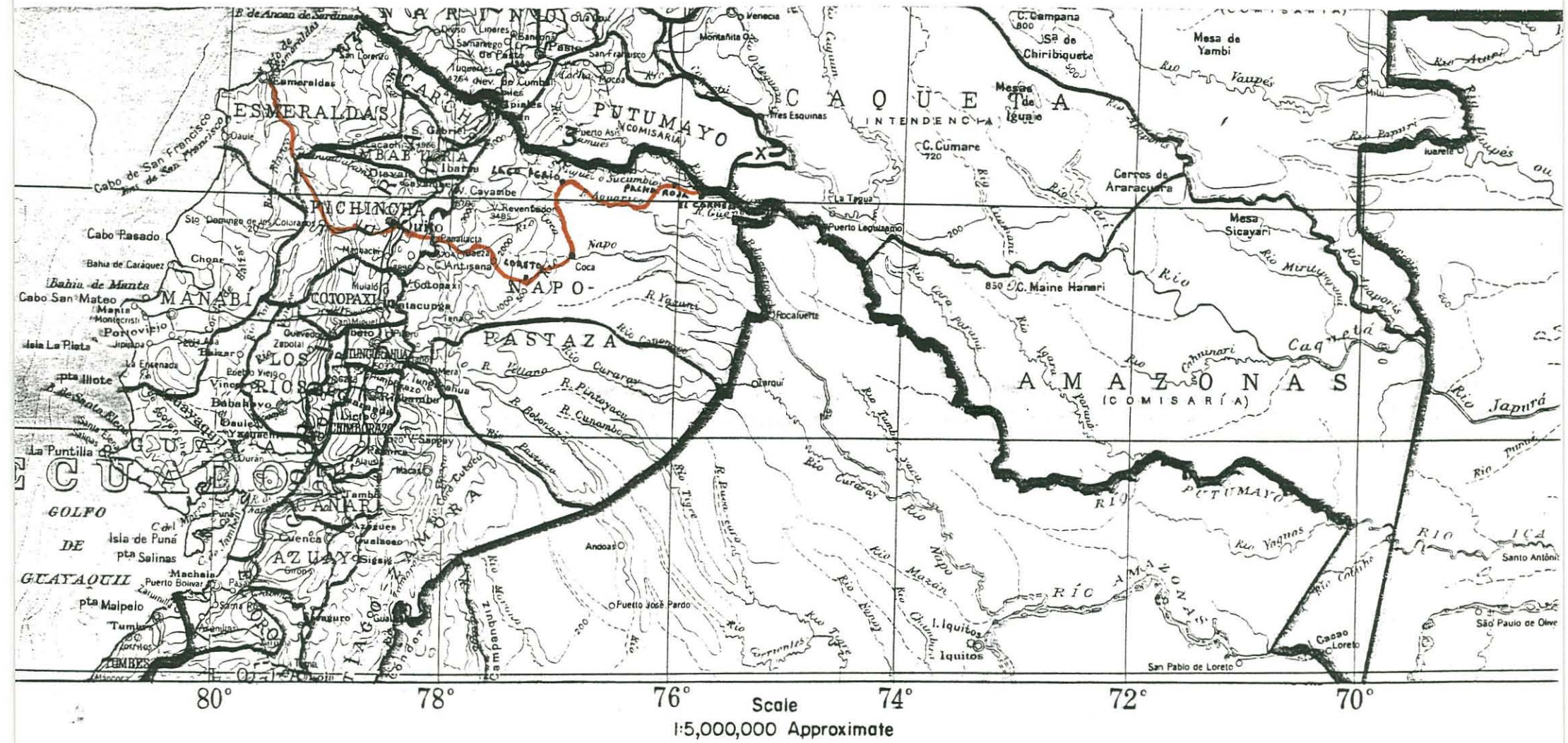


FIGURA N° 5

TRAZADO RECOMENDADO DE LA VIA

murallas de contención del Puerto en 1.988, sin embargo los trabajos se estancaron y quedaron sin terminar hasta la presente fechas, no existiendo asignación económica alguna para terminar dichos trabajos.

- Se ha habilitado el Puerto Marítimo de Esmeraldas, el mismo que se encuentra en operación. Además, en Balao, al momento se encuentra operando la terminal del oleoducto petrolero transecuatoriano y, desde la cual, se realizan las exportaciones petroleras del país hacia el resto del mundo.

- El 3 y 4 de marzo de 1988 se realizó en Quito, la última reunión de la Subcomisión Técnica de Transportes de la Comisión de Coordinación Ecuatoriano-Brasileña. En esta reunión se elaboró un nuevo Reglamento Interno de la Subcomisión en el cual se determinaron los nuevos objetivos o finalidades de la misma y que son:

- a) Determinación de los Puertos terminales de la Vía Interoceánica que permitan al Ecuador una salida al Atlántico y al Brasil al Pacífico;
- b) Establecimiento de instalaciones portuarias en puertos fluviales intermedios;
- c) Rectificaciones y variantes que se consideren necesarias en el tramo de interconexión terrestre ecuatoriano;
- d) Mejoramiento de la navegabilidad del Río Putumayo (denominado Izá en el Brasil) y de otros que fueran necesarios;

- e) Funcionamiento de Zonas Francas en las áreas de influencia de la Vía Interoceánica;
- f) Factibilidad para el intercambio comercial entre Ecuador y Brasil por la Vía Interoceánica.

Entre las conclusiones de esa reunión se propuso el que se analizara la posibilidad de aplicar a la Vía Interoceánica el concepto de "CORREDOR" DE TRANSPORTES" que uniría diversos focos de desarrollo tanto del Ecuador como del Brasil, con terminales en el Pacífico y en el Atlántico, respectivamente.

En aquella reunión se estudiaron algunas alternativas de la Vía Interoceánica en el Ecuador y en todas ellas el punto inicial es el Puerto de Esmeraldas y el terminal el Puerto Fluvial de El Carmen del Putumayo.

Entre otros puntos, igualmente se determinó que la Subcomisión esta constituida de una Dirección General y de tantas Subsecciones Técnicas cuantas sean necesarias, de acuerdo a sus posibilidades y exigencias de los diferentes asuntos a ser estudiados.

Los nuevos objetivos fueron aprobados por los Gobiernos del Brasil y del Ecuador. En la próxima reunión de la Subcomisión Técnica de Transportes de la Comisión de Coordinación serán tratados esos puntos de acuerdo una Agenda que será preparada oportunamente con la intervención de funcionarios de ambos gobiernos.

1.1.4. Situación del Corredor de Transportes Interoceánico ecuatoriano.

El Ecuador cuenta en las Provincias de Esmeraldas y Píchincha con la carretera de primer orden Esmeraldas-Quininde-Santo Domingo de los Colorados-Quito, vía que une el Puerto de Esmeraldas con la Capital de la República, eje vial construido posteriormente a los acuerdos realizados por los dos países. Esta carretera es la principal vía de comunicación de la región. Además, actualmente esta por terminarse la pavimentación de la carretera Quito-Calacali-Nanegalito-Los Bancos-Puerto Quito-La Independencia, que constituye una vía alterna a la Santo Domingo.

El tramo de vía que une la Capital con Papallacta, constituye realmente el acceso hacia la importante zona petrolera ecuatoriana y sirve para la conexión entre las Provincias de Píchincha y Napo.

La red vial terrestre en las Provincias del Napo y Sucumbíos se halla en operación; sin embargo es necesaria su modernización ya que constituyen carreteras afirmadas, de todas maneras, las condiciones de las vías son buenas a excepción del tramo Palma Roja-Puerto El Carmen que, al momento es el tramo más importante, ya que Puerto El Carmen será el punto terminal de la Vía terrestre de Corredor Interoceánico y desde el cual continúa el tramo hidrovial hasta Manaos.

Los ríos del Corredor de Transportes Interoceánico en análisis, desembocan en el Amazonas, y sus cuencas principales son: la del Putumayo a la cual pertenecen el San Miguel y el Guepi; y, la del Napo con los ríos Coca, Aguarico, Tiputini, Yasuní y Curaray.

El corredor cuenta para la salida al Amazonas con el Puerto fluvial de El Carmen de Putumayo como terminal del tramo terrestre sobre el río Putumayo y, con el Puerto de Esmeraldas como terminal marítima.

Además, el corredor posee una vía fluvial alterna, desde Puerto Francisco de Orellana (Coca), siguiendo el Río Napo hasta el Amazonas, es decir que, se dispondría de dos puertos fluviales para la conexión al Atlántico.

Este corredor es ya un hecho debido al convenio existente entre Ecuador y Brasil y presenta una particularidad muy especial en el aspecto de Soberanía, ya que Puerto el Carmen se encuentra ubicado en plena línea de frontera y con proyecciones al transporte internacional con el Brasil a través del río Putumayo, del cual son condóminos Colombia, Brasil, Ecuador y Perú.

La Subcomisión Técnica de Transportes Ecuatoriano-Brasileña estudió este corredor bimodal internacional en todas sus fases y, en la actualidad unidamente existe una variante en cuanto a la disponibilidad de puertos marítimos, inicialmente se consideró San Lorenzo y hoy, Esmeraldas, es por varias razones el puerto marítimo de este corredor.

El corredor interoceánico tiene como áreas de influencia provinciales las siguientes:

- En la Región Litoral, las provincias de Esmeraldas y parte de Manabí;

- En la Región Interandina, las provincias de el Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi y Tungurahua; y,
- En la Región Amazónica, las provincias de Sucumbíos, Napo y Pastaza.

El corredor abarca una superficie de influencia de 134.424 Km. y un porcentaje de 53.10% de la superficie total del Ecuador. Además; la población beneficiada por este corredor es de 3'108.250,6 habitantes, la misma que corresponde al 29.65% del total de la población del país.

La longitud total de la Vía terrestre Interoceánica es de 793.6 Km. y la longitud de la vía fluvial es de 4.601 Km.

La vía fluvial empieza en Puerto El Carmen del Putumayo y desde ese lugar considera los siguientes puntos: Puerto El Carmen-desembocadura del río Putumayo en el Amazonas (1.740 Km)-Manaos (1.147 Km)-Belem (1.714 Km).

La vía alterna empieza en Puerto Francisco de Orellana (Coca) por el Napo hasta su desembocadura en el Amazonas con una longitud de 930 Km. Boca del Napo en el Amazonas hasta Manaos con 1.914 Km. Manaos a Belem con una longitud de 1.714 Km.

El corredor de Esmeraldas-Puerto El Carmen-Belem, tiene una longitud total de 5.394,6 Km., de los cuales 793,6 Km. son terrestres constituyendo el 14,71 % de esa longitud y, 4.601 Km. son fluviales constituyendo

el 85,29% de la misma longitud.

El mismo corredor siguiendo la ruta Esmeraldas-Puerto Francisco de Orellana (Coca)-Belem, tiene una longitud total de 5.103,3 Km., de los cuales 545,3 Km. son terrestres constituyendo el 10,68% de la esa longitud y, 4.548 Km. son fluviales constituyendo el 89,12% de la misma longitud.

Considerando la longitud total del Océano Pacífico al Atlántico, la vía más corta es Esmeraldas-Puerto Francisco de Orellana-Belem; sin embargo se debe considerar que las distancias de navegación fluvial no son iguales cuando se baja que cuando se surca.

CAPITULO III

PRINCIPALES PROBLEMAS QUE AFRONTA LA MATERIALIZACION DE LA VIA INTEROCEANICA.

Los principales problemas que afronta la materialización de la Vía Interoceánica son de carácter político y económico, incluyendo a éstos las últimas propuestas presentadas acerca de diferentes proyectos de trazado de la vía.

1. PROBLEMAS DE ORDEN POLITICO.

Entre los problemas de orden político que se han presentado para la materialización de la Vía Interoceánica ECUADOR-BRASIL, se encuentran:

- La falta de una política agresiva, por parte del Ecuador, que permita lograr la integración; inicialmente entre los dos países, posteriormente con todos los países condóminos de la Cuenca Amazónica y finalmente con toda Sudamérica a través de la integración vial proyectada; y, que supere la pasividad existente en la actualidad.

- Falta de una conciencia amazónica ecuatoriana, especialmente a nivel político, que permita dirigir la mirada hacia el Atlántico para alcanzar en forma efectiva la condición de país bioceánico.

- La inexistencia de una estrategia de desarrollo de la Región Amazónica ecuatoriana, dentro de la cual se considere la ejecución de aspectos políticos, económicos, culturales y ecológicos.

- La vía Manta-Portoviejo-Latacunga-Ambato-Puyo-Curaray-Río Bobonaza-Montalvo-Río Pastaza-Amazonas.

- La vía Guayaquil-Cuenca o Azoguez-Limón-Puerto Proaño-Río Morona-Río Marañón-Amazonas.

Figura N°6 (PROYECTOS)

En 1986, Laurini considera como los más favorables accesos para la comunicación hidrovial entre el Pacífico y el Atlántico los siguientes:

- Guayaquil-Riobamba-Puyo-Puerto Pastaza-Río Pastaza-Río Marañón-Unión Napo Amazonas.

- Guayaquil-Cuenca-Méndez-Puerto Proaño-Río Morona-Río Marañón-Unión Napo Amazonas.

- Puerto Bolívar-Loja-Manserich-Puerto América-Río Marañón-Unión Napo Amazonas.

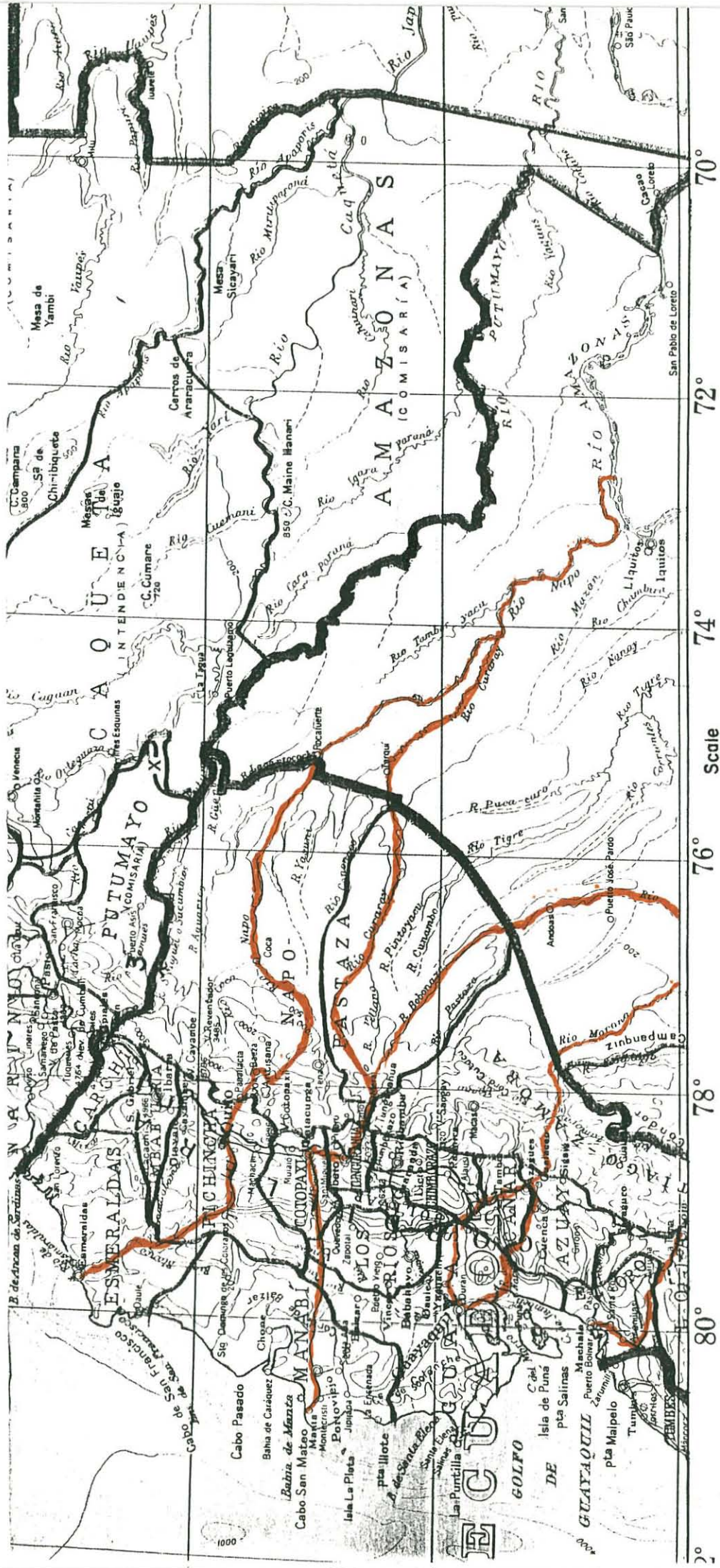
- Esmeraldas-Santo Domingo-Quito-Lago Agrio-Puerto Atlántico-Río Napo-Río Amazonas.

- Esmeraldas-Selva Alegre-Otavalo-Shushufindi-Puerto Atlántico-Río Napo-Río Amazonas.

Figura N°6 (PROYECTOS).

Las direcciones indicadas en los párrafos anteriores, en realidad se tratan de posibilidades. Entre ellas, las que verdaderamente constituyen una necesidad son: la Esmeraldas-Quito-Puerto Francisco de Orellana-Napo-Amazonas, que utilizaría la hidrovía tradicional e histórica que es el río Napo, constituyendo, a la vez, una vía alterna de la Interoceánica Norte programada con la utilización del río Putumayo y también, la Interoceánica Sur que utiliza el río Morona y al Marañón como hidrovías.

Es oportuno recordar que los ríos Putumayo, Napo y



PROYECTOS.

FIGURA N° 6

Morona son los que mayores y mejores condiciones de navegación presentan para alcanzar el Atlántico partiendo de los puertos de Esmeraldas y Guayaquil (o Puerto Bolívar) desde el Pacífico.

Evidentemente que sería necesario disponer de un tratado referido a la libre navegación por la Interoceánica Norte con la intervención de Ecuador, Brasil, Colombia y Perú por cuanto el río Putumayo se encuentra dentro de la soberanía de los cuatro países. La Interoceánica Sur, igualmente, debe disponer de un acuerdo entre Ecuador y Perú.

Los dos corredores antes indicados en la parte terrestre se hallan terminados. Sin embargo, para disponer de corredores acordes a las necesidades del transporte moderno es decir: excelente trazado geométrico, mínimos gastos de operación, comodidad para los usuarios, menores tiempos de viaje, etc., sería necesario dar cumplimiento a una de las finalidades acordadas por la Comisión Técnica de Transportes en la reunión realizada en marzo de 1988 o sea:

"c). Rectificaciones y variantes que se consideran necesarias en el tramo de interconexión terrestre ecuatoriano."

Para dar cumplimiento a esa finalidad u objetivo, obviamente es necesario elegir con el carácter de principal a un corredor vial que, en lo posible satisfaga los requerimientos inherentes a una vía de comunicación de índole internacional, entre los cuales el principal es, sin duda alguna, la integración multinacional, aspecto éste que

ya ha sido analizado y declarado como prioritario y que se trata de la ruta Esmeraldas-Los Bancos-Quito-Baeza-Nueva Loja (Lago Agrio)-El Carmen del Putumayo-Río Putumayo-Río Amazonas-Manaos-Belem. El tramo terrestre del proyecto, íntegramente se halla en territorio ecuatoriano. La vía alterna es la Baeza-Nueva Loja, cuya importancia reside en el hecho de la posible utilización del río Napo como hidrovía para llegar al Amazonas.

Con estos antecedentes, analizando la actual situación del trazado del sector terrestre, es muy posible y necesario efectuar rectificaciones y variantes para mejorar su trazado que trascenderán en grandes beneficios tanto en lo económico como en lo técnico.

Para esta actividad será necesario mejorar el tramo Papallacta-Baeza-Santa Rosa en su trazado geométrico; ancho de vía, aumento de los radios de las curvas y, donde sea posible disminución de las gradientes en algunas rampas. Desde Santa Rosa hasta Lumbaqui es imperativo efectuar una variante total siguiendo una ruta por la margen derecha del río Quijos por cuanto la vía actual se halla en un terreno inestable geológicamente debido a la presencia del volcán Reventador que, encontrándose en actividad permanente es causa de sismos que producen grandes y graves daños en el tramo de la carretera construida en la margen izquierda del Quijos. En el terremoto de 1987 en ese tramo virtualmente desaparecieron la vía y el oleoducto paralelo.

A partir de Nueva Loja será necesario mejorar la vía existente elevándole del carácter de camino vecinal a vía de primer orden en todos los tramos posibles, pero en todo

caso, utilizando las vías existentes para el servicio de la actividad hidrocarburífera y, especialmente sin cruzar por la reserva ecológica del Cuyabeno. Para tal efecto se deberá realizar un análisis prolijo de la red vial indicada.

Evidentemente que debe ser construido el tramo de vía entre Palma Roja-El Carmen del Putumayo (Provincia de Sucumbíos) que se halla inconcluso desde el año de 1981 y que constituye, como es conocido, el último tramo de la Vía Interoceánica en el Ecuador.

En la parte portuaria, se deberá actualizar el estudio para la construcción de el puerto en El Carmen de Putumayo en base de los efectuados por la Subcomisión Técnica de Transportes Ecuatoriano-Brasileña en la década del 60.

4. PROBLEMAS EN EL TRAZADO DE LA VIA.

El trazado actual de la Vía Interoceánica en lo relativo a su tramo terrestre cuenta con: 324 Km. de carreteras pavimentadas, las mismas que están ubicadas entre Esmeraldas en la Provincia de Esmeraldas y Pifo en la Provincia de Pichincha; 439.6 Km de carreteras afirmadas, localizadas entre Pifo y Palma Roja en la Provincia de Sucumbíos; y, un tramo de 30 Km. por construirse, entre Palma Roja y Puerto El Carmen del Putumayo en la Provincia de Sucumbíos. Por lo que es indispensable realizar el mejoramiento de las vías afirmadas y la construcción del tramo faltante.

La vía fluvial, presenta en su trayecto algunas pobla

ciones y obras importantes, las mismas que se encuentran ubicadas a lo largo de los ríos por los que cruza el trazado, distribuidas como sigue:

- En el río Putumayo, inicialmente Puerto El Carmen en territorio ecuatoriano a orillas del mencionado río, por este río aguas abajo Puerto Rodriguez (Ecuador), Puerto Leguízamo (Colombia) y San Antonio de Izá (Brasil) en la desembocadura del Putumayo en el Amazonas; a excepción de los dos puertos ecuatorianos y del puerto colombiano, el puerto de Izá dispone de una mínima infraestructura portuaria, por lo que es indispensable el desarrollo portuario, especialmente, de Puerto El Carmen del Putumayo.

- En el río Amazonas, inicialmente Puerto de Izá en la desembocadura del Putumayo en territorio brasileño, por este río aguas abajo Manaus y Belém en la desembocadura del Amazonas en el Océano Atlántico, los dos puertos disponen de una completa infraestructura portuaria y están ubicados en territorio brasileño.

CAPITULO IV

PROYECCION GEOPOLITICA DE LA VIA INTEROCEANICA Y SU INCIDENCIA ECONOMICA EN EL DESARROLLO NACIONAL.

Jarrín (1992) define a la Geopolítica de la siguiente manera:

La Geopolítica es una ciencia prognóstica e instrumental; parte de levantamientos y análisis de realidades concretas, como son los factores geográficos y humanos de los Estados, para obtener datos e informaciones que sirvan de base para las fases administrativas de quienes tienen responsabilidad por los destinos de un Estado. (p.151).

Una de esas realidades concretas, es la relación que tiene la Geopolítica con las Ciencias Económicas ya que "ningún Estado que quiera desarrollarse, que esté desarrollándose o en proceso de conseguirlo puede negar la importancia del aspecto económico para lograr su objetivo" (Dr. Jaime Barberis, 1979, p.14).

Para analizar la proyección geopolítica de la Vía Interoceánica y su incidencia económica en el desarrollo nacional, debemos agregar a las circunstancias de carácter geográfico de la vía, es decir su ubicación, la extensión, el aspecto económico de las regiones por las que recorre la misma en nuestro país, para obtener como resultado la incidencia económica que esta vía tiene en el desarrollo nacional.

Junto a la característica geográfica de ubicación, es necesario determinar sus posibilidad de proyección hacia las líneas de comunicación marítimas y fluviales.

1. UBICACION DE LA VIA.

1.1. UBICACION TERRESTRE.

La Vía Interoceánica en el Ecuador, nace a orillas del Océano Pacífico en el puerto marítimo de Esmeraldas, es en éste lugar en que comienza el trazado terrestre de la misma.

Geográficamente el trazado terrestre de la Vía Interoceánica, une el Puerto de Esmeraldas, la Capital de la República y Puerto El Carmen en la Provincia de Sucumbíos.

La vía terrestre alterna, a su vez enlaza el Puerto de Esmeraldas, Quito, Puerto Francisco de Orellana en la Provincia del Napo y Puerto El Carmen del Putumayo.

Las áreas que se encontrarían influenciadas por el trazado de la vía en forma directa son, las que pertenecen a las provincias de Esmeraldas en el litoral, de Pichincha en la región interandina y del Napo y Sucumbíos en la región oriental, áreas por las que pasa el trazado actual de la vía.

En forma indirecta, se verán incluidas las áreas de: la provincia de Manabí en el litoral, provincias de el Carchí, Imbabura, Cotopaxí y Tungurahua en la Región Interandina; y, la provincia de Pastaza en la Región Amazónica.

A través de esas Provincias se conseguirá,

igualmente, enlazar las restantes Provincias ecuatorianas las mismas que, utilizando sus respectivas redes viales internas, lograrán mantener un permanente contacto con la vía interoceánica.

Geopolíticamente las vías terrestres, crean a lo largo de sus rutas puntas de crecimiento que van incorporándose paulatinamente al Estado y, le dan solidez mediante la comunicación e intercambio, de todo tipo, entre las diferentes regiones que a ellas pertenecen. Y en este caso, la vía terrestre que forma parte del Corredor Interoceánico ecuatoriano, en conjunción con el sistema vial principal del país y con el sistema de carreteras secundario que cada una de las provincias por las que atraviesa poseen, facilitará ese intercambio y el desarrollo geohistórico de la Nación ecuatoriana.

El corredor interoceánico ecuatoriano crece en importancia por la presencia de factores geográficos y económicos de interés para el desarrollo socio-económico y el comercio del país.

Puerto El Carmen del Putumayo, puerto fluvial ecuatoriano en la desembocadura del río San Miguel en el Putumayo, constituirá el punto terminal de la Vía terrestre del Corredor Interoceánico, desde el cual continúa el tramo hidrovial hasta Manaus. Este puerto permitirá la proyección social y comercial ecuatoriana hacia el Amazonas. Figura N° 7 (TRAZADO DE LA VIA PROYECTADA).

1.2. UBICACION FLUVIAL.

La hidrovía inicia en Puerto El Carmen del Putumayo y sigue el curso del río Putumayo (denominado Izá por los brasileños) hasta la desembocadura de éste, en el río Amazonas. Y posteriormente continúa por el curso del Amazonas hasta Belém, en el Atlántico.

Belém, puerto marítimo brasileño en la Bahía de Marajó en el Atlántico, constituirá el punto terminal de la Vía Interoceánica y del Corredor Interoceánico, Figura N° 7 (TRAZADO DE LA VIA PROYECTADA).

El Corredor Interoceánico no es más que una franja de terreno adyacente a la vía, que recibe su influencia política, social y económica; y cuyas dimensiones, no se podrán establecer con exactitud hasta que la vía entre en funcionamiento. Además, estará conformado por todos aquellos territorios de los dos países, principalmente, y de los países por los que atraviesa la vía que reciban esa influencia.

Es necesario considerar que las vías de comunicación, son muy importantes para cualquier Nación, debido a que constituyen estimuladores geohistóricos para el desarrollo de la sociedad; es por eso que, la vía Interoceánica tiene una enorme importancia económica y humana para el país, debido a su carácter trascendental para las relaciones comerciales bilaterales con el Brasil, como con los demás países condóminos de la Cuenca Amazónica y, por su proyección hacia el Océano Atlántico que le permitirá alcanzar con facilidad diversos puertos marítimos y sus respectivos hinterlands en otros continentes.



FIGURA N° 7

TRAZADO DE LA VIA PROYECTADA

2. CIRCUNSTANCIAS DE CARACTER GEOGRAFICO DE LA VIA Y DEL CORREDOR INTEROCEANICOS.

2.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES.

2.1.1. Situación Geográfica.

2.1.1.1. Posición Geográfica.

El Ecuador es parte del Continente Americano y se encuentra ubicado al Noroeste de América del Sur. Por estar atravesado por la línea Equinoccial, el territorio ecuatoriano está localizado en las dos latitudes norte y sur; y, con respecto a su longitud se encuentra localizado en el Hemisferio Occidental. Su posición noroccidental en América del Sur, comparada con la de otros países de Sudamérica a excepción de Colombia, le permite tener una situación de ventaja con respecto a las relaciones con los grandes centros de poder mundial y con los países de la región Asia-Pacífico. En lo relativo a la vía interoceánica, esta posición ecuatoriana, le permitirá y facilitará al Brasil disponer de una situación de privilegio para el comercio y proyección hacia la Cuenca del Pacífico.

2.1.1.2. Situación Geográfica Relativa.

Por su ubicación, el Ecuador posee la condición de país de la Cuenca del Pacífico, siendo éste Océano una gran vía de comunicaciones que permite el flujo de las actividades económicas, políticas,

sociales y culturales del país con otros países del continente y del mundo. Sin embargo, se encuentra a gran distancia de las otras masas continentales, por esa razón, es indispensable que el Ecuador dirija su mirada además del Pacífico hacia el Atlántico, fomentando una conciencia geopolítica en los dos sentidos, lo que le permitirá acortar distancias hacia los hemisferios norte y oriental.

Es importante destacar que el Océano Atlántico tiene una posición céntrica con respecto a Europa, América y África, lo que permite que el mismo desempeñe un papel preponderante en las comunicaciones marítimas mundiales, ya que por él cruzan las líneas marítimas de mayor tráfico en el mundo. La facilidad y gran cantidad de comunicaciones que tiene el Atlántico con otros océanos, como son: el Pacífico, el Indico, el Artico y el Antártico, proporciona la posibilidad de explotar el tráfico en esas direcciones. Este Océano baña costas en las que se ubican grandes centros portuarios, que representan una considerable producción comercial e industrial. Costas a las que el Ecuador se ve dificultado de acceder debido a la distancia marítima existente desde el país, si bien el Canal de Panamá es el gran vínculo entre el Atlántico y el Pacífico, el tránsito a través del mismo implica una serie de dificultades técnicas y económicas. Frente a estas características geopolíticas del Atlántico, la presencia de una vía que una los dos océanos, sería muy beneficiosa para Ecuador y Brasil, porque les permitiría una mejor posición en el contexto mundial.

Su posición en el continente le permite al Ecuador, ocupar las riberas noroccidentales

del Océano Pacífico con el cual posee una línea de contacto costera de 1.100 Km., lo que le confiere una situación muy ventajosa con relación a las líneas de tráfico marítimo del Pacífico Sur; además, esa posición le ubica a unos 1.400 Km. en línea Recta del Canal de Panamá, proporcionándole mayores ventajas pues se han reducido las distancias a Europa, Estados Unidos, y a las costas Sudamericanas del Atlántico.

Con relación a los países vecinos, el Ecuador limita al Norte y Noreste con la República de Colombia en una extensión de 620,3 Km; y, al Este y Sur con el Perú, en una extensión de 1.528 Km.

Su ubicación periférica le da la ventaja de poseer costas hacia el Océano Pacífico, lo que le permite sostener amplias relaciones políticas, comerciales y culturales con el exterior, sobre todo con los países de América y especialmente, con los del Pacífico sur, manteniendo la respectiva cautela con la República del Perú.

A lo largo de sus costas, el Ecuador dispone de los siguientes puertos marítimos: Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar; los mismos que le permiten recibir la influencia cultural, económica, psicosocial y política de importantes centros de atracción mundial; la presencia de estos puertos demuestra en forma evidente que la conciencia geográfica de nuestro país en la actualidad, está dirigida hacia el Pacífico.

El Puerto de Esmeraldas es

el más septentrional de todos los puertos ecuatorianos; debido a esta característica este puerto, se encuentra localizado en el hemisferio norte y es el más cercano al Canal de Panamá, acortando en varias millas el recorrido hacia la costa occidental de Estados Unidos, hacia el Canal de Panamá y hacia los países del Asia Pacífico.

Las costas del mar territorial ecuatoriano, en su sector sur se encuentran bañadas por la corriente marítima fría de Humbolt, por lo que son ricas en plancton, lo que permite que nuestro mar sea riquísimo en recursos ictiológicos. El sector norte, es bañado por la corriente cálida del niño, la misma que origina abundantes precipitaciones, permitiendo el desarrollo de abundante vegetación. Además, la presencia de esas corrientes atenúa las condiciones climáticas extremas que la posición ecuatorial puede producir en nuestro país.

2.1.1.3. Superficie.

En lo relativo a su superficie, el Ecuador, es uno de los países más pequeños de Sudamérica, cuenta con una superficie de 270.670 Km², de los cuales, el 26% forma parte del litoral o costa, el 26% de la región interandina y el 46% de la región amazónica. Esta superficie se debe a las sucesivas pérdidas que ha sufrido el país debido a la ambición de sus vecinos, especialmente del Perú.

Sin embargo de que su espacio geográfico es reducido, la diversidad de climas que presenta el país, complementada con su orografía, hidrografía,

la conformación de los suelos y las corrientes marinas, permite disponer de recursos en cantidad, diversidad y calidad muy beneficiosos para su economía. La presencia de la vía interoceánica logrará el flujo de esos recursos permitiendo el desarrollo económico y social del país.

2.1.1.4. Forma.

El Ecuador, tiene una forma centrada, esta característica le permite disponer de condiciones favorables para el desenvolvimiento político, económico y social; sin embargo, la realidad política, económica y geográfica, así como la falta de un sistema vial adecuado, han repercutido negativamente en su progreso.

3. CIRCUNSTANCIAS DE CARACTER ECONOMICO DE LA VIA Y DEL CORREDOR INTEROCEANICOS.

3.1. CARACTERISTICAS GENERALES.

El territorio ecuatoriano se compone de tres grandes regiones continentales: litoral o costa, sierra o región interandina y oriente o región amazónica, a través de las cuales cruza el trazado de la Vía Interoceánica y en las que se materializa el corredor interoceánico.

El litoral, está situado entre el Océano Pacífico y la Cordillera Occidental de los Andes, en general cuenta con un clima cálido y es muy rico en recursos ictiológicos, agrícolas, ganaderos, forestales y mineros. Dispone de extensos manglares. su alta productividad agrícola y forestal se debe a su clima y a la presencia de un suelo aluvial

de gran potencial.

La sierra o región interandina, se encuentra ubicada entre los ramales occidental y oriental de la Cordillera de los Andes; presentando, entre los dos ramales una depresión interandina, que alberga valles fértiles. La región posee una variedad de climas que van desde el cálido seco, pasando por el templado hasta el frío glacial.

La amazonía, limita al oeste con la Cordillera oriental de los Andes y se extiende en dirección al este y sureste, está recubierta por bosques tropicales húmedos que le confieren a su tierra una especial feracidad. Presenta una zona montañosa paralela a los Andes con la presencia de valles profundos y fértiles con salida hacia la Sierra; y, una llanura aluvial con una selva muy diferenciada.

3.2. INFLUENCIAS ECONOMICAS DEL SECTOR PESQUERO.

La ubicación geográfica del país hacia las costas norte del Pacífico Sur, así como la presencia en sus costas de la corriente fría de Humbolt, le ha permitido disponer de un hábitat ideal para el desarrollo de recursos ictiológicos.

Esa situación complementada con la proximidad a los mercados externos y el desarrollo de una adecuada tecnología, ha permitido la utilización de esos recursos para satisfacer en forma relativa las necesidades de consumo y alimentación de la población y aportar con significativos ingresos para el desarrollo económico del país,

especialmente a través de la exportación de atún, camarón, harina de pescado y enlatados de productos del mar, así como con el desarrollo del cultivo de peces en cautiverio, como trucha, carpa, chame, etc. Sin embargo, es necesario dar un mayor impulso a la investigación científica y técnica e implantar la infraestructura necesaria para el mejor aprovechamiento de estos recursos y evitar la explotación irracional de los mismos.

La presencia de la vía interoceánica, permitirá obtener un mayor apoyo externo para el desarrollo de la infraestructura indispensable para el mejor aprovechamiento de esos recursos y la implantación de una industria pesquera muy remunerativa. De la misma manera, permitirá ampliar las exportaciones hacia el mercado exterior, atrayendo las divisas indispensables para el desarrollo económico del país.

3.3. INFLUENCIAS ECONOMICAS EN EL SECTOR AGRICOLA.

Las actividades agrícolas en nuestro país constituyen uno de los principales rubros de la economía nacional, esto se debe a que el Ecuador ha sido siempre eminentemente agrario, pues no sólo posee tierras fértiles sino que disfruta de una variedad de climas.

En el Litoral, florece una rica agricultura de consumo interno y de exportación tropical. Los productos más importantes son: Banano, Cacao, café, caña de azúcar, arroz, algodón, maíz, abacá, oleaginosas, yuca y diversidad de frutas. Los suelos agrícolas en la costa están distribuidos de la siguiente manera: cultivos de ciclo corto re

presentan el 10% (740.240 ha.) de la superficie total; cultivos permanentes 12% (888.804 ha.); pastizales 24.11% (1'699.950 ha.); y, vegetación natural con 53.2% (3'743.806 ha). Sin embargo; falta un buen sistema de caminos vecinales que permitan el acceso durante todo el año a las áreas de gran potencial agrícola y de abundante producción.

En la Sierra, a más de la producción agrícola tradicional e histórica, en los últimos años se ha incrementado la tecnificación de cierto tipo de productos que han permitido que la región se transforme en una área de exportación de productos agrícolas no tradicionales, permitiéndole, a esta región, reforzar la economía nacional. En la Sierra, los cultivos de ciclo corto representan el 14.8% (1'086.240 ha.); cultivos permanentes con 7.3% (530.400 ha.); pastizales 16.5% (1'206.040 ha.); vegetación natural 61.4% (4'474.636 Ha.).

La región oriental, mantiene una agricultura de subsistencia y más de la mitad de su territorio en condiciones originales de selva virgen. En la actualidad se han comenzado a introducir pastizales importantes y grandes plantaciones de palma africana, lo que permite a la región dar un paso importante en su intención de incorporarse a la producción agrícola nacional. Para la región amazónica, los cultivos de ciclo corto representan el 1.6% (214.830 ha.); los cultivos permanentes 1.7% (223.722 ha.); pastizales 5.9% (767.575 ha.); y vegetación natural 90.7% (11'797.373 ha.). Sin embargo, la carestía de un buen sistema de carreteras y caminos vecinales que permitan el acceso hacia los lugares de producción agrícola, mantienen a la amazonía aislada de los mercados nacionales especial

mente de la sierra. Aunque en el sector por el que cruzará la vía interoceánica, se están desarrollando proyectos agropecuarios, con la finalidad de explotar racionalmente el área amazónica del corredor, sin alterar el equilibrio ecológico de la misma.

Las tres regiones naturales con que cuenta el hinterland favorecen una producción agrícola de gran diversidad, por otra parte, casi la totalidad del área cultivable del espacio de crecimiento ha sido aprovechada para la actividad agrícola, lo cual le da capacidad de una gran diversidad de productos tanto para el consumo interno como para la exportación.

Sin embargo, la inadecuada utilización de recursos hídricos, la irracional explotación y manejo de las tierras, agravado con una mala aplicación de la Reforma Agraria, los problemas socio-económicos del campesino, el poco grado de tecnificación, la deficiencia de los sistemas de comercialización internas y restricciones impuestas por el mercado externo no han permitido optimizar al máximo la producción agrícola de modo que constituya un mayor aporte al desarrollo del país.

Pero, la construcción de la Vía Interoceánica permitirá el apareamiento de verdaderos polos de desarrollo agrícola a lo largo de la misma y en las provincias por las que cruce; polos, que impulsarán el desarrollo inicial del sector e integrarán posteriormente al resto de provincias de las regiones consideradas; lo que se verá reflejado en el mejoramiento de la producción y la integración de todos los sectores al mercado nacional.

Las perspectivas de crecimiento del sector agrícola como un sector de apoyo al desarrollo económico del país, son inmensas. La agricultura podría surgir como la fuente principal de crecimiento económico nacional. La presencia de la vía interoceánica, permitirá expandir la frontera agrícola desarrollando la producción tradicional, manteniendo los mercados externos actuales inicialmente y posteriormente incrementando los mismos hacia el Brasil y por el Atlántico hacia otros continentes, mediante la generación de nuevas exportaciones.

Para la explotación de la riqueza agrícola en las regiones por las que pasaría la vía interoceánica, se han elaborado programas de zonificación ecológica económica; de biodiversidad; de inventario, uso, manejo y conservación de suelos; así como sistemas integrales de producción vegetal, bajo asesoría de la FAO y de la Secretaría del Tratado de Cooperación Amazónica.

3.4. INFLUENCIAS ECONOMICAS DE LOS RECURSOS MINEROS.

El gran potencial minero ecuatoriano comienza desde las estribaciones de la cordillera Oriental de los andes, en donde se encuentran yacimientos metálicos de oro, plata, zinc, cobre, plomo e inclusive uranio. Pero, estos recursos no han sido suficientemente explotados, debido a que muchas de las zonas mineras del país se encuentran aisladas de los núcleos de crecimiento y no han recibido el influjo beneficioso de las vías de comunicación. Tampoco han sido adecuadamente explotados por falta de capacidad tecnológica y económica, lo que ha incidido en el bajo rendimiento de la explotación minera y en la peligrosa

contaminación del medio ambiente.

La carretera interoceánica, facilitará el desarrollo de las vías de comunicaciones y permitirá impulsar la explotación minera en el Ecuador; y, en su calidad de elemento de influencia geopolítica, posibilitará el ingreso de capitales y de la tecnología indispensable para la explotación adecuada de los recursos existentes, con el consecuente crecimiento económico del país.

3.5. INFLUENCIAS ECONOMICAS EN EL SECTOR INDUSTRIAL.

El proceso de desarrollo industrial del Ecuador, en los últimos años, ha sido mayor que el promedio de los países latinoamericanos y superior también al promedio mundial. Por lo que podemos afirmar que la industria ecuatoriana no solamente a crecido, sino que ha madurado. Sin embargo, a pesar de que la red de carreteras, caminos y aeropuertos han contribuido al desarrollo industrial y del país, todavía existen mercados locales no integrados al mercado nacional, sobre todo por la falta de infraestructura física que motiva en gran medida la polarización industrial en las grandes ciudades. El establecimiento de la vía interoceánica facilitará la integración de mercados aislados al mercado nacional y al mismo tiempo permitirá evitar la concentración de los centros de producción en grandes ciudades, por la atracción que ejercerán en el sector industrial las áreas aledañas y cercanas a la vía.

El corredor interoceánico, por lo anteriormente expuesto, vendrá a transformarse en un polo de desarrollo industrial que permitirá generar competitividad tanto

nacional como internacional, especialmente con el Brasil, para nuestros productos; y, obtener nuevos mercados o expandir los existentes. Facultaría además, lograr beneficios reales en las integraciones andina y amazónica. En este sentido, el funcionamiento de la vía generará apertura económica a la industria nacional.

3.6. INFLUENCIAS ECONOMICAS EN EL DESARROLLO COMERCIAL.

El Ecuador se vinculó a través de rutas marítimas, aéreas y terrestres al comercio internacional, lo que ha facilitado las relaciones comerciales con Estados Unidos su principal mercado abastecedor y consumidor; con Europa, el segundo en importancia y con sus vecinos latinoamericanos. No obstante, la posición geográfica aún constituye un obstáculo especialmente para exportaciones hacia los países sudamericanos de la costa Atlántica.

El comercio externo del Ecuador depende básicamente de la exportación de productos primarios que se producen en su mayoría en el hinterland y con un limitado mercado exterior. El comercio constituye una actividad que apoya a la satisfacción de las necesidades y al desarrollo del núcleo vital y de los núcleos secundarios.

Es importante mencionar el incremento de las exportaciones de productos no tradicionales, gracias a la apertura de los mercados de la subregión andina, y al incremento de las exportaciones en los rubros de café, abacá, madera, flores naturales y otros manufacturados.

En cuanto a importaciones, un rubro importante dentro de los bienes de capital es el monto destinado a la importación de equipos de transporte (33%).

Para el comercio ecuatoriano la carretera Esmeraldas-Putumayo es de mucho interés, pues permitirá el flujo comercial interno entre todas las regiones del país y no solamente entre el núcleo vital y los núcleos secundarios; igualmente, permitirá el desarrollo de un intenso movimiento comercial hacia los países vecinos y el incremento del mismo a través de rutas fluviales hacia el Brasil.

La presencia en el Ecuador de equipos de transporte producto de importaciones, permitirá el empleo de los mismos con gran beneficio a través de la vía proyectada, lo que agilizará el movimiento del comercio desde los lugares de origen hacia sus destinos.

El desarrollo acelerado de la vía, permitirá ofrecer la posibilidad de aprovechar ese recurso para captar el comercio internacional; y, le proyectaría al Ecuador como un importante centro de abastecimientos, logrando un crecimiento económico y social acelerado.

3.7. INFLUENCIAS ECONOMICAS EN EL DESARROLLO HUMANO.

Desde el punto de vista de la población, el aspecto económico debe ser analizado según su distribución demográfica en el territorio. En lo relativo al reparto de la población nacional, la mayor parte de la misma se encuentra distribuida entre la Sierra y la Costa, con pequeño predominio en la costa aproximadamente de un 50% y con una

densidad de 71 habitantes por Km²; en la Sierra el 45% con una densidad de 70 habitantes por Km²; y, un insignificante porcentaje del 5% distribuido entre las regiones amazónica e insular, con una densidad de 2.7 habitantes por Km².

Considerada la población proyectada para 1994, así como la superficie de nuestro país, la densidad demográfica óptima debería ser de 39 habitantes por Km² para que exista un reparto armónico y equilibrado de la misma. Sin embargo, la presencia de un elevado nivel de migración interna, no permite la existencia de ese equilibrio.

Este fenómeno se debe a que, en los últimos años, se ha construido una amplia red vial en el país que ha permitido un elevado nivel de migración interna, especialmente del campo a las ciudades y sobre todo hacia los dos principales polos de desarrollo: Quito y Guayaquil, lo que ha impedido que se presente un reparto armónico y equilibrado de la misma en el territorio nacional. La presencia de la vía interoceánica permitirá el desplazamiento demográfico desde los centros de concentración actuales, hacia el área influenciada por el corredor interoceánico, ya que la misma ejercerá atracción, debido a las variadas posibilidades de desarrollo económico que se presentarán, permitiendo alcanzar una más lógica distribución de la población.

De acuerdo al CEPAR (1993), en el año de 1990:

La Población Económicamente Activa en el Ecuador es de 3'816.000 personas.

Lo que equivale al 35% del total de la población del país. Sin embargo, se mantienen altas tasas de desocupación y subocupación, siendo estas del 14,5% y el 55% de la Población Económicamente Activa, respectivamente. Por otro lado, la migración incrementa la gran masa de desocupados así como de la población pobre e indigente. La vía interoceánica, permitirá encauzar gran parte de esa población improductiva hacia el área influenciada por el corredor interoceánico, con las consecuentes posibilidades de solucionar el problema de inactividad.

3.8. INFLUENCIAS ECONOMICAS DE LAS COMUNICACIONES.

Las vías de comunicación, son instrumentos muy valiosos para que un país ejerza influencia sobre todo su territorio, incluyendo sus fronteras. Un Estado pequeño como el nuestro si dispone de comunicaciones bien estructuradas y desarrolladas, puede llegar a fortalecerse y lograr formar una unidad política más sólida.

Desde épocas remotas, los medios de comunicación han permitido el origen y desarrollo del Estado Ecuatoriano. Sin embargo para apreciar el papel que las vías de comunicación han desempeñado en nuestro país, es necesario determinar su presencia en el presente y proyectar su acción hacia el futuro.

Las características topográficas del territorio ecuatoriano, han incidido en la construcción vial del país, es por esto que, la atención preferente de los gobiernos en esta materia se ha orientado hacia las provincias y regiones en donde se encuentran los principales centros de

desarrollo del país, y especialmente hacia los lugares cercanos al núcleo vital.

En el Litoral, por su situación y por la contextura de sus tierras, se facilita la construcción vial. Además, los elevados índices de precipitación pluvial, sobre todo en la época invernal, han incidido en la destrucción de las vías de la región; sin embargo, debido a la importancia de esta región para el desarrollo socioeconómico del país, los gobiernos en los últimos años han brindado un gran apoyo para el desarrollo vial de la Costa.

En la Sierra, la topografía montañosa, dificulta y encarece la construcción vial; pero, debido a la importancia política de la región, y por encontrarse ubicada en ella la Capital de la República, así como otros centro de desarrollo industrial y comercial, la red vial ha recibido un apoyo superior al de las otras regiones nacionales.

La condición ecuatoriana de país del Pacífico, se la ha reforzado con la presencia de una amplia y dinámica red de comunicaciones terrestres, localizadas especialmente en el litoral y en la sierra, las mismas que solamente necesitan ser mejoradas para que se desarrolle una mayor y más intensa corriente de transportes que permitan robustecer el desarrollo económico, político y social de las dos regiones.

Desde el punto de vista vial, la región menos atendida ha sido la amazónica, es por eso que una gran proporción de su territorio no dispone de vías de comunicación terrestre y se encuentra aislada del núcleo vital y de los

principales núcleos secundarios.

El desarrollo de nuestras vías de comunicación es en general muy bueno, si las comparamos con las de otros países latinoamericanos; sin embargo, ese desarrollo es muy relativo, si estimamos la distribución de las mismas dentro del territorio nacional. Existen muchas zonas económicamente ricas y de riquezas potenciales que no han logrado su desarrollo debido a la falta o inexistencia de caminos, carreteras, ríos navegables o líneas aéreas; por otro lado, las vías internacionales, especialmente las que permiten nuestras relaciones con los países vecinos y sudamericanos, son escasas.

Las vías de comunicaciones que disponemos, se construyeron como consecuencia de la atracción económica que las riquezas de los diversos núcleos secundarios ejercieron hacia el núcleo vital, la mayoría de los productos, en su gran parte primarios, obtenidos a través de la utilización de las vías, se destinaron al consumo interno, han satisfecho las necesidades y han permitido el desarrollo inicial de los núcleos.

Con la aparición, influencia y posterior incremento de las vías de comunicación, el Ecuador ha logrado, en gran parte, conseguir el enlace entre las diferentes ciudades y regiones a lo largo y ancho de su territorio, y por consiguiente un muy beneficioso, aunque todavía limitado, desarrollo interno. Además, ha conseguido alcanzar un intercambio económico restringido, hacia el exterior, con otros Estados.

La red vial del Ecuador es bastante extensa si consideramos la extensión del país. Según Terán el país dispone en la actualidad de:

5.236,7 Km. de carreteras asfaltadas, constituyendo el 15% del total vial terrestre del país; 13.806,3 Km. de carreteras afirmadas, conformando un 39% del total; y, 16.276,5 Km. de carreteras de tierra, con un 46% del total. *¿no es así?*

Las vías de comunicación influyen en forma decisiva en las condiciones económicas de un país; y, el establecimiento de la vía interoceánica permitirá mejorar la estructura de las comunicaciones ecuatorianas, sobre todo hacia la región oriental, permitiéndole que el país pueda fortalecerse e incrementar la influencia de su núcleo vital hacia un gran sector del territorio y especialmente hacia la frontera nororiental.

Tomando en consideración las distintas redes de comunicaciones y transportes que dispone nuestro país, y considerándolas en función del desarrollo económico, podemos estimar que: Esa importante arteria, le permitirá a nuestro país, acrecentar la economía interna por la facilidad de intercambio comercial de los recursos entre las diversas regiones por las que cruza y con las que se une; facilitando, transportar los recursos y mercaderías, desde sus lugares de explotación y producción, hacia los sitios de comercialización o industrialización y, mantener la anhelada integración nacional como base para asegurar un futuro de progreso y lograr el desarrollo armónico del Estado Ecuatoriano.

La vía en estudio, constituye un excelente recurso de comunicaciones para incentivar con su presencia en la región, el desarrollo vial de la amazonía, así como permitir el enlace rápido y directo de esa zona geográfica con el núcleo vital del país y especialmente con algunos, importantes, núcleos secundarios ecuatorianos.

Para que la vía interoceánica pueda cumplir eficientemente su objetivo, es necesario que el gobierno mejore las vías existentes en el país, así como, construya una mayor cantidad de carreteras, especialmente dirigidas hacia: las zonas potencialmente ricas, las zonas turísticas y las regiones de enlace con los países vecinos; las mismas que deberán mantener conexión directa con el trazado interoceánico o con una carretera conectada al mismo, lo que permitirá incrementar el flujo económico nacional e internacional.

La nueva política económica implantada en los últimos años a nivel mundial, ha permitido el surgimiento de bloques económicos. Esta situación, obliga a que nuestro país medite sobre las posibilidades de contacto e intercambio con todos los países que convengan a los objetivos económicos nacionales y, al mismo tiempo, establezca las comunicaciones y los transportes necesarios para hacer posible ese intercambio; para lo cual, es ineludible ejecutar la vía interoceánica de comunicaciones, considerando como complemento de la misma: los transportes, las flotas navieras y las aéreas, la construcción de puertos fluviales, la ampliación de puertos marítimos así como el establecimiento de una flota fluvial adecuada. Todo lo anterior para conse

guir una mejor conexión con los países vecinos y de interés económico para nuestro país.

Es importante resaltar que, los ríos navegables existentes en nuestra región oriental, forman parte indispensable e inseparable de las comunicaciones nacionales, debido a que ofrecen muy buenas posibilidades para la navegación fluvial, en especial los ríos Putumayo y Napo, los cuales presentan un carácter internacional que facilitará el enlace rápido y directo con el Brasil y con el Atlántico a través del río Amazonas, permitiendo que los intereses nacionales ecuatorianos se mueven a lo largo de estas vías de comunicación. Las vías fluviales enunciadas constituyen un excelente complemento del trazado terrestre de la vía interoceánica. La importancia e influencia geopolítica, de esta vía de comunicaciones, determinará el futuro progreso del Ecuador.

El adelanto económico que permitirá la vía Interoceánica, está asegurado, ya que tanto en nuestro país como en el Brasil los centros de consumo se han incrementado y sus necesidades van en aumento diariamente. Para los dos países el movimiento económico será mutuo y la producción llegará más fácil y rápidamente a través de las hidro-vías constituidas por los ríos Putumayo y Amazonas; por lo que la vía interoceánica tiene una orientación predominantemente económica.

Es necesario conocer la importancia que adquiere la vía Esmeraldas-Putumayo, como parte integrante de la interoceánica, en relación con el sistema vial terrestre del país, a fin de comprender la magnitud geopolítica que

ese trazado internacional tiene para el desarrollo económico del Ecuador:

El trazado terrestre de la vía interoceánica cruza transversalmente la parte norte del territorio ecuatoriano y permite la unión de las vías fluviales y marítimas del país, manteniendo además una estrecha relación con la red vial existente en la actualidad.

- Las principales carreteras provenientes del sur son las siguientes:

. Zamora-Gualaquiza-Méndez-Macas-Puyo-Tena-Baeza, que integra las provincias de Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Pastaza y Napo.

. Panamericana Sur, que integra las provincias de Loja, El Oro, Azuay, Cañar, Chimborazo, Tungurahua, Cotopaxi y Pichincha; permite el enlace con la República del Perú.

. Huaquillas-Machala-Naranjal-Puerto Inca-Guayaquil-Babahoyo-Quevedo-Santo Domingo de los Colorados, que permite integrar las provincias de El Oro, Guayas, Los Rios y Pichincha.

. Manta-Montecristi-Portoviejo-Chone-Flavio Alfaro-El Carmen-Santo Domingo de los Colorados; integrando la provincia de Manabí a la vía Esmeraldas-Putumayo.

- Las principales carreteras provenientes del norte son las siguientes:

. El Conejo-La Punta-Lago Agrio, carretera que permite el enlace desde la frontera ecuatoriano-colombiana con la interoceánica, y la que próximamente contará con el puente internacional (Colombia-Ecuador) sobre el río San Miguel.

. Panamericana Norte, que integra las provincias de el Carchi, Imbabura y Pichincha; permite el enlace con la República del Colombia.

Todas las carreteras consideradas cuentan con un gran sistema secundario que facilita el contacto con diferentes poblaciones en las provincias por las que atraviesan, sistema que permite enlazar casi todo el territorio ecuatoriano con la vía Esmeraldas-Putumayo.

La característica que tendrá esta carretera de poder conectarse con todas las carreteras nacionales y de recibir el flujo de transportes del país, permite señalar que la vía interoceánica facilitará una operación económica de grandes proporciones, y que permitirá el desarrollo armónico de la Nación. ✓

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Luego de este breve análisis de algunos de los muchos elementos de juicio que tienen relación con la Vía Interoceánica y que están contenidos en los capítulos anteriormente descritos, he llegado a determinar las conclusiones y recomendaciones que considero más convenientes para la presente investigación.

1. CONCLUSIONES.

- El Ecuador y el Brasil por su ubicación geográfica y por disponer de territorios amazónicos, son países pertenecientes a la gran Cuenca Amazónica.

- La Cuenca Amazónica por su posición y condición geográficas, situación y superficie; y, por disponer de gran cantidad de recursos, tiene una enorme importancia geoeconómica para latinoamérica y el mundo; y, por consiguiente, para nuestro país.

- Pese a que la Cuenca Amazónica dispone de grandes y variados recursos, estos no han sido suficientemente explotados ni aprovechados por los países dueños de estos territorios.

- La Cuenca Amazónica posee el sistema hidrográfico más grande del mundo de más de cincuenta mil kilómetros, que presenta condiciones naturales para la navegación fluvial y las comunicaciones.

- El Tratado de Cooperación Amazónica, constituye un instrumento muy importante para que los países condóminos de la gran Cuenca Amazónica, puedan enfrentar en conjunto, los retos de la integración económica sudamericana y mundial.

- El Tratado de Cooperación Amazónica, permite la integración económica sudamericana, a través de la interconexión fluvial, basada en la más amplia libertad de utilización de los ríos amazónicos y sus respectivos afluentes, como vínculo eficaz de comunicaciones entre los países y el Océano Atlántico.

- La vigencia del Tratado de Cooperación Amazónica apoya la realización de la Vía Interoceánica y garantiza la libre navegación comercial por el Amazonas y demás ríos amazónicos internacionales sobre la base de la reciprocidad.

- Las relaciones entre el Ecuador y Brasil, han sido siempre cordiales, el hecho de que los dos países no cuenten con una frontera común no ha permitido que exista un eficiente intercambio político, económico y social.

- Existe la decisión política de los Gobiernos del Ecuador y Brasil de establecer una conexión entre los dos países, a través de la denominada Vía Interoceánica, que permita la salida hacia los Océanos Pacífico y Atlántico; y, especialmente, el intercambio comercial entre los dos países.

- La vía Interoceánica Ecuador-Brasil, se inscribe

dentro del marco jurídico establecido en el Tratado de Cooperación Amazónica, permitirá difundir la presencia amazónica del Ecuador ante la comunidad internacional, especialmente, entre los países miembros del referido Tratado.

- Se encuentra en vigencia la Zona Libre de Manaus, creada por parte del Brasil en favor de los países condóminos de la Cuenca Amazónica, entre ellos, el Ecuador.

- No existen dudas de que el Puerto de Esmeraldas debe constituirse en la terminal o punto de partida de la vía interoceánica; por lo que, será necesario modificar la decisión del Gobierno con respecto a la creación de una Zona Franca en favor del Brasil en San Lorenzo, y considerar la creación de dicha Zona en el Puerto de Esmeraldas.

- La Subcomisión Técnica de Transportes determinó en forma definitiva la ruta a seguir por la vía interoceánica.

- El trazado definitivo de la vía interoceánica, enlaza la vía terrestre con los sectores navegables de las vías fluviales existentes en el nororiente ecuatoriano.

- Los estudios realizados por la Subcomisión Técnica de Transportes confirman la navegabilidad del Río Putumayo durante todo el año.

- En la última reunión de la Subcomisión Técnica de Transportes (1988), se determinaron definitivamente los puertos marítimo y fluvial de la vía en territorio ecuatoriano.

riano.

- Se ha decidido dar al conjunto compuesto por la vía interoceánica y los diversos focos de desarrollo relacionados con la misma, el denominativo de Corredor de Transportes.

- Las regiones de los dos países por las que cruza la vía interoceánica, disponen de las condiciones necesarias para transformarse en una área económicamente activa.

- El corredor interoceánico en territorio ecuatoriano permite la integración de las diferentes regiones naturales del país.

- Geopolíticamente, la Vía Interoceánica permite el equilibrio entre el corredor y sus áreas de influencia, facilitando el desarrollo y la integración en los dos países.

- La Cuenca fluvial del río Putumayo, cruza por los territorios de cuatro países condóminos de la Cuenca Amazónica, lo que permite la integración geopolítica.

- La Vía Interoceánica ecuatoriano-Brasileña, permite el intercambio comercial y el desarrollo de la región amazónica de los dos países y facilitará la integración con los países de la Cuenca Amazónica, a través de la interconexión hidrovial sudamericana.

- La Vía Interoceánica, además de permitir el desarrollo, será el vínculo para la integración de los países

de la Cuenca Amazónica, y la base de la estructuración de una unión geopolítica sudamericana.

- La Vía Interoceánica permitirá el fortalecimiento de las relaciones entre las provincias por las que cruza la misma, lo que se reflejará al mismo tiempo en la integración con el Brasil y los demás países de la Cuenca Amazónica.

- Existe falta de decisión política ecuatoriana para concretar la terminación de la Vía Interoceánica, que permita la integración y el desarrollo binacional.

- Falta de una conciencia amazónica ecuatoriana, que nos lleve a alcanzar la condición de país bioceánico.

- Inexistencia de una estrategia para el desarrollo de la Región Amazónica ecuatoriana.

- Presencia de problemas limítrofes con el Perú, limita el desarrollo ecuatoriano.

- Falta de apoyo económico gubernamental que ha afectado la realización de la Vía Interoceánica.

- Presencia, en los últimos años, de nuevas tesis para el trazado de la Vía Interoceánica que han detenido temporalmente la realización de la misma.

- La Vía Interoceánica consolidará la unidad y el desarrollo nacionales, por la influencia directa e indirecta hacia todo el espacio de crecimiento ecuatoriano.

- La posición ecuatoriana en el Continente Sudamericano, permite que los puertos marítimos ecuatorianos, y entre ellos el Puerto de Esmeraldas, estén situados en una posición muy ventajosa con respecto a las líneas marítimas del Pacífico y a la ubicación del Canal de Panamá.

- La condición de país del Pacífico del Ecuador, ha sido reforzada con una amplia red de comunicaciones terrestres, ubicadas especialmente en el litoral y la sierra ecuatorianas, que solamente se necesita mejorarlas para que se desarrolle una mayor y más intensa corriente de transportes que permitan robustecer el desarrollo económico, político y social de estas dos regiones.

- La presencia del Puerto de Esmeraldas en el Hemisferio Norte, acorta en varias millas el recorrido hasta el Canal de Panamá, se conecta directamente con el trazado considerado para la vía interoceánica y permite el enlace con el Brasil y con el Atlántico.

- La existencia de la Vía Interoceánica estimularía el incremento, tecnificación y demanda de la producción nacional, así como el comercio de la misma.

- En las provincias del Napo y Sucumbíos, existe una red vial terrestre de gran longitud construida para las operaciones petroleras, la misma que tiene el carácter de vía de penetración desde la región interandina y que está en continua operación.

- El mejoramiento de la vía terrestre al nororiente, además de facilitar la conexión con la hidrovía del

Putumayo, permitirá que el país ejerza a plenitud el dominio soberano en todos los aspectos en la faja fronteriza amazónica con Colombia.

- Tanto las vías terrestres como fluviales disponen de condiciones para permitir la conexión interoceánica.

- La Vía Interoceánica, permitirá el transporte de mercancías desde un puerto marítimo a otro, empleando diferentes sistemas de transportación: terrestres y fluviales.

- Es necesario que la vía Interoceánica disponga de toda la infraestructura complementaria que permita un servicio continuo y regular de la carga.

- Constituye una alternativa para el comercio con otros continentes y especialmente con los grandes centros de atracción mundial.

- La Vía Interoceánica, al permitir la unión del Pacífico con el Atlántico, se encuentra en una situación favorable con relación a las principales rutas marítimas mundiales.

- Esa Vía permite que, tanto el Ecuador como el Brasil, hagan realidad sus intereses de poseer una salida hacia el Pacífico y al Atlántico.

2. RECOMENDACIONES.

- Que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, mantenga y fortalezca la presen

cia del Ecuador en el Tratado de Cooperación Amazónica, a fin de reforzar la presencia amazónica del Ecuador, aprovechar la libertad de navegación en los ríos amazónicos y enfrentar los retos de la integración y desarrollo económico mundiales.

- Que el Gobierno Nacional, a través de los Frentes Externo, Interno y Económico, realice los esfuerzos necesarios para terminar la construcción, lo más pronto posible, de la Vía Interoceánica, como una vía favorable y determinante para las comunicaciones bioceánicas y el comercio nacional.

- Que el Gobierno Nacional, a través del Frente Externo, considere las medidas necesarias para la suscripción y establecimiento de tratados bilaterales con la República de Colombia, con respecto a la utilización del Río Putumayo como parte fundamental de la Vía Interoceánica.

- Que el Gobierno Nacional, a través de los Frentes Económico y Externo, establezca planes y políticas que propendan a una adecuada distribución de la producción nacional, considerando la ubicación e importancia del Corredor Interoceánico.

- Que el Gobierno Nacional modifique la decisión con respecto a la creación de la Zona Franca en favor del Brasil; considerando la creación de dicha Zona en el Puerto de Esmeraldas.

- Que el Gobierno Nacional, a través de los Frentes Externo e Interno, establezca una política encaminada a

crear una conciencia amazónica en el pueblo ecuatoriano, que permita dirigir nuestra mirada hacia el Atlántico.

- Que el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Industrias, establezca amplios mecanismos de comercialización, orientándolos hacia mercados de interés mundial, relacionados con la probable influencia de la vía interoceánica.

- Que el Gobierno Nacional, a través de los Frentes Interno y Económico, realice todos los esfuerzos conducentes para establecer una estrategia nacional que procure la ampliación de los polos de desarrollo internos, especialmente en la región amazónica.

- Que el Gobierno Nacional, a través de todos los Frentes de acción, promueva la ocupación plena de las fronteras, especialmente con el Perú, a fin de evitar la presencia de mayores problemas territoriales con ese País. Simultáneamente, busque la solución definitiva del problema territorial ecuatoriano-peruano.

- Que el Gobierno Nacional, a través de todos los Frentes, estudie las probabilidades de en el futuro poner en ejecución las tesis sobre nuevos trazados interoceánicos, que posibiliten disponer de varias alternativas para el desarrollo nacional y la integración internacional.

- Que el Gobierno Nacional, a través de los Frentes Externo, Interno y Económico, establezca planes y políticas que permitan el adecuado y oportuno aprovechamiento de todos los recursos naturales del país, que garanticen el de-

desarrollo integral, armónico y equilibrado del Ecuador y le permitan la inserción ventajosa en la economía bilateral, regional y mundial, considerando la existencia de la Vía Interoceánica.

BIBLIOGRAFIA.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.

01. ATENCIO, J. Qué es la Geopolítica. Cuarta edición. Buenos Aires. Editorial Pleamar. 1982. 382 pp.
02. BARBERIS, J. Nociones generales de Geopolítica. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1979. 657 pp.
03. CARDENAS, J. Análisis Económico: Comentarios sobre la modernización y privatización del Estado ecuatoriano. Quito. Colegio de Economistas de Quito. 1993. 113 pp.
04. CASTILLO, J. Revista Geográfica N°32: Del Pacífico a la red fluvial Amazónico-Atlántica. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1993. 7 pp.
05. CEPAR. ECUADOR: CENTRO DE ESTUDIOS DE POBLACION Y PATERNIDAD RESPONSABLE: Dinámica poblacional del Ecuador y sus principales repercusiones en el desarrollo económico. Quito. Efecto Gráfico. 1993. 20 pp.
06. ESPINOZA J. Revista de Marina: EL RIO MORONA: Vía de Integración Amazónica. Quito. Editora Argudo Hnos. Cía. Ltda. 1993. 8 pp.
07. GARCIA, J. Revista Geográfica N°23: La conexión Hidrovial Sudamericana. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1986. 35 pp.
08. GARCIA, J. Revista Geográfica N°28: Hacia una nueva conciencia geográfica. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1989. 6 pp.

09. GARCIA, J. Revista Geográfica N°30: El Carácter Interoceánico de la Carretera Méndez-Morona. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1992. 15 pp.
10. GARCIA, J. La Vía Interoceánica SAN LORENZO-MANAOS (Folleto de Divulgación). Quito. Industrias Gráficas "CYMA". 1960. 145 pp.
11. GARCIA, J. Revista Geográfica N°32: Visión Geopolítica de la Faja Fronteriza en la Región Amazónica ECUADOR-COLOMBIA. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1993. 12 pp.
12. GARCIA, J. Elementos de Geografía Militar (Sud América): República del Ecuador Quito. Edit. "Santo Domingo". 10 pp.
13. GOMEZ, N. Elementos de Geografía del Ecuador. Quito. EDIGUIAS C. Ltda. 1989. 130 pp.
14. JARRIN, O. El Ecuador frente al Siglo XXI-Seguridad y Geopolítica: Perspectivas del Ecuador frente a la Cuenca del Pacífico y del Amazonas. Quito. CEDIGRAF. 1992. 15 PP.
15. LAURINI, O. Revista Geográfica N°24: Pacto Andino, Pacto Amazónico y Geopolítico Sudamericano. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1986. 12 pp.
16. LAURINI, O. Revista Geográfica N°28: Integración Sudamericana: Carretera Transamazónica e Interoceánica. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1989. 11 pp.
17. MARTINEZ, A. Problemas geoeconómicos y políticos del Ecuador. Quito. 1991.
18. MATTOS, C. Uma Geopolítica Pan-Amazónica. Río de Janeiro. Cia. Lithographica Ypiranga. 1980.
19. PALACIOS, C. Revista Geográfica N°24: Vía Intero

- ceánica Belem-Guayaquil. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1986. 9 pp.
20. PEZANTES, R. Revista Geográfica N°23: La vía interoceánica "Proaño", obra de Trascendencia Continental. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1986. 11 pp.
21. TERAN, T. IAEN. Manual Semanal XIX Semana: Obras Públicas.- Vialidad y Comunicaciones. Quito. IAEN. 1 pp.
22. TORRES, W. Revista Geográfica N°24: Manejo de Recursos Naturales Ecosistemas Amazónicos. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1986. 9 pp.
23. VALENCIA, L. AFESE/89: El Tratado de Cooperación Amazónica.- Principales objetivos.- Estructura orgánica y funcionamiento del esquema. Quito. Imprenta del Ministerio de Relaciones Exteriores. 1989. 7 pp.
24. ZUQUILANDA, P. Revista Geográfica N°28: Entidades que realizan trabajos para el desarrollo en la amazonía ecuatoriana. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1989. 14 pp.
25. ECUADOR-BRASIL: COMISION MIXTA. SUBCOMISION TECNICA DE TRANSPORTES. Quito.

BIBLIOGRAFIA CITADA.

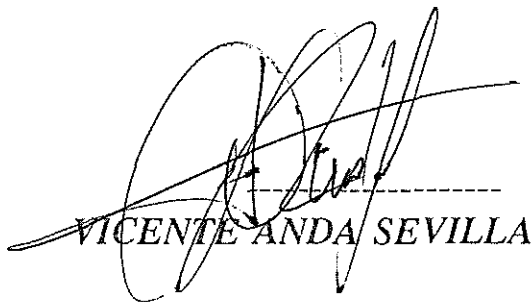
01. BARBERIS, J. Nociones generales de Geopolítica. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1979. 657 pp.
02. CEPAR. ECUADOR: CENTRO DE ESTUDIOS DE POBLACION Y PATERNIDAD RESPONSABLE: Dinámi

- ca poblacional del Ecuador y sus principales repercusiones en el desarrollo económico. Quito. Efecto Gráfico. 1993. 20 pp.
03. GARCIA, J. Revista Geográfica N°23: La conexión Hidrovia Sudamericana. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1986. 35 pp.
04. JARRIN, O. El Ecuador frente al Siglo XXI-Seguridad y Geopolítica: Perspectivas del Ecuador frente a la Cuenca del Pacífico y del Amazonas. Quito. CEDIGRAF. 1992. 15 pp.
05. LAURINI, O. Revista Geográfica N°24: Pacto Andino, Pacto Amazónico y Geopolítico Sudamericano. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1986. 12 pp.
06. MATTOS, C. Uma Geopolítica Pan-Amazónica. Río de Janeiro. Cia. Lithographica Ypiranga. 1980.
07. TERAN, T. IAEN. Manual Semanal XIX Semana: Obras Públicas.- Vialidad y Comunicaciones. Quito. IAEN. 1 pp.
08. TORRES, W. Revista Geográfica N°24: Manejo de Recursos Naturales Ecosistemas Amazónicos. Quito. Instituto Geográfico Militar. 1986. 9 pp.
09. VALENCIA, L. AFESE/89: El Tratado de Cooperación Amazónica.- Principales objetivos.- Estructura orgánica y funcionamiento del esquema. Quito. Imprenta del Ministerio de Relaciones Exteriores. 1989. 7 pp.
10. ECUADOR-BRASIL: COMISION MIXTA. SUBCOMISION TECNICA DE TRANSPORTES. Quito.

AUTORIZACION DE PUBLICACION.

Autorizo al Instituto de Altos Estudios Nacionales la publicación de este Trabajo, de su bibliografía y anexos, como artículo de las Publicaciones del IAEN Revista o como artículos para lectura seleccionada.

Quito, 18 de Julio de 1994



VICENTE ANDA SEVILLA