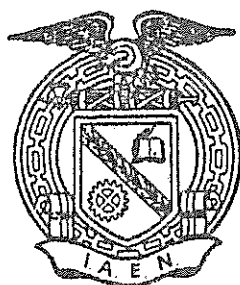


REPUBLICA DEL ECUADOR  
SECRETARIA GENERAL DEL CONSEJO  
DE SEGURIDAD NACIONAL  
INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS  
NACIONALES



XXII CURSO SUPERIOR DE SEGURIDAD NACIONAL  
PARA EL DESARROLLO

TRABAJO DE INVESTIGACION INDIVIDUAL

"ACCESO EFECTIVO DEL ECUADOR AL SISTEMA  
FLUVIAL AMAZONICO. ACUERDOS TECNICOS Y REGIMEN  
JURIDICO DE LAS OBRAS".

CRNL. RAMIRO OLEAS BERMEO

1994 - 1995

## *AGRADECIMIENTO*

Debo expresar mi agradecimiento al Sr. Emb. Luis Narváez por sus valiosos criterios guías que permitieron la materialización de este trabajo, al Sr. Ministro Marcelo Hervas por su interesante aporte; al Sr. Crnl. Jaime Cervantes, al Sr. Ing. Luis Carrera De la Torre quienes en su momento guiaron con su participación decidida en la elaboración de muchos aspectos contenidos en el presente; en fin, a todas las personas que de una u otra manera impulsaron su conclusión. Por la bondadosa acogida y apertura para la elaboración de la tesis a la Sra. Consuelo de la Torre, mi dilecta secretaria.

## *DEDICATORIA*

A la amada compañera en un momento  
difícil de su vida, a mis hijos  
solidarios con esa situación y,  
a mi flamante nieta con amor.

## I N D I C E

CONTENIDO PAG.

### CAPITULO I

#### 1. EL SISTEMA FLUVIAL AMAZONICO: SU IMPORTANCIA

1.1 Antecedentes	1
1.2 Experiencias Prácticas	4
1.3 Posibilidades para el Ecuador	6
1.4 Importancia del Sistema Fluvial Amazónico	9
1.4.1 Como aspecto geopolítico	9
1.4.2 Como elemento de interconexión con otras cuencas.	10
1.4.3 Como elemento de desarrollo del país	10

### CAPITULO II

#### 2. EL PROTOCOLO DE RIO DE JANEIRO

2.1 Antecedentes	12
2.2 Disyuntivas Particulares	17

### CAPITULO III

#### 3. EL TRATADO DE COOPERACION AMAZONICO: REGLAMENTO DE NAVEGACION Y CONTROL DEL SISTEMA AMAZONICO

3.1	Antecedentes	23
3.2	Proceso del Tratado	23
3.3	El Reglamento de General de Navegación Comercial en los Ríos Amazónicos Internacionales	29
	3.3.1 Antecedentes	29
	3.3.2 El Reglamento	33

### CAPITULO IV

#### 4. PROPUESTA PARA EL ACCESO EFECTIVO DEL ECUADOR AL SISTEMA FLUVIAL

4.1	Incidencia del problema del Alto Cenepa	37
4.2	Participación con Colombia	40
	4.2.1 Antecedentes	40
	4.2.2 Proyeccciones	40
	4.2.3 Conclusión Parcial	42
4.3	El Reglamento de Navegación y Control del Sistema Amazónico	43
	4.3.1 Introducción	43
	4.3.2 Necesidad del Reglamento de	

Navegación y Control del Sistema	
Amazónico	44
4.3.3 Reuniones de carácter binacional	45
4.3.4 Negociaciones con el Perú	46
4.3.5 Conclusión Parcial	47
4.4 Aplicación del Protocolo de Río de Janeiro	48
4.4.1 Introducción	48
4.4.2 Análisis del Problema	49
4.4.3 Conclusión Parcial	51
4.4.4 Introducción	51
4.4.5 Procedimientos	52
4.4.6 Conclusión Parcial	52

## CAPITULO V

### 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones	54
5.2 Recomendaciones	54

## ANEXOS

## I N T R O D U C C I O N

Los últimos acontecimientos suscitados en la región sur oriental de nuestro país, con motivo del alevé ataque peruano a las diferentes guarniciones de nuestro ejército, tienen especial significado para el presente trabajo, pues las ideas matrices que hasta hace pocos días habían servido para cimentar y dirigir el desarrollo de este Trabajo de Investigación Final, han sido influenciadas radicalmente, desde el mismo hecho de que el Gobierno Nacional acaba de anunciar su decisión de buscar la solución definitiva del Problema Territorial a través del reconocimiento de la vigencia del malhadado Protocolo de Río de Janeiro, instrumento que por la complejidad del tema, era el más difícil de aplicar para los intereses nacionales en el tema que estamos desarrollando, pero que ahora abre nuevas expectativas para la salida y utilización real del sistema fluvial amazónico por parte del Ecuador.

## CAPITULO I

### 1. EL SISTEMA FLUVIAL AMAZONICO: SU IMPORTANCIA

#### 1.1 ANTECEDENTES

Cuando Francisco de Orellana, un 12 de febrero de 1.542, descubre el río Amazonas, incorpora al mundo civilizado un inmenso y extenso territorio de características selváticas, atravesando por una gran red de ríos que desembocan todos, sobre el río mar por su anchura y que además ostenta la primigenia característica de ser el más largo del mundo.

El Sistema Fluvial, esta ubicado en el centro de América del Sur, representando con sus 5'549.000 Km<sup>2</sup>, el mayor sistema hidrográfico del planeta, constituyendo el área abarcada de la cuenca amazónica un tercio de la superficie del continente sureño. De esta área, 3'500.000 Km<sup>2</sup> pertenecen al Brasil, 800.000 al Perú; 400.000 a Colombia, 200.000 a Bolivia, 122.000 al Ecuador y 440.000 a Venezuela; es necesario manifestar que Guyana y Surinam, que forman parte del Tratado de Cooperación Amazónica, no son países de la hoya amazónicas, pero sus territorios están influenciados por la ecología amazónica.

El Sistema tiene una red hidrográfica navegable de más de 50.000 Km, permitiendo la llegada de buques de alto calado



hasta el puerto fluvial de Iquitos, ubicado a 3.750 Km. del océano Atlántico. Ello gracias a que el ancho del río Amazonas es en algunos sectores de 20 Km., alcanzando en la desembocadura 325 Km de ancho.

Al río Amazonas desembocan ríos de gran importancia, por su extensión y caudal de aguas con que aportan pudiendo nombrarse entre otros el río Negro, Yapurá, Putumayo, Napo, Purús, Madeira, Capajos, Xingú, Araguayo, Ucayali, etc.

En las riberas del Amazonas, se han situado, en realidad, pocas ciudades, entre las que destacan Iquitos, Leticia, Manaus que es, la más importante básicamente por su ubicación, Santarém, Macapa.

Un aspecto que determina la gran preponderancia del sistema fluvial amazónica y que se constituye en una de las perspectivas más importantes de desarrollo, es la posibilidad de interconexión de los sistemas fluviales del Orinoco, Amazonas y del Río de la Plata lo que sumado a las grandes interconexiones viales presentan un interesante aspecto para el desarrollo integral e integración los países latinoamericanos.

De todas maneras, cualquier estudio que se lleve a efecto sobre esta materia, debe considerar la interconexión basada

en los tres sistemas fluviales que presupone una real y completa utilización de los ríos afluentes con sus respectivas áreas de influencia y las posibles alternativas de estructuración de sistemas multimodales de transporte.

Al respecto y con la finalidad de dar a conocer a la comunidad del Continente las posibilidades reales que existen para la interconexión fluvial norte-sur de América del Sur, los científicos Dr. Constantino Georgescu y el Ing. Faúl Georgescu, realizaron una importante expedición que la llamaron de "Amistad e Integración Latinoamericana".

El objetivo de esa expedición era demostrar la real posibilidad de utilizar la red fluvial del Orinoco, Amazonas y del Río de la Plata para el transporte interior en el espacio Sudamericano; unir esos sistemas para el movimiento comercial utilitario; formar una columna vertebral hidroviaial sudamericana, y en base a la misma, utilizar a los ríos navegables de los tres sistemas para alcanzar puntos importantes desde los cuales existe la posibilidad de proseguir el movimiento por carretera y llegar al mayor número de los estados sudamericanos.

Todo ello permitiría el disponer de un eficaz medio de transporte para la integración paulatina de los 10'931.000 Km<sup>2</sup> que forman las cuencas del Orinoco, Amazonas y del Plata,

representando el 61.24% del espacio Sudamericano.

## 1.2 EXPERIENCIAS PRACTICAS

Como aspecto de interés, para reafirmar lo expresado, destacaremos a grandes rasgos las principales características de la antes nombrada expedición, la misma que se la hizo utilizando un bote de madera de 10m. de eslora, 2.80 m de manga y 1m. de calado, impulsado por un motor de 25 H.P.

El recorrido fue el siguiente:

- 1.2.1 Río ORINOCO hasta su empalme con el canal Cassiquiare -1.750 Km.- con transbordo entre Puerto Avacucho y Puerto Samariapo por una carretera de 56 Km.
- 1.2.2 Canal Cassiquiare hasta su desembocadura en el Río Negro, más o menos 400 Km.
- 1.2.3 Río Negro hasta su desembocadura en el Río Amazonas, más o menos 1.800 Km.
- 1.2.4 Río Amazonas hasta la desembocadura el río Madera 140 Km.

- 1.2.5 Río Madera aguas arriba hasta Porto Velho por aproximadamente 1.350 Km.
- 1.2.6 Carretera entre Porto Velho y Guayaná Mirim por 366 Km.
- 1.2.7 Río Mamoré, aguas arriba hasta la desembocadura del Río Guapore, por 280 Km.
- 1.2.8 Río Guaporé aguas arriba hasta el puerto fluvial Mato Grosso de 1.300 Km.
- 1.2.9 Carretera Mato Grosso - Cáceres, puerto fluvial sobre el río Paraguay de 320 Km.
- 1.2.10 Río Paraguay hasta su confluencia con el río Paraná por 2.289 Km.

La mayoría de los ríos que forman este eje son navegables, tanto en la época de lluvia como en la temporada de estiaje por embarcaciones de diferentes calados: desde barcasas de fondo plano hasta barcos con capacidad de 20.000 toneladas. Los únicos obstáculos físicos que se presentan para una navegación continua entre las tres hoyas y que obligan a un transbordo terrestre son:

1.2.1 los rápidos en el Río Orinoco entre Puerto Ayacucho y Puerto Samariapo que requiere la utilización de una carretera de 56 Km.

1.2.2 Los saltos y rápidos del río Madera entre Guayará Mirim y la catarata de San Antonio y que se evitan utilizando una carretera de 366 Km. entre Porto Velho y Guayará Mirim.

1.2.3 La unión entre los ríos Guaporé y Paraguay por medio de una carretera de 320 Km. para transbordo desde Vila Bella de Mata Erosso hasta el Puerto fluvial de Cáceres en el Río Paraguay.

Esta expedición representa un viaje a favor de la corriente de 5.887 Km. es decir el 55.19% de la longitud total y en contra la corriente, surcar, de 4.780 Km. o sea el 44.81% de la longitud total.

### 1.3 POSIBILIDADES PARA EL ECUADOR

El panorama descrito anteriormente, presenta muchas posibilidades para el Ecuador, país que tiene dos condiciones básicas con relación a la amazonía.

1.3.1 La primera de tipo histórico-jurídico, represen-

tada por ser el país que un 12 de febrero de 1.542, con sangre y medios de la Presidencia de Quito materializa la epopeya del descubrimiento del Río Amazonas.

1.3.2 La segunda, la de disponer una extensión relativamente pequeña de la Amazonía - 122.000 Km<sup>2</sup>, pero provista de un buen número de importantes afluentes del río Amazonas, quienes aportan en conjunto un considerable volumen hídrico; constituyéndose a la vez en los nexos de unión del Ecuador al río mar.

Los aspectos señalados nos llevan a enumerar los ríos septentrionales amazónicos que se inician o pasan a través del territorio ecuatoriano y que se pueden constituir, previo estudios, en importantes hidrovías hacia el Amazonas primero y posteriormente la conexión del Ecuador al Océano Atlántico, como expresión geopolítica del país de la disponibilidad de acceso a dos mares.

Ellos son de norte a sur los siguientes:

1.3.1 El río Putumayo que permite desde Puerto Putumayo bajar hasta el río Amazonas a través de 1.700 Kms.

- 1.3.2 Desde Francisco de Orellana por el río Napo hasta la confluencia con el Amazonas en una extensión de 930 Kms.
- 1.3.3 Desde Jesús Fitishca por el río Curaray hasta la confluencia con el Napo y por éste al Amazonas en una extensión de 1.200 Kms.
- 1.3.4 Desde Montalvo por el río Bobonaza hasta la confluencia con el río Pastaza y por éste, hasta su desembocadura en el Marañón en una extensión de 540 Kms. La navegación por el Pastaza con las reservas del caso por las peculiares características de ese río.
- 1.3.5 Desde Puerto Proaño por el río Morona hasta su desembocadura en el río Marañón en una extensión de 560 Kms.

De los ríos antes nombrados como el Putumayo, desde Palma Roja hasta Puerto El Carmen de Putumayo requiere la terminación de la carretera; Francisco de Orellana, en el Napo dispone de las carreteras necesarias; Puerto Proaño en el Morona, requiere la terminación de la carretera Morona-Casa de Máquinas y que son las vías que presentan las facilidades necesarias para ser utilizadas por nuestro país para su acceso afectivo al Sistema fluvial amazónico, primero

y luego la posibilidad de enlace con las otras cuencas - Orinoco y del Plata - y el océano Atlántico.

A lo expuesto, es necesario nombrar el Convenio suscrito entre los Gobiernos de Ecuador y Brasil el 5 de marzo de 1.958 por medio del cual tanto el Ecuador como Brasil se conceden, mutuamente zonas Francas: San Lorenzo el primero y Manaus el segundo. La demora en la construcción del carretera, entre Palma Roja y Puerto El Carmen de Putumayo en virtud del convenio con Brasil que ha significado un importante atraso para definir el acceso del Ecuador al sistema fluvial del Amazonas.

#### 1.4 IMPORTANCIA DEL SISTEMA FLUVIAL AMAZONICO

##### 1.4.1 COMO ASPECTO GEOPOLITICO

La globalización de la economía y los procesos integracionistas actualmente imperante en el mundo actual, determinan la necesidad de que los países, cualquiera que estos sean, se vean en la obligación de proyectarse por todos los medios posibles hacia los demás. Por ello es que, entre otros puntos, la disponibilidad de accesos a más de un océano se constituye en un aspecto primordial para alcanzar y poder transportar su producción hacia otros lugares.



Ello determina para el caso ecuatoriano, que para llegar al Océano Atlántico requiere contar, además de una adecuada infraestructura vial y portuaria con las garantías necesarias para acceder a todos los ríos amazónicos con los mismos derechos y obligaciones que los demás países amazónicos.

#### 1.4.2 COMO ELEMENTO DE INTERCONEXION CON OTRAS CUENCAS.

Las mismas características enunciadas en el numeral anterior, son aplicables en el presente caso, pues además de constituirse el sistema fluvial en un importante medio de interconexión entre los pueblos latinoamericanos, permite el desarrollo integral de la amazonía. Para el Ecuador, dicha conexión se la podría ejecutar con la terminación de carreteras - en los ríos Putumayo y Morona- en pequeños tramos así como la preparación y adecuación de sistemas portuarios, cuya inversión podría ser alta pero justificable por las inmejorables proyecciones que tienen para el país.

#### 1.4.3 COMO ELEMENTO DE DESARROLLO DEL PAÍS.

Las recomendaciones de diferentes personalidades o instituciones señalan la importancia del desarrollo de las áreas fronterizas como elemento de seguridad e incorporación de esos sectores a la vida productiva del país, pues se

constituirían en los puertos de ingreso y/o de salida para el comercio ecuatoriano.

## CAPITULO II

### 2. EL PROTOCOLO DE RIO DE JANEIRO.

#### 2.1 ANTECEDENTES

El 29 de Enero de 1.942 a las 02:00 H. se firmó, tras ardúa y sacrificada labor para la delegación ecuatoriana, el denominado Protocolo de Paz, Amistad y Limites de Rio de Janeiro, que se constituirá en uno de los episodios de más ingrata recordación para el pueblo ecuatoriano. El mencionado instrumento internacional está conformado de la siguiente manera:

"Art. 1.- Los Gobiernos del Ecuador y del Perú afirman solemnemente su decidido propósito de mantener entre los dos pueblos relaciones de paz y amistad, comprensión y de buena voluntad, y de abstenerse, el uno respecto del otro, de cualquier acto capaz de perturbar esas relaciones.

Art. 2.- El Gobierno del Perú retirará, dentro del plazo de quince días, sus fuerzas militares a la línea que se halla descrita en el Art. 8o. de este Protocolo.

Art. 3.- Estados Unidos de América, Argentina, Brasil y

Chile cooperarán, por medio de observadores militares, a fin de ajustar a las circunstancias a la desocupación y el retiro de las tropas en los términos del artículo anterior.

Art. 4.- Las Fuerzas militares de los dos países quedarán en sus posiciones hasta la demarcación definitiva de la línea fronteriza. Hasta entonces, el Ecuador tendrá jurisdicción civil en las zonas que desocupará el Perú, que quedan en las mismas condiciones en que han estado la zona desmilitarizada del Acta de Talara.

Art. 5.- La gestión de Estados Unidos, Argentina, Brasil y Chile continuará hasta la demarcación definitiva de las fronteras entre el Ecuador y el Perú, quedando este Protocolo y su ejecución bajo la garantía de los cuatro países mencionados al comenzar este artículo.

Art. 6.- El Ecuador gozará para la navegación en el Amazonas y sus afluentes septentrionales, de las mismas concesiones de que gozan el Brasil y Colombia a más de aquellas que fueren convenidas en un Tratado de Comercio y Navegación destinado a facilitar la navegación en los referidos ríos.

Art. 7.- Cualquier duda o desacuerdo que surgiere sobre la ejecución de este Protocolo, será resuelto por las Partes con el concurso de los Representantes de Estados Unidos, Argentina, Brasil y Chile, dentro del plazo más breve que sea posible.

Art. 8.- La línea de frontera será referida en los siguientes puntos:

A) En el Occidente:

- 1) Boca de Capones en el Océano;
- 2) Río Zarumilla y Quebrada Balsamal o Lajas;
- 3) Río Puyango o Túmbez hasta la Quebrada de Cazaderos;
- 4) Cazaderos;
- 5) Quebrada de Filares y del Alamor hasta el Río Chira;
- 6) Río Chira, aguas arriba;
- 7) Ríos Macará, Calvas y Espíndola, aguas arriba, hasta los orígenes de este último en el Nudo de Zabanillas;
- 8) Del Nudo de Zabanillas hasta el río Chinchis;
- 9) Río Chinchis en todo su curso, aguas abajo;
- 10) Río Chinchipe, aguas abajo, hasta el punto en que recibe el río San Francisco.

B) En el Oriente:

- 1) La Quebrada San Francisco, el "divortium aquarum" entre el río Zamora y el río Santiago hasta la confluencia del Río Santiago en el Yaupi;
- 2) Una línea hasta la boca del Bobonaza en el Pastaza. Confluencia del río Bunambo con el Pintoyacu en el río Tigre;
- 3) Boca del Cononaco en el Curaray, aguas abajo hasta Bellavista.
- 4) Una línea hasta la boca del Yasuní en el río Napo. Por el Napo, aguas abajo, hasta la boca del Aguarico.
- 5) Por éste, aguas arriba, hasta la confluencia del río Lagartococha o Zancudo en el Aguarico;
- 6) El río Lagartococha o Zancudo, aguas arriba, hasta sus orígenes y de allí una recta que vaya a encontrar el río Guepí, y por éste hasta su desembocadura en el Putumayo y por el Putumayo arriba hasta los límites del Ecuador y Colombia.

Art. 9.- Queda entendido que la línea anteriormente descrita será aceptada por el Ecuador y el Perú para la fijación, por los técnicos en el terreno, de la frontera entre los dos países. Las Partes podrán sin embargo, al procederse a su trazado sobre el terreno, otorgarse las

concesiones recíprocas que consideren convenientes a fin de ajustarla a la realidad geográfica. Dichas rectificaciones se efectuarán con la colaboración de Representantes de los Estados Unidos de América, República Argentina, Brasil y Chile.

Los Gobiernos del Ecuador y del Perú someterán el presente Protocolo a sus respectivos Congresos, debiendo obtenerse la aprobación correspondiente en un plazo no mayor de 30 días".

No entraremos al análisis total del referido instrumento internacional ni de las causas que han determinado su nulidad o inejecutabilidad de acuerdo a las tesis sustentadas por el Ecuador a través de la historia, pero si definiremos la posición del Gobierno Nacional, sustentada a raíz del último conflicto bélico sostenido por nuestro país con el Perú en el Alto Cenepa y en el cual el Presidente Sixto Durán Ballen reconoció la vigencia del Protocolo de Río de Janeiro, aun cuando se resaltando la tesis de inejecutabilidad parcial en la zona Zamora-Santiago base de la política ecuatoriana ante el arreglo definitivo del secular conflicto territorial con ese país.

Este hecho nos ha obligado a cambiar radicalmente nuestros puntos de vista, nuestro criterio en cuanto hace

relación al acceso efectivo del Ecuador al Sistema fluvial amazónico mediante la aplicación del Artículo 60. del antes indicado Protocolo.

Esta afirmación la hacemos en vista que, anteriormente, la aplicación del tenor constante en el citado artículo 60., habría significado para el Ecuador el reconocimiento del Protocolo de Río de Janeiro, hecho inaceptable para el pueblo ecuatoriano y su gobierno hasta ese entonces - antes del problema - pero que hoy, hay que enfocarlo de una manera muy diferente.

## 2.2 DISYUNTIVAS PARTICULARES

Sin embargo, el cambio introducido a la política internacional ecuatoriana, nos permite encaminar nuestro análisis, bajo dos disyuntivas:

2.2.1 El Protocolo de Río de Janeiro constituye el instrumento internacional más adecuado para que el Ecuador pueda acceder al sistema fluvial amazónico.

2.2.2 El Protocolo de Río de Janeiro no es el instrumento internacional más adecuado para el acceso del Ecuador al sistema fluvial americano, por la influencia de la política internacional del Perú.



### 2.2.1.1 El Protocolo de Río de Janeiro como instrumento más adecuado.

De acuerdo al Derecho Internacional, los tratados internacionales se constituyen en instrumentos (perfeccionados), para regir las relaciones internacionales de los pueblos y de los Estados; si tomamos esta afirmación y analizamos el Protocolo de Río de Janeiro, sólo lo concierne al artículo 60. : "El Ecuador gozará para la navegación en el Amazonas y sus afluentes septentrionales, de las mismas concesiones de que gozan Brasil y Colombia a más de aquellas que fueren convenidas en un Tratado de Comercio y Navegación destinada a facilitar la navegación en los referidos ríos".

Se expresa que nuestro país gozará para la navegación en el Amazonas y sus afluentes septentrionales, de las mismas concesiones de que gozan Brasil y Colombia, países que son condóminos del citado río; el primero, durante la mayor parte del recorrido, desde Leticia hasta su desembocadura en el Océano Atlántico, (2.600Km más o menos); el segundo, desde Puerto Mariño hasta Leticia, en un espacio relativamente pequeño (100 Km. más o menos), que abarca el Trapecio de Leticia, pero que dá a Colombia el acceso directo al citado río y los derechos correspondientes del antes mencionado condómino. Al respecto el Derecho Internacional determina

ciertos aspectos cuando de ríos internacionales se trata, según lo estipula Ch. Fenwick en su obra "Derecho Internacional" pag. 444 "Convención de Barcelona. La servidumbre recíproca de libre navegación, creada por la Convención General y el Estatuto sobre el Régimen de Vías Acuáticas Navegables de interés Internacional, incluyó disposiciones más amplias y comprensivas. La Convención mencionada firmada en Barcelona en 1.924, sirvió para que los países constantes convinieran en otorgarse el "libre ejercicio de la navegación" en aquellos trayectos de las vías acuáticas navegables que se especificaron en la misma. En la misma fecha se firmó un protocolo internacional en el que se disponía, como condición de reciprocidad, que todas sus vías acuáticas navegables, o todas sus "vías acuáticas naturalmente navegables" debían ser abiertas al comercio. En los tratados que siguieron a la Segunda Guerra Mundial, ciertos Estados ubicados en los márgenes del Danubio convinieron individualmente que "La navegación del Danubio debía ser libre y quedar abierta para todos los ciudadanos, barcos de comercio y mercaderías de todos los Estados sobre un pie de igualdad en lo que respecta a los derechos de puerto y navegación, y se aplica al tráfico entre los puertos del mismo Estado. No se establece nada con respecto a la continuación de las funciones de la Comisión Europea y de la Comisión Internacional".

El autor antes citado, tomó como ejemplo el caso de la utilización del río Danubio en Europa por parte de los países ribereños los cuales "no tenían restricciones y que estaba abierto para todas las banderas en un pie de completa igualdad, sobre todo su curso navegable" (Pag.444), hecho que nos lleva a su aplicación en el caso del río Amazonas y sus afluentes septentrionales, por parte del Ecuador más aún que de acuerdo con lo estipulado en el Art. 60. del Protocolo antes nombrado, lo hará en las mismas condiciones que Brasil y Colombia, a más de aquellas que fueren convenidas.

Esa situación nos hace suponer que el Protocolo de Río de Janeiro, como instrumento internacional daría el soporte legal para que nuestro país pueda acceder al sistema fluvial amazónico con obligaciones y derechos similares a la de los demás países ribereños, es decir, Perú, Colombia y Brasil.

#### 2.2.2.1 El Protocolo de Río de Janeiro no es el instrumento internacional más adecuado.

La historia es la repetición de los hechos, situación que en el caso de Ecuador y Perú se ha venido ratificando a través del tiempo, incluso con el último conflicto internacional en el cual el segundo de los países nombrados agredió a nuestro país en la zona no delimitada y en la cual el Protocolo de Río de Janeiro es inejecutable.

Ese hecho presenta una realidad lacerante para el Ecuador, cual es la convivencia con un mal vecino, el mismo que en cualquier momento puede cambiar su "actitud" de tiempo de paz al de beligerancia con las implicaciones limitativas en la aplicación de lo que estipula el Art. 6o. del citado instrumento internacional y las consiguientes dificultades a que se verían sujetos los usuarios ecuatorianos de los ríos pertenecientes al sistema fluvial amazónico.

La ingerencia de las fuerzas de control peruanas en los diferentes ríos septentrionales podrían disfrutar el acceso y transformar su accionar legal ilegal, en prepotente y abusivo, con la presencia, es de suponer en extremo, de heridos o muertos con las proyecciones negativas para la convivencia pacífica en paz de los dos países.

Por los aspectos enunciados, se puede colegir que el antes indicado instrumento internacional - Protocolo de Río de Janeiro - por las condiciones expuestas no se constituye en una garantía que permita la libre navegación y el acceso efectivo del Ecuador al sistema fluvial amazónico. Sin embargo de lo afirmado, de acuerdo al desarrollo de las conversaciones futuras encaminadas a la búsqueda de la solución definitiva del problema territorial, es de esperar que ésta pueda sufrir variaciones positivas.

Sin embargo, adelantamos nuestro criterio, que en lo relacionado al Protocolo de Río de Janeiro éste se constituirá siempre en un instrumento de inseguridad por la característica "especial" que a través de la historia, se ha constituido el Perú.

## CAPITULO III

### 3. EL TRATADO DE COOPERACION AMAZONICO: REGLAMENTO DE NAVEGACION Y CONTROL DEL SISTEMA AMAZONICO.

#### 3.1 ANTECEDENTES

La posición del Brasil con relación al resto de países latinoamericanos ha variado a través de las etapas históricas, que partiendo de la Colonia se ha prolongado hasta la actualidad con diferentes matices resaltándose sus aspiraciones hegemónicas e imperialistas, pudiendo afirmarse la tendencia a desaparecer estas aspiraciones aún cuando, siempre quedarán tendencias en ese contexto.

#### 3.2 PROCESO DEL TRATADO

Por efectos de la crisis del petróleo en la década del 70, producto energético del que no dispone el Brasil en la suficiente cantidad, así como su intención de retornar al acercamiento natural hacia los demás países de la región, inicia oficialmente una serie de contactos con los representantes de los países amazónicos con miras a la formación de un acuerdo multinacional, encaminado al aprovechamiento racional de la Cuenca del Amazonas.

La idea nace oficialmente en Itamaraty, en 1.976, pero siempre dentro de un marco de especulaciones, reacciones oficiales y comentarios de los medios de comunicación colectiva principalmente, en los cuales se expresaban las reservas de la real actitud política del Brasil, manifestada en muchas oportunidades por los geopolíticos de esta procedencia.

Y es que no se podrá concebir, que luego de enunciar los objetivos, entre ellos se expresaría la búsqueda de una salida al Océano Pacífico, utilizando la vía interoceánica, la San Lorenzo Manaos por suelo ecuatoriano y por los ríos Putumayo y Amazonas, como lo habíamos enunciado en el capítulo I de este trabajo. Además se declara que esta idea estaba encaminada a contrarrestar al Pacto Andino que a la época cruzaba por un momento de crisis y que no tenía el agrado de ese enorme país.

En todo caso, el año de 1.977 se llevó a efecto la primera ronda de conversaciones, encaminada a plasmar la idea antes enunciada, en ella el proyecto brasileño fué objeto de un detenido análisis con las correspondientes observaciones especialmente a determinadas expresiones, tales como "integración física" la cual expresaba muchas dudas acerca de la real intencionalidad, cambiándose la por lo de "cooperación económica" y ecológico.

Posteriormente en el año de 1.978 previo un intenso trabajo diplomático con todos y cada uno de los países amazónicos, para disipar las dudas existentes sobre la intencionalidad brasileña, se hizo conocer los objetivos específicos, tales como el desarrollo de la navegación motivo primigenio de este corredor fluvial, desarrollo armónico del transporte, de la preservación de la fauna y de la flora, estudios conjuntos de medicina tropical, entre otros. Lo importante de esta segunda ronda que se conviniera en que para contrarrestar la hegemonía de cualquier asociado, las decisiones deberán ser tomadas por unanimidad. Este aspecto en el caso ecuatoriano, como lo veremos posteriormente, ha resultado perjudicial en ciertos aspectos.

El 3 de julio de 1.978 se llevó a cabo la tercera ronda, en Caracas, en la misma que se aprobaría el texto del Tratado de Cooperación Amazónico con la participación de los siguientes países: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guayana, Perú, Surinam y Venezuela. Este convenio establece que "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 los territorios".

Artículo I, pag.1 Base Jurídica y Reglamentaria. El mencionado artículo es resaltado en el presente trabajo por cuanto encierra el objetivo básico del Tratado en mención, es decir los esfuerzos y acciones conjuntas para promover el desarrollo armónico.

Sin embargo, los artículos II y VI encaminan nuestro criterio a lo que significa el fin de la investigación, cuando se declara "que sobre la base de reciprocidad se aseguran mutuamente 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 establecieran en el territorio de cada una de ellas..." el artículo III, y el 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 expedita, emprenderán, según el caso, acciones nacionales, bilaterales o multilaterales para mejoramiento y habilitación de esas vías navegables".

Los antes mencionados artículos, abren una magnífica oportunidad para que nuestro país, el Ecuador, pueda optar a

un acceso directo, sin trabas de ninguna naturaleza, al sistema fluvial amazónico, aspecto que será analizado y dilucidado en el próximo capítulo.

De otra parte, el Tratado en mención estipula los objetivos o propósitos a alcanzar, entre los cuales y de acuerdo a nuestro propósito nombraremos el que es de interés y que dice "mejorar y habilitar las vías navegables en la amazonía". Con ese objetivo se produjo la decisión, dentro del contexto de la reunión llevada a cabo por el Consejo de Cooperación Amazónica, en La Paz, Bolivia, del 22 al 26 de septiembre de 1.986, cuando durante el desarrollo de la Agenda, se conformaron tres grupos de trabajo, uno de los cuales, el de Transporte, fue encargado de estudiar "la posibilidad de elaborar un reglamento multilateral para la libre navegación comercial en los ríos amazónicos internacionales".

Esa situación sería el inicio de los estudios, preparación y elaboración del proyecto de reglamento, del mismo que es necesario relatar el proceso seguido hasta la presente fecha. Previamente indicaremos que para la aprobación de cualquier decisión, dentro del marco del Tratado, debe existir "unanimidad", situación que como veremos se ha tornado decisoria, especialmente en este caso, para los intereses del Ecuador pues el Perú se niega hasta la

fecha o firmarlo.

Con antelación a lo expuesto, se hace indispensable remarcar que como resultado de la IV Reunión del Consejo de Cooperación Amazónica se adoptó la resolución para crear la Comisión Especial de Transporte de la Amazonía, en la cual, uno de los considerandos, Subraya que "el transporte en sus aspectos terrestre, FLUVIAL y aérea es indispensable para hacer viable la circulación económica y social de sus países". Promover proyectos Primero. literal a. se dice "Promover proyectos nacionales, binacionales y plurinacionales en el sector del transporte terrestre, fluvial, aéreo y multimodal entre los países miembros, así como para la unión de las cuencas de los ríos Amazonas, Orinoco y de la Plata".

Concatenando los dos enunciados anteriores, diremos que el grupo de transportes ya visualizó la importancia que para este tema tiene la reglamentación y posterior utilización del sistema fluvial, para el correspondiente acarreo de personas y mercaderías de diferente tipo. Es por ello que también enfocó, dicho grupo, la preparación del Reglamento de libre navegación comercial en los ríos Amazónicos.

### 3.3 EL REGLAMENTO GENERAL DE NAVEGACION COMERCIAL EN LOS RIOS AMAZONICOS INTERNACIONALES.

#### 3.3.1 ANTECEDENTES.

Con motivo de la segunda reunión del Consejo de Cooperación Amazónico, que se llevó a efecto en la ciudad de La Paz, Bolivia, del 22 al 26 de septiembre de 1.986, para desarrollar la Agenda de dicha reunión se conformaron tres grupos de trabajo que desarrollarán durante la reunión los temas siguientes:

3.3.1.1 Cooperación Técnica en Desarrollo Regional, Transportes, Comunicaciones y Salud;

3.3.1.2 Cooperación en Ciencia y Tecnología; y,

3.3.1.3 Asuntos Institucionales y Financieros.

En el desarrollo de la temática en mención, los grupos emitieron sus recomendaciones y, en lo que se relaciona al Primer Grupo, acerca del Transporte, recojo como aspecto de interés para el presente trabajo, (junto a otra recomendación), lo siguiente:

"- Estudiar la posibilidad de elaborado un Reclamo multilateral para la libre navegación comercial en los ríos amazónicos internacionales".

La referida recomendación se constituye en el basamento que abre la posibilidad para que el Ecuador "pueda acceder" al sistema fluvial amazónico, en las mismas condiciones que los demás firmantes del Tratado de Cooperación Amazónica.

Sin embargo la consecución y materialización del citado Reglamento ha tenido la resistencia, alargamiento de plazos y finalmente la postergación indefinida por parte del Perú, que se niega a firmarlo; es el único país que falta, para poner en ejecución un instrumento internacional, vital para el desarrollo integral de la cuenca del río Amazonas.

A raíz de la Primera Reunión del Consejo de Cooperación Amazónica, llevada a cabo en la ciudad de Lima, entre los días 5 y 8 de julio de 1.983, en lo relacionado al numeral VII. Comercio y Transporte, se "RESALTAN: La importancia fundamental de la navegación fluvial como factor de integración y desarrollo regional, tomando en consideración las inmensas distancias amazónicas...." \*1. Se observa que ya en la misma ciudad de Lima, se concede la importancia

---

\*1\* FAG.76 Base Jurídica del Tratado de Cooperación Amazónica

necesaria cual es la trascendencia que tiene el sistema fluvial como medio de transporte, para los diferentes asociados del Tratado.

Con tal motivo, la Comisión de Transportes, continuó con los estudios encaminados a la elaboración del anunciado Reglamento, el mismo que fue puesto a consideración en la siguiente reunión del Consejo de Cooperación Amazónica que se llevó a cabo en la ciudad de La Paz, Bolivia.

Esta reunión, como ya se indicó, se realizó en los días 25 y 26 de septiembre de 1.986; previamente entre el 22 y 24 se efectuó la Reunión Técnica Preparatoria. En ésta, se pondría en consideración el Reglamento de Libre Navegación, en el cual se receptorían las Decisiones de la III Reunión Ordinaria del Consejo de Cooperación Amazónica, cuyo numeral 3. expresa: "Tomar nota del Proyecto de Reglamento multilateral para la Libre Navegación Comercial en los Ríos Amazónicos Internacionales, constante en el documento TCA/III CCA/SPT-BR/WP1/88 que incluye en los artículos XIV a XVII, las propuestas para la unificación de los sistemas de señalización, seguridad y control de navegación.- Instruir, al respecto, a la Secretaría Pro Tempore para que, en coordinación con el Grupo Ad Hoc de Consultas, promueva dentro de un período razonable de tiempo, una reunión en nivel técnico, con representantes de los países miembros para considerar

dicho proyecto y someter sus conclusiones a los países miembros.- Acoger las recomendaciones del Informe Final del Seminario sobre Alternativas Tecnológicas para las Telecomunicaciones en la Región Amazonica, constantes en el documento TCA/III CCA/SPT-BR/W.P.2/88." FAG.93 B.J.T.C.A. \*<sup>2</sup>

"Nuestro documento", con las referidas Decisiones, se perfeccionaría en el Reglamento el mismo que debería ser aprobado y advertido, en la prevista Reunión de los Presidentes de los Países Amazónicos, de Mayo de 1.989, a través de la Declaración de Manaus, Brasil.

En efecto, el 6 de Mayo del 89, los Presidentes de los países miembros del Tratado de Cooperación Amazónica, reunidos en Manaus, con el propósito de realizar una reflexión conjunta sobre sus intereses comunes en la región amazónica, adhirieron y aprobaron el "Reglamento General de Navegación Comercial en los Ríos Amazónicos Internacionales", menos coincidentalmente, por pedido del Presidente del Perú; cuya ausencia se trató de justificar por "tener que cumplir compromisos adquiridos", (lo del Presidente del Perú); Desde esa fecha hasta la presente no se ha podido contar con su adhesión, aspecto que nos llevó a afirmar, en algún momento, que para que una decisión del Tratado de Cooperación

---

<sup>2</sup> Base Jurídica Tratado de Cooperación Amazónica

Amazónica tenga efecto, se debía contar con la unanimidad de los socios.

### 3.3.2 EL REGLAMENTO

\*<sup>3</sup> Se manifiesta que a diferencia de otros convenios sudamericanos se hizo partiendo de bases más liberales, en donde los diferentes países Argentina, Uruguay, Bolivia en el mismo Amazonas y Brasil abrieron los ríos, Río de la Plata, Orinoco, Amazonas a los barcos de todas las naciones, aún cuando posteriormente se han impuesto algunas restricciones.

Por ello es que bajo el contexto del Tratado de Cooperación Amazónica los diferentes países signatarios aprobaron la idea de que se elabore el "Reglamento General de Navegación Comercial en los Ríos Amazónicos Internacionales".

El proyecto de Reglamento, en lo concerniente el Ambito de Aplicación, estipula que tendrá vigencia en el río Amazonas, en los demás ríos internacionales y/o cuando alguna de las partes declare internacional a uno de sus ríos, comunicará de ese particular a las otras. Se resalta el hecho de que para su aplicación es necesario que los países

---

\*<sup>3</sup> En la página 443 "Ríos Sudamericanos y Africanos" Charles G. Fenwich en su obra "Derecho Internacional"



declaren la internacionalización del o de los ríos que se considere adecuados, para aplicar el documento en estudio.

Para el efecto, es necesario señalar que a fin de declarar que un río es internacional, éste debe reunir ciertas características:

- Que siendo definido como límite entre países, los mismos usufructen su respectiva orilla. Por ejemplo el Río San Miguel, límite entre Ecuador y Colombia y el del río Putumayo.
- El caso de ríos cuyos cauces atraviesan por más de un país; el caso del río Catamayo, posteriormente Chira en el Perú, del Puyango luego llamado Tumbes.
- Ríos que por sus características especiales y que por convenir a los intereses de un determinado país son declarados internacionales.

El Ecuador como dueño de la parte septentrional de los ríos que desembocan en el Amazonas, dispone de un río, clásico internacional, el Putumayo, y como tal puede ser considerado como importante recurso para acceder al gran río; esa hidrovía atraviesa desde su nacimiento por Colombia y Ecuador; posteriormente entre Colombia y Perú, para

finalmente desembocar en el Amazonas, ya en territorio brasileño. Es un importante recurso fluvial para efectivizar nuestro derecho de acceder al sistema fluvial.

Otros ríos, el Aquarico, el Napo, el Curaray, el Pastaza, el Morona se constituyen en importantes recursos que luego de detenidos análisis pueden ser considerados para materializar nuestros derechos de acceso al Amazonas, de acuerdo al Protocolo de Río de Janeiro, sólo que serían binacionales.

En lo que atañe al TRANSPORTE es necesario remarcar que el proyecto de Reglamento determina la obligación de señalar los armadores autorizados para transportar carga, así como que las embarcaciones gozarán de igual tratamiento que el otorgado a los de bandera nacional que naveguen en el mismo tránsito fluvial.

De otro lado, en lo que concierne al control, las embarcaciones estarán sujetas al control migratorio, aduanero y sanitario, en el primero y último puerto habilitados donde se efectúen embarques o desembarques.

De igual manera se señala una serie de disposiciones que hacen relación a la señalización y seguridad de navegación

tales como: Cartas Náuticas, Derroteros de Navegación, Boletines de Profundidad y Calado y Avisos a los Navegantes; todos esos aspectos son de singular importancia dada la compleja y variada característica de los ríos amazónicos y que aseguran al máximo su actual y futura utilización.

De la lectura y análisis general del citado Reglamento se puede concluir que siendo varios los países interesados - siete de ocho - en la promulgación de este instrumento internacional, constituye un factor importante para materializar los intereses ecuatorianos a través de su acceso al Sistema Fluvial Amazónico.

## CAPITULO IV

### 4. PROPUESTA PARA EL ACCESO EFECTIVO DEL ECUADOR AL SISTEMA FLUVIAL

#### 4.1 INCIDENCIA DEL PROBLEMA DEL ALTO CENEPA.

Como consecuencia de un premeditado plan político-militar, que se había venido gestando durante el año 1.994 por parte del Perú, a través de una diversidad de actitudes intimidatorias; sobrevuelo de helicópteros artillados sobre poblaciones fronterizas ecuatorianas-Huaquillas-; soterradas o abiertas incursiones de fuerzas militares o policiales, afectando emblemas y pobladores ecuatorianos; incursiones de patrullas peruanas en zonas no delimitadas; veladas o frontales "recomendaciones" de jefes militares del ejército sureño para el desalojo de posiciones, tradicionalmente ecuatorianas, el 26 de enero de 1995 diversos destacamentos ecuatorianos, fueron atacados por intenso fuego de armas pesadas, aviación helicópteros e infantería peruanos los destacamentos de Teniente Ortíz, Etza, Soldado Monge, Cóndor Mirador, Coangos, Tiwintza, Base Sur, Base Norte, Cueva de los Tayos, defendidos con profesionalismo y valor, fueron rechazados uno a uno los intensos esfuerzos peruanos por ocupar dichas posiciones; esos hechos serían el inicio de una formidable reacción nacional que al grito de "ni un paso atrás" harían de TIWINTZA el nuevo símbolo del pueblo

ecuatoriano.

Los hechos subsiguientes, políticos, diplomáticos y militares servirían para conducir al país, remozado y orgulloso, a la búsqueda de la solución del inveterado conflicto con el Perú, a través de la cesación de fuegos, separación de fuerzas, desmovilización de los efectivos militares, desmilitarización del área de conflicto y, lo que es más importante a la difícil e interminable negociación para buscar la solución del problema limítrofe de una manera definitiva.

Sin embargo, otra es y debe ser, la actitud de la diplomacia ecuatoriana para negociar de igual a igual, sin complejos de naturaleza alguna, la solución definitiva. Claro está, para fines de este trabajo, que existe una gran diferencia es la conducta ecuatoriana, pues el gobierno nacional equivocada o acertadamente, declaró la vigencia del Protocolo de Río de Janeiro, que no es lo mismo que validez, dando énfasis a la tesis de la inejecutabilidad, por la problemática ampliamente conocida por todos los ecuatorianos. Este hecho indiscutiblemente influenciará enormemente, sobre la posible propuesta que se genera más adelante.

La situación enunciada, tiene singular incidencia sobre nuestro estudio y así lo enunciarnos en la introducción, pues

a partir de esa declaración oficial ecuatoriana, se debe dar un importante paso de aproximación entre dos posiciones irreductibles y totalmente distantes en sus criterios. Además, esa declaración iniciaría una aproximación al pensamiento de la comunidad internacional, principalmente americana, que propugna la validez de los tratados internacionales.

En cuanto hace relación al Perú este al haber "conseguido" uno de sus objetivos básicos de la política internacional, el reconocimiento del Ecuador al Protocolo de Río de Janeiro "está obligado moralmente" ante esa misma comunidad, a sentarse en la mesa de negociaciones para buscar por medios pacíficos la solución definitiva del viejo diferendo. Para ello ambos países deberán tener presente, que una negociación es un procedimiento en que las partes deben conceder y/o recibir concesiones recíprocas. El Ecuador con el reconocimiento del Protocolo ya dió una parte; el Perú, cuál será la suya?.....

Lo único cierto y real es que el reconocimiento del Protocolo de Río de Janeiro por parte del Ecuador, abre posibilidades para que el país pueda acceder al Sistema Fluvial Amazónico, situación resultante del reciente conflicto con el Perú.

## 4.2 PARTICIPACION CON COLOMBIA

### 4.2.1 ANTECEDENTES.

Como habíamos enunciado en capítulos anteriores, los países ribereños del Amazonas gozan de las libertades y derechos que tal situación les otorga, para la utilización del gran río, dentro de las normas constantes en el Derecho Internacional o a través, de convenios binacionales o multinacionales, con el resto de países que se encuentran en las mismas condiciones.

Colombia tiene acceso al Amazonas en un trecho muy corto, en el espacio denominado Trapecio de Leticia por una extensión muy pequeña pero decisiva para los efectos legales y económicos. Ese país tiene con el nuestro intereses comunes, al disponer de una frontera común y que tenemos dos importantes ríos navegables: el San Miguel y el Putumayo que constituyen accidentes fluviales naturales, utilizados como límites con el Ecuador.

### 4.2.2 PROYECCIONES.

Los ríos San Miguel y Putumayo, compartidos por Ecuador y Colombia como límites naturales son navegables y afluentes del Amazonas, creando condiciones de vida para los pobladores

de los dos países, que utilizan los cursos de agua como un importante medio de comunicación y de transporte.

Por ello los países han firmado algunos convenios para el aprovechamiento y/o mejoramiento de las cuencas citadas así como para construir un puente binacional sobre el río San Miguel, que prestará a su conclusión importantes servicios a la población de los dos países, así como es un medio que propende al proceso de Integración.

Ese hecho puede ser canalizado por la diplomacia ecuatoriana en beneficio del país, como un procedimiento de acceso al sistema fluvial amazónico; claro está, ello debe contar con la aceptación y acuerdo de Colombia en la proyección de esos ríos al Amazonas.

Sin embargo para ello, se podría acudir a los principios, del Derecho Internacional, que permiten y facilitan la utilización de ríos cuya área de influencia es internacional a través de los acuerdos o convenios binacionales o multinacionales, aspecto que debería ser respetado por otros países, en particular el Perú, como demostración de acatamiento a los acuerdos internacionales como el Tratado de Cooperación Amazónico.



Un convenio con Colombia por ejemplo, podría entre otros puntos conceder:

- Facilidades portuarias en Leticia para el Ecuador.
- La cabal utilización de los ríos internacionales" San Miguel y Putumayo sobre los cuales Ecuador, Colombia y Perú ejercen condominio y por ende deben ser utilizados igualitariamente con los mismos derechos, aún teniendo como obstáculo la resistencia del Protocolo de R. Janeiro.
- El intercambio y acceso de productos a poblaciones alejadas y aisladas, que por las condiciones geográficas tienen serias dificultades de aprovisionamiento, aspecto que favorece a los intereses ecuatorianos.

#### 4.2.3 CONCLUSION PARCIAL

Dada la vecindad con Colombia y fundamentalmente el manejo de intereses comunes con nuestro país, se presentan proyecciones importantes para la utilización de los recursos fluviales sobre los que se ejerce dominio y usufructo común.

### 4.3 EL REGLAMENTO DE NAVEGACION Y CONTROL DEL SISTEMA AMAZONICO.

#### 4.3.1 INTRODUCCION.

El Tratado de Cooperación Amazónica entre los diferentes aspectos, determina que las decisiones generadas por los asociados deben constar con el consenso de los mismos.

Este hecho ha generado la demora de la aprobación y ejecución del Reglamento de Navegación y Control del Sistema Amazónico, debido a la renuencia u oposición del Perú quien ha dado largas a la adhesión al citado instrumento, el mismo que se encuentra durmiendo el sueño de los justos.

Surge pues la lógica necesidad para el Ecuador, de la manera o procedimientos a seguir para alcanzar los siguientes objetivos:

- Reactualizar la necesidad del Reglamento de Navegación y Control del Sistema Amazónico.
- Promover reuniones, de interés común, con todos y cada uno de los países firmantes del Tratado.
- Negociar con el Perú, su aceptación y consecuente adhesión al Reglamento, en base a la concertación y

negociación de acuerdos económicos firmados con ese país.

#### 4.3.2 NECESIDAD DEL REGLAMENTO DE NAVEGACION Y CONTROL DEL SISTEMA AMAZONICO

Es indudable que el Tratado de Cooperación Amazónica, constituye el esfuerzo conjunto de los países, que por su ubicación geográfica tienen acceso directo o indirecto a la cuenca amazónica con las grandes ventajas económicas, sociales y de protección del ecosistema que implica para los intereses de los países.

Entre los acuerdos proyectados y puestos a consideración de los países integrantes del Tratado, es el que hace relación al Reglamento de Navegación y control del sistema amazónico, elemento hídrico de una extraordinaria proyección.

Esa proyección está dada por varios aspectos dignos de considerar:

- Como elemento de comunicación y unión con otras cuencas similares: el Orinoco y el Río de la Plata.
- Como medio de desarrollo y utilización de los pueblos y comunidades que habitan en los ríos de la cuenca

- amazonica, primero, asi como de la utilización racional inteligente de los recursos existentes en el área.
- Como medio disponible que permita la unión y la salida de los países ubicados en las costas de los Océanos Pacífico y Atlántico, dentro de su proyección geopolítica.
  - Como facilitador para el control precautelador y de conservación de las diferentes especies vegetales y animales existentes en la cuenca, asi como del medio ambiente.

Los aspectos enunciados son entre otros, factores que impulsan a la utilización reglamentada de los referidos recursos, evitando presiones, limitaciones u otros procedimientos restrictivos con las consecuentes divergencias que se pueden producir.

#### 4.3.3 REUNIONES DE CARACTER BINACIONAL

Este aspecto, desde el punto de vista ecuatoriano es de singular importancia, ya que trata de los procedimientos que debe emprender el Ecuador con los diferentes países - de una manera individual- y llegar a la firma de Convenios de interés común alrededor del sistema fluvial amazónico.

Si el Ecuador a través de esos convenios, se

convierte en el eje central contaría ya con el apoyo hipotético de cada uno de esos países, que teniendo un interés, común como base, estarían en condiciones de "presionar" al Perú en favor de nuestros intereses.

#### 4.3.4 NEGOCIACIONES CON EL PERU.

Es quizás el aspecto más difícil de lograr, por la política aplicada por el Perú, en todo lo que hace relación a nuestro país, en su afán primigenio de negar cualquier acceso ecuatoriano al río Amazonas.

Sin embargo es necesario realizar los estudios adecuados para plantear el tema de las negociaciones, sobre la cual resalta la enorme superficie territorial de ese país y en la cual se encuentran distribuidas poblaciones, caseríos y guarniciones militares que tienen como aspecto en común, las dificultades para su abastecimiento de productos vitales, por la ausencia de vías de comunicación, quedando a expensas de los medios aéreos.

Ese hecho es importantísimo, pues el Ecuador dispone de sus centros de acopio a distancias manejables y cercanos con regulares vías de comunicación, lo cual puede facilitar la exportación y/o distribución de productos ecuatorianos a los lugares enunciados en el párrafo anterior.

De otra parte, en fecha anterior el Ecuador firmó con el Perú, la autorización para que el transporte pesado de ese país circule por las carreteras ecuatorianas con dirección a Colombia. Esa concesión fue realizada sin que exista compensación equilibrada, pues para el Ecuador tiene menos incidencia el tráfico pesado en el Perú. Con motivo del conflicto bélico con ese país, todos los convenios firmados se encuentran suspensos, por lo que para su reiniciación, para discutir la salida del Ecuador a los ríos amazónicos, utilizando el Reglamento de navegación, tema de este acápite.

Con las herramientas adecuadas para negociar, con decisión y habilidad, se podrían crear las condiciones óptimas para alcanzar del Perú, junto a la acción iniciada con los otros países, la adhesión al Reglamento de navegación con lo cual se crearía la base para el acceso del Ecuador al sistema fluvial amazónico, aún sin tener en cuenta las disposiciones del Protocolo de Río de Janeiro (Art.VI).

#### **4.3.5 CONCLUSION PARCIAL.**

Es necesario que el Ecuador inicie un proceso de negociación agresivo, tendiente a obligar al Perú mediante actos específicos, su adhesión al Reglamento de Navegación Amazónico con lo que tendríamos libre acceso mediante ese procedimiento.

#### 4.4 APLICACION DEL PROTOCOLO DE RIO DE JANEIRO.

##### 4.4.1 INTRODUCCION.

Para todos los ecuatorianos es conocida la realidad negativa que ejerce en el alma nacional la sola presencia del nefasto, por decir lo menos, del citado instrumento internacional.

Sin embargo, el gobierno nacional, en una decisión discutible pero valiente y realista, declaró la vigencia, en contraposición de la tesis de nulidad o similares, que al respecto ha tenido el gobierno ecuatoriano. Se mantiene eso si, la tesis de inejecutabilidad, por las razones geográficas por todos conocidos.

El Perú, ha venido negando a rajatabla, prevalido de su enorme fuerza militar la existencia de cualquier problema, desconociendo las denuncias ecuatorianas. Sólo acepta que existe la realidad de un "pequeño trecho" de 78 Km. por demarcar, sobre las altas cumbres de la Cordillera del Cóndor.

Habiéndose materializado por parte del Ecuador, el reconocimiento del Protocolo de Río de Janeiro, constituye un primer paso de coincidencia de dos posiciones totalmente antagónicas que podrían, a través de negociaciones, buscar el punto de equilibrio para los intereses de los países.

#### 4.4.2 ANALISIS DEL PROBLEMA.

El artículo 6. del Protocolo de Río de Janeiro, preve la utilización de los ríos septentrionales del Amazonas, para nuestro país, el mismo que por razones conocidas, no lo ha utilizado.

Con el reconocimiento del Protocolo se abren las posibilidades para que el Ecuador pueda navegar con libertad y en pleno derecho, los ríos del sistema fluvial amazónico, pero para ello debe afrontar la parte difícil y complicada de la negociación, agravada por la presencia del conflicto del Alto Cenepa.

Los dos hechos nombrados, la presencia del Art. 6 del Protocolo y, el reconocimiento del mismo con la reserva enunciados posiciones antagónicas. Ello se produce por la obligatoriedad de las partes de aplicar las prescripciones constantes en el documento en referencia, que en el caso, es la utilización de los ríos septentrionales afluentes del



Amazónas.

Sin embargo es lógico suponer, que estando de por medio un proceso de negociación agravado por el reciente conflicto, la aplicabilidad del instrumento internacional citado, está pendiente mientras no se definan los puntos y sectores en divergencia. Pese a ello, las condiciones de ejecutabilidad actuales son muy probables, a diferencia de épocas recientes en que se consideraba como imposibles. De manera similar, a las condiciones existentes para el Tratado de Cooperación Amazónico, el Protocolo de Río de Janeiro, está en proceso pleno reconocimiento a través de la negociación; ambos con un elemento en contrario y opuesto, el Perú, y la actividad de terceros, que en el presente caso son los garantes. Ello obliga al Ecuador a desarrollar sus políticas y estrategias más adecuadas, para que durante el período de negociaciones pueda alcanzar la mayor parte de lo planificado.

En esas negociaciones deberá emprender procesos de conversaciones con cada uno de los Garantes y muy especialmente con el gobierno peruano. Con este último, con las dos posibilidades antes analizadas: El tratado de navegación y el Protocolo de Río.

#### 4.4.3 CONCLUSION PARCIAL

El reconocimiento de la vigencia del Protocolo de Río de Janeiro, abre una posibilidad muy interesante y asequible para que el Ecuador pueda, mediante ese instrumento utilizar el sistema fluvial amazónico.

#### 4.4.4 INTRODUCCION

Hemos visto que los aspectos tratados en el presente capítulo, hacen relación a dos convenios internacionales, diferentes entre si por los objetivos, temáticas y condiciones de ejecución pero también con similitudes como las siguientes:

- Actores : Ecuador y Perú
- Metas : Utilización de los ríos amazónicos
- Obstáculo : Política negativa peruana
- Interesado: Ecuador, deseo nacional

Nos referimos, como podemos suponer al Reglamento de navegación de los ríos amazónicos y por otro, al Protocolo de Río de Janeiro, situación que cuenta con la premisa básica y común "de la oposición peruana, para impedir el acceso del Ecuador a los citados recursos hídricos".

#### 4.4.5 PROCEDIMIENTOS

Los antecedentes existentes han sido enfocados individualmente así como, los cursos de acción a seguir por parte del Ecuador, los mismos que tienen una coincidencia: la oposición peruana. De ser así, el procedimiento a utilizar políticas perfectamente definidas que utilizan los mismos procedimientos, en donde estarán presentes todas las cartas ecuatorianas: económicas, políticas y geográficas; en estas últimas aquellas que son de interés del Perú, especialmente las que hacen relación a la condición de "país tapón" que tiene el Ecuador y que facilitarían o dificultarían las operaciones o intenciones comerciales del Perú; es lógico suponer que la concesión por parte ecuatoriana estará en relación directa a la mayor o menor apertura peruana.

Todos los estamentos del Estado ecuatoriano deberán estar íntimamente coordinados, para actuar solidariamente unidos y con un objetivo común, a fin de conseguir la materialización del objetivo ecuatoriano : el acceso libre, soberano y amplio al sistema fluvial amazónico y por ende al río Amazonas.

#### 4.4.6 CONCLUSION PARCIAL

El esfuerzo diplomático por parte de Ecuador, debe

contar con el apoyo irrestricto de todos los estamentos del Estado, que actuarían coordinados en pos del objetivo común.

## CAPITULO V

### 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 5.1 CONCLUSIONES

5.1.1 El Reciente conflicto no declarado del Alto Cenepa "concluido" con la firma del acuerdo de paz entre Ecuador y Perú así como, la consecución de los procesos de aspiración de fuerzas, proyectan la sombra amenazadora de un grave escollo cual es, el espíritu revanchista peruano, para el desarrollo del diálogo iniciado para negociar la solución definitiva, como influencia poderosa hacia cualquier propuesta de este trabajo, por parte de la omnimoda voluntad peruana.

5.1.2 El acceso efectivo del Ecuador al sistema fluvial amazónico, se encuentra en sus diferentes expresiones impedido totalmente en sus derechos naturales e históricos, por una política prepotente, ilegal y abusiva generada por los diferentes estamentos gubernamentales peruanos, dentro de un proceso debidamente planificado y orquestado.

5.1.3 El trabajo genera PROPUESTAS sobre las bases únicas, que al respecto existen y dados por y el Tratado de Cooperación Amazónica, convenios o tratados que

se constituyen en instrumentos que abrirían las puertas a nuestro país para materializar el magno ideal de los ecuatorianos, el acceso libre y soberano al sistema fluvial y al río Amazonas.

5.1.4 Es lamentable que los diferentes estamentos del Estado ecuatoriano, aporten muy limitadamente en la consecución de los ideales nacionales, cuando discordinadamente otorgan facilidades diversas: libre tránsito del transporte pesado peruano, de comercio, de ingreso de peruanos al territorio nacional, etc, a ese país, mientras que al mismo tiempo, éste nos niega facilidades o acceso a los ríos amazónicos. Todos los aspectos deben ser utilizadas como herramientas de negociación y de presión para materializar así nuestras aspiraciones.

5.1.5 La consecución del acceso al sistema fluvial Amazónico, sea cual sea el procedimiento empleado, se constituye en una herramienta geopolítica formidable para efectivizar la presencia del Ecuador en otro océano, el Atlántico, con las proyecciones del país hacia otros continentes y los demás países de la cuenca amazónica, cuyos ríos se constituyen en un valioso medio de enlace y comunicación.

5.1.6 La necesidad de organizar, preparar y planificar un equipo interinstitucional de alto nivel, encaminado a la consecución del acceso al sistema fluvial, coordinando todas las acciones que se planifiquen en los diferentes organismos del Estado y que permitan la materialización de ese ideal y lo que es más, en esa necesidad.

## 5.2 RECOMENDACION.

El Estado ecuatoriano, a través de su cancillería debe canalizar coordinadamente el esfuerzo nacional para negociar con el Perú, en igualdad de condiciones gracias a la exitosa operación militar del Alto Cenepa, la ADHESION al Reglamento de control y navegación de los ríos del Sistema fluvial Amazónico, preterida constantemente por los intereses peruanos; o, en su defecto que materialice la aplicación del Artículo No. 6 del Protocolo de Río de Janeiro, esto es la "utilización..." mientras duren las negociaciones tendientes a la búsqueda de la solución definitiva del problema territorial, como demostración con ese hecho de la "buena fé" por parte del Perú. Debe considerar en todo momento, las particulares concesiones otorgadas al vecino del sur, aplicando limitaciones o suspensiones para presionar a ese país, la (s) compensación (es) correspondiente (s) y que dé como resultado, la utilización real y efectiva de los ríos

amazónicos.- Concordante con ello debe desplegar el Ecuador, la aproximación a los miembros restantes del Tratado de Cooperación Amazónico y a los países garantes del Protocolo de Río de Janeiro, individual y/o colectivamente para negociar su apoyo, de cualquier naturaleza para que presionen al Perú a ceder en su intransigente posición. Los demás ministerios, con sus diferentes proyectos de carácter binacional con el Perú, deben contar con el visto bueno del Ministerio de Relaciones Exteriores. Conseguir del gobierno colombiano, la firma de un convenio, acorde a lo constante en el capítulo correspondiente, para la utilización conjunta de los ríos internacionales fronterizos. Este trabajo debe tener la paciencia, tenacidad y continuidad máximos ya que sólo así, se podrá cristalizar la utilización y/o acceso efectivo del Ecuador al Sistema Fluvial Amazónico.



## ANEXO "A"

### TRATADO DE COOPERACION AMAZONICA

La República de Bolivia, de Brasil, de Colombia, de Ecuador,  
de Guyana, de Perú, de Suriname y de Venezuela.

#### CONCIENTES

De la importancia que para cada una de las partes tienen sus  
respectivas negociaciones amazónicas como parte integrante de  
sus territorios.

#### ANIMADAS

Del común propósito de conjugar los esfuerzos que vienen  
emprendiendo, tanto en sus respectivos territorios como entre  
si mismas, para promover el desarrollo armónico de la  
Amazonia que permita una distribución equitativa de los  
beneficios de dicho desarrollo entre las Partes Contratantes,  
para elevar el nivel de vida de sus pueblos a fin de lograr  
la plena incorporación de sus territorios amazónicos a las  
respectivas economías nacionales.

## CONVENCIDAS

De la utilidad de compartir las experiencias nacionales en materia de promoción del desarrollo regional.

## CONSIDERANDO

Que para lograr un desarrollo integral de los respectivos territorios de la Amazonia es necesario mantener el equilibrio entre el crecimiento económico y la preservación del medio ambiente.

## CONSCIENTES

De que tanto el desarrollo socio-económico como la preservación del medio ambiente son responsabilidades inherentes a la soberanía de cada Estado, y que la cooperación entre las Partes Contratantes servirá para facilitar el cumplimiento de estas responsabilidades, continuando y ampliando los esfuerzos conjuntos que están realizando en materia de conservación ecológica de la Amazonía.

## SEGURAS

De que la cooperación entre las naciones latinoamericanas en materia específica que les son comunes contribuye el avance en el camino de la integración y solidaridad de toda

la América Latina.

#### **PERSUADIDAS**

De que el presente Tratado significa la iniciación de un proceso de cooperación que redundará en beneficio de sus respectivos países y de la Amazonía en su conjunto.

#### **RESUELVEN**

Suscribir el presente Tratado

#### **ARTICULO 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.

Parágrafo Único: Para tal fin, intercambiarán informaciones y concertarán acuerdo y entendimientos operativos, así como los instrumentos jurídicos pertinentes que permitan el cumplimiento de las finalidades del presente Tratado.

## ARTICULO II

El presente Tratado se aplicará en los territorios de las Partes Contratantes en la Cuenca Amazónica, así como también en cualquier territorio de una Parte Contratante que, por sus características geográficas, ecológicas o económicas, se considere estrechamente vinculado a la misma.

## ARTICULO 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 establecieran en el territorio de cada una de ellas. Tales reglamentos deberán, en lo posible, favorecer esa navegación y del comercio y guardar entre sí uniformidad.

Parágrafo Unico: El presente Artículo no será aplicable a la navegación de Cabotaje.

#### ARTICULO IV

Las Partes Contratantes proclaman que el uso y aprovechamiento exclusivo de los recursos naturales en sus respectivos territorios es derecho inherente a la soberanía del Estado y su ejercicio no tendrá otras restricciones que las que resulten del Decreto Internacional.

#### ARTICULO 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.

#### ARTICULO 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 expedita emprenderán según el caso, acciones nacionales, bilaterales o multilaterales para el mejoramiento y habilitación de esas vías navegables.

Parágrafo Unico: Para tal efecto se estudiarán las formas de

eliminar los obstáculos físicos que dificulten o impidan dicha navegación, así como los aspectos económicos y financieros correspondientes a fin de concretar los medios operativos más adecuados.

## ARTICULO VII

Teniendo presente la necesidad que el aprovechamiento de la flora y de la fauna de la Amazonía sea planificada, a fin de mantener el equilibrio ecológico de la región y preservar las especies, las Partes Contratantes deciden:

a. Promover la investigación científica y el intercambio de informaciones y de personal técnico entre las entidades competentes de los respectivos países, a fin de ampliar los conocimientos sobre los recursos de la flora y de la fauna de sus territorios amazónicos y prevenir y controlar las enfermedades en dichos territorios.

b. Establecer un sistema regular de intercambio adecuado de informaciones sobre las medidas de conservación de cada Estado haya adoptado o adopte en sus territorios amazónicos, los cuales serán materia de un informe anual presentado por cada país.

## ARTICULO VIII

Las Partes Contratantes deciden promover la coordinación de los actuales servicios de salud de sus respectivos territorios amazónicos y tomar medidas que sean aconsejables, con vistas a mejorar las condiciones sanitarias de la región y a perfeccionar los métodos tendientes a prevenir y combatir las epidemias.

## ARTICULO IX

Las Partes Contratantes convienen en establecer estrecha colaboración en los campos de la investigación científica y tecnológica con el objeto de crear condiciones adecuadas para acelerar el desarrollo económico y social de la región.

Parágrafo Primero: Para los fines del presente Tratado, la cooperación técnica y científica que será desarrollada entre las Partes Contratantes podrá asumir las siguientes formas:

- a. Realización conjunta coordinada de programas de investigación y desarrollo;
- b. Creación y operación de instituciones de investigación o de centros de perfeccionamiento, documentación, y organización de medios destinados a su difusión.

c. Organización de seminarios y conferencias, intercambio de informaciones y documentación, y organización de medios destinados a su difusión.

Parágrafo Segundo: Las Partes Contratantes podrán, siempre que lo juzguen necesario y conveniente, solicitar la participación de organismos internacionales en la ejecución de estudios, programas y proyectos resultantes de las formas de cooperación técnica y científica definidas en el Parágrafo Primero del presente Artículo.

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

#### ARTICULO XI

Con el propósito de incrementar el empleo racional de los



recursos humanos y naturales de sus respectivos territorios amazónicos, las Partes Contratantes concuerdan en estimular la realización de estudios y la adopción de medidas conjuntas tendientes a promover el desarrollo económico y social de esos territorios y a generar formas de complementación que refuerzan las acciones previstas en los planes nacionales para los referidos territorios.

#### ARTICULO 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 limítrofes, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales adecuados.

#### ARTICULO 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 culturales indígenas y a los recursos naturales.

#### ARTICULO XIV

Las Partes Contratantes cooperarán en el sentido de lograr la

eficacia de las medidas que se adopten para la conservación de las riquezas etnológicas del área amazónica.

#### ARTICULO XV

Las Partes Contratantes se esforzarán en mantener un intercambio permanente de informaciones y colaboración entre si y con los órganos de cooperación latinoamericanos, en las esferas de acción que se relacionan con las materias que son objeto de este Tratado.

#### ARTICULO 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.

#### ARTICULO XVII

Las Partes Contratantes podrán presentar iniciativas para la realización de estudios destinados a la concreción de proyectos de interés común, para el desarrollo de sus territorios amazónicos y en general que permitan el cumplimiento de las acciones contempladas en el presente Tratado.

Parágrafo Unico: Las Partes Contratantes acuerdan conceder especial atención a la consideración de iniciativas presentadas por países de menor desarrollo que impliquen esfuerzos y acciones conjuntas de las Partes.

#### ARTICULO 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.

#### ARTICULO XIX

Ni la celebración del presente Tratado, ni su ejecución tendrán efecto alguno sobre cualesquiera otros Tratados 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 sostengan cada parte Contratante.

## ARTICULO XX

Sin perjuicio de que posteriormente se establezca la periodicidad más adecuada, los Ministros de Relaciones Exteriores de las Partes Contratantes realizarán reuniones cada vez que lo juzquen conveniente u oportuno, a fin de fijar las directrices básicas de la política común, apreciar y evaluar la marcha general del proceso de Cooperación Amazónica y adoptar las decisiones tendientes a la realización de los fines propuestos en este instrumento.

parágrafo primero: Se celebrará reuniones de los Ministros de Relaciones Exteriores por incentivo de cualquiera de las Partes Contratantes siempre que cuente con el apoyo de por lo menos otros cuatro Estados Miembros.

Parágrafo Segundo: La primera reunión de Ministros de Relaciones Exteriores se celebrará dentro de los dos años siguientes a la fecha de entrada en vigor del presente Tratado. la sede y la fecha de la primera reunión serán fijadas mediante acuerdo de las Cancillerías de las Partes Contratantes.

Parágrafo Tercero: La designación del país sede de las reuniones obedecerá al criterio de rotación por orden alfabético.

## ARTICULO XXI

Representatntes diplomáticos de alto nivel de las Partes Contratantes se reunirán anualmente integrando el Consejo de Cooperación Amazónica con las siguientes atribuciones.

1. Velar por el cumplimiento de los objetivos y finalidades del Tratado.
2. Velar por el cumplimiento de las decisiones tomadas en las reuniones de Ministros de Relaciones Exteriores.
3. Recomendar a las Partes la conveniencia y oportunidad de celebrar reuniones de Ministros de Relaciones Exteriores y preparar la Agenda correspondiente.
4. Considerar las iniciativas y proyectos que presentan las Partes y adoptar las decisiones que correspondan, para la realización de estudios y proyectos bilaterales o multilaterales cuya ejecución, cuando fuera el caso, estará a cargo de las Comisiones Nacionales Permanentes.
5. Evaluar el cumplimiento de los proyectos de interés bilateral o multilaterales.
6. Adoptar sus normas de funcionamiento.

Parágrafo Primero: El Consejo podrá celebrar reuniones extraordinarias por iniciativas de cualquiera de las Partes Contratantes con el apoyo de la mayoría de los demás.

Parágrafo Segundo: La sede de las reuniones ordinarias se rotará por orden alfabético de las Partes Contratantes.

#### ARTICULO XXII

Las funciones de Secretaría serán ejercidas Pro tempore por la Parte Contratante en cuyo territorio haya de celebrarse la siguiente reunión ordinaria del Consejo de Cooperación Amazónica.

parágrafo Unico: La Secretaría Pro tempore enviará a las partes la documentación pertinente.

#### ARTICULO XXIII

Las partes Contratantes creará Comisiones Nacionales Permeantes encargadas de la aplicación en sus respectivos territorios de las disposiciones de este Tratado, así como de la ejecución de las decisiones adoptadas por las reuniones de los Ministros e Relaciones Exteriores y por el Consejo de Cooperación Amazónica, sin perjuicio de otras actividades que les encomiando cada Estado.

#### ARTICULO XXIV

Siempre que sea necesario, las Partes Contratantes podrán constituir Comisiones especiales destinadas al estudio de problemas o temas específicos relacionados con los fines de este Tratado.

#### ARTICULO XXV

Las decisiones adoptadas en reuniones que se efectúen de conformidad con los Artículos XX y XXI, requerirán siempre el voto unánime de los Países Miembros del presente Tratado. Las decisiones adoptadas en reuniones que se efectúen de conformidad con el Artículo XXIV requerirán siempre del voto unánime de los Países Participantes.

#### ARTICULOS XXVI

Las Partes Contratantes Acuedan que el presente Tratado no sera susceptible de reservas o declaraciones interpretativas.

#### ARTICULO XXVII

El presente Tratado tendrá duración ilimitada, y no estará abierto a adhesiones.

## ARTICULO XXVIII

El Presente Tratado será ratificado por las Partes Contratantes y los instrumentos de ratificación serán depositados, ante el Gobierno de la República Federativa del Brasil.

Parágrafo Segundo: La intención de denunciar el presente Tratado será comunicada por una Parte Contratante a las demás Partes Contratantes por lo menos noventa días antes de la entrega formal de instrumento de denuncia al Gobierno de la República Federativa del Brasil. Formalizada la denuncia, los efectos del Tratado cesarán para la Parte Contratante denunciante, en el plazo de un año.

Parágrafo Tercero: El presente Tratado será redactado en los idiomas español, holandés, inglés y portugués, haciendo todos igualmente.

EN FE DE LO CUAL, los Cancilleres que suscriben el presente Tratado.

HECHO en la ciudad de Brasilia, el 3 de julio de 1978, el cual quedará depositado en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil, que facilitará copias auténticas a los demás países firmantes.



## REGLAMENTO GENERAL DE NAVEGACION COMERCIAL EN LOS RIOS

### AMAZONICOS INTERNACIONALES

#### CONSIDERANDOS:

Las partes contratantes del Tratado de Cooperación Amazónica, en desarrollo del Parágrafo Unico del Artículo I de conformidad con el Artículo II del Tratado de Cooperación Amazónica,

RESUELVEN suscribir el presente Reglamento General:

#### DEL AMBITO DE APLICACION

Artículo 1.- Las normas del presente Reglamento General serán aplicables a la navegación con fines comerciales en el río Amazonas, en los demás ríos amazónicos internacionales, incluyendo aquellos declarados como tales por alguna de las Partes, en los tramos comprendidos entre los puertos habilitados de una Parte y puertos habilitados de otra Parte.

Artículo 2.- Cada Parte notificará a las otras los nombres, ubicación y demás características de sus puertos fluviales, habilitados para el comercio internacional entre las Partes.

La Parte que hubiera declarado internacional a uno de sus ríos, comunicará tal hecho a las otras Partes.

#### DE LA CARGA

Artículo 3.- El transporte fluvial de mercancías entre las Partes se efectuará, obligatoriamente, en embarcaciones de sus banderas.

Artículo 4.- Las Partes interesadas tomarán las medidas necesarias para buscar el equilibrio en la participación del transporte de bienes entre ellas, considerando los términos del intercambio del comercio fluvial.

La división de carga se efectuará en base al valor del flete.

Artículo 5.- La ejecución de este Reglamento General no implicará discriminación en la carga, ni ocasionará espera de embarques o desembarques superiores a dos (2) días para los productos perecederos y de fácil deterioro.

ni superior a diez (10) días para las otras cargas.

## DEL TRANSPORTE

Artículo 6.- Los armadores de una Parte, cuando necesiten arrendar embarcaciones, preferirán, bajo el principio de reciprocidad y en igualdad de condiciones, a embarcaciones de las otras Partes.

Para tal fin, las embarcaciones de cualquiera de las Partes, fletadas por las empresas de navegación de una de las Partes, serán consideradas como de bandera nacional del país que fleta.

Artículo 7.- Cuando una de las Partes otorgue autorización para fletar embarcaciones, informará de ello a las autoridades competentes de las otras Partes.

Artículo 8.- La preferencia en el transporte fluvial, establecida en este Reglamento General, se aplicará de manera que no provoque el encarecimiento de los fletes ni afecte el intercambio entre las Partes.

Artículo 9.- Las autoridades nacionales competentes de cada Parte designarán a los armadores, autorizados para el transporte de carga entre las Partes.

Artículo 10.- Sobre la base de las disposiciones legales vigentes en cada país, las embarcaciones de una de las Partes, que transporten carga a las otras Partes, gozarán en cada una de ellas de igual tratamiento que el dispensado a las de bandera nacional que operen en el mismo tránsito fluvial.

Artículo 11.- El aprovisionamiento de combustible de embarcaciones de una de las Partes, podrá efectuarse en cualquiera de los puertos de las otras Partes, mediante el pago de valores previamente establecidos por acuerdo entre las Partes.

#### DEL CONTROL

Artículo 12.- Las embarcaciones en viaje internacional, al servicio de cualquiera de las Partes, estarán sujetas al control migratorio, aduanero y sanitario de las autoridades nacionales, en el primero y último puerto habilitados donde se efectúen embarques o desembarques de personas o mercancías.

Artículo 13.- Las autoridades locales, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo anterior, podrán tomar medidas de control contempladas en sus legislaciones, durante la permanencia en su territorio.

## DE LA SEÑALIZACION Y SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

Artículo 14.- Cada Parte colocará las señales fijas o flotantes, de acuerdo a las características hidrodinámicas y morfológicas de los ríos.

Para el balizamiento se atenderá a las regulaciones y recomendaciones del Sistema de Boyado Marítimo-Región "B" de la International Association Lighthouse Authorities (IALA), en donde sea aplicable y, para el resto de la red fluvial, las Partes se encargarán de elaborar las normas necesarias, en el marco de la Comisión Especial de Transportes, Comunicaciones e Infraestructura de la Amazonía -CETICAM-, tratando de uniformar la señalización.

Artículo 15.- Las autoridades de los Servicios Hidrográficos de las Partes fomentarán el intercambio de información, referente a los factores de seguridad que incidan en la navegación por los ríos amazónicos internacionales, así como su divulgación a través de los diversos medios de comunicación disponibles, tales como Cartas Náuticas, Derroteros de Navegación, Boletines de Profundidad y Calado y Avidos a los Navegantes.

Artículo 16.- Las embarcaciones de las Partes, clasificadas en el grupo de las que requieren servicios de prácticos, cuando ingresen a territorio de la otra Parte,

serán conducidas por prácticos de cualquier nacionalidad de las Partes, siempre que estuvieren calificados para tales recorridos por las autoridades nacionales competentes.

La disposición del párrafo anterior será igualmente aplicable a embarcaciones internacionales.

Artículo 17.- Las embarcaciones que naveguen en aguas bajo jurisdicción de un País Miembro, están sujetas a las reglas dispuestas por el Reglamento Internacional para evitar abordajes en el mar (REPEAM/72). Las normas nacionales podrán aplicarse en forma complementaria al indicado reglamento internacional.

Las Partes divulgarán esas normas, para el cumplimiento de las mismas.

#### DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 18.- En las controversias que surjan por la aplicación o interpretación de este Reglamento General, las Partes buscarán la solución mediante la negociación directa entre las autoridades nacionales competentes; si este procedimiento no prosperare, utilizarán la negociación directa por la vía diplomática.

Las partes podrán solicitar el apoyo de la CETICAM para facilitar el proceso de la negociación directa.

Las Partes mantendrán informada de este proceso a la CETICAM.

Artículo 19.- Cualquiera de las Partes podrá solicitar una reunión de consulta entre las autoridades competentes, sobre las disposiciones y la aplicación del presente Reglamento General. La reunión tendrá lugar dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación del pedido, en la sede que se acuerde.

Artículo 20.- Los pedidos de consulta, conforme a lo previsto en el Artículo anterior, deberán hacerse por vías diplomáticas.

Las autoridades nacionales competentes podrán mantener contactos directos, para tratar asuntos cuya importancia no requiera consultas formales.

Artículo 21.- Con el propósito de actualizar y armonizar las legislaciones nacionales relativas a la navegación fluvial, las Partes intercambiarán los textos pertinentes; con el mismo objetivo, remitirán ejemplares a la CETICAM.

Artículo 22.- Las Partes adoptarán medidas adecuadas, a la brevedad posible, para simplificar y uniformar los documentos y trámites de recepción y despacho de embarcaciones, pasajeros y carga.

Artículo 23.- Conforme se presenten las necesidades, las Partes podrán, de común acuerdo, elaborar reglamentos especiales sobre temas específicos, en el marco de la CETICAM.

Artículo 24.- Las Partes acuerdan dar prioridad a la elaboración de un Reglamento Especial sobre el Medio Ambiente, teniendo en cuenta las recomendaciones de la CEMAA, para la conservación y preservación del sistema fluvial, a fin de contribuir a garantizar las condiciones adecuadas de navegabilidad.

Artículo 25.- Cada Parte indicará a las demás y a la CETICAM cuales son las autoridades nacionales competentes a las que se refiere este Reglamento General

Artículo 26.- La autoridad competente de una de las Partes informará a las autoridades competentes de las otras Partes, cuales son los documentos hábiles de identificación del Capitán y Tripulación en la embarcación, para efectos de control y acreditación oficial.



Artículo 27.- Lo establecido en este Reglamento General no es aplicable a la navegación marítima ni a la navegación fluvial de cabotaje.

Artículo 28.- El presente Reglamento General entrará en vigor treinta (30) días después de haber sido firmado por los Ministros de Relaciones Exteriores de los Estados Miembros del Tratado de Cooperación Amazónica.

Artículo 29.- Las reformas que se aprueben a este Reglamento General entrarán en vigor, siguiendo el procedimiento previsto en el Artículo anterior.

Hecho en la ciudad de , en español, inglés y portugués, los tres textos igualmente auténticos, a los días del mes de febrero de 1.992.

## BIBLIOGRAFIA BASICA ARCHIVOS

- DERECHO TERRITORIAL ECUATORIANA Julio Tobar Donoso  
Alfredo Luna Tobar
  
- BASE JURIDICA Y REGLAMENTARIA DE  
ASPECTOS INSTITUCIONALES DEL Documento SPT-TCA  
TRATADO DE COOPERACION AMAZONICA ECU-01
  
- INTEGRACION AMAZONICA:  
CORREDORES VIALES, HIDROVIAS Ministerio de RR.EE
  
- DEL PACIFICO A LA RED FLUVIAL Dr. Jose B. Castillo  
(Folletos) Vivanco
  
- VISION GEOPOLITICA DE LA FAJA  
FRONTERIZA EN LA REGION AMAZONICA Ing. Jorge Garcia
  
- TESIS DE GRADO DOCTORAL EL  
TRATADO DE COOPERACION AMAZONICA Crnl. Jaime Cervantes

ARCHIVOS

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

MICIP

COMANDO CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Quito, 19-06-95

ASESOR RESPONSABLE

EMB. LUIS NAVAEZ

CURSANTE

CRNL. RAMIRO OLEAS B.

AUTORIZACION DE PUBLICACION

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

Quito 19 de junio de 1995

FIRMA DEL CURSANTE

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ramiro Oleas Bermeo', with a horizontal line underlining the name.

CRNL. RAMIRO OLEAS BERMEO

NOMBRE DEL CURSANTE