

REPÚBLICA DEL ECUADOR
**INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
NACIONALES**

**MAESTRIA EN SEGURIDAD Y DESARROLLO CON MENCIÓN EN
GESTION PUBLICA Y GERENCIA EMPRESARIAL
XXVIII CURSO**

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN INDIVIDUAL

**ESTUDIO GEOPOLÍTICO DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA
FRANCISCO DE ORELLANA . MANTA / ESMERALDAS Y
SUS REPERCUSIONES.**

2000 Ë 2001



REPÚBLICA DEL ECUADOR

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES

**XXVIII CURSO SUPERIOR DE SEGURIDAD NACIONAL Y
DESARROLLO**

**ESTUDIO GEOPOLÍTICO DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA
FRANCISCO DE ORELLANA . MANTA / ESMERALDAS Y
SUS REPERCUSIONES.**

Tesis presentada como requisito para optar al Título de Máster en
Seguridad y Desarrollo con mención en Gestion Publica y Gerencia
Empresarial

Autor: CPMG-EM Manuel Balda Santos

Asesor: CPNV-EMC (RT) Galo Alemán R.

Quito, 04 de Junio del 2001

INDICE GENERAL

<u>CAPÍTULO</u>	<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINA</u>
	LISTA DE TABLAS.	v
	LISTA DE GRÁFICOS.	vi
	INTRODUCCIÓN.	1
I	ANTECEDENTES.	6
	1. Generalidades.	6
	2. Antecedentes Geopolíticos de la ruta Transoceánica.	8
	3. Antecedentes Históricos de la ruta Transoceánica.	14
	4. Acuerdos Bilaterales con Brasil relacionados con la ruta Transoceánica.	30
	5. El Tratado de Cooperación Amazónico.	36
	6. El Proceso de Paz con el Perú (Acuerdos de Brasilia).	38
II	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN GEOPOLÍTICA DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA.	53
	1. Influjos Geográficos de la Amazonía.	53
	2. Areas geográficas históricamente valiosas, críticas, tensas o que han sufrido modificaciones geopolíticas.	65
	3. Influjos de las Cuencas del Pacífico y del Atlántico.	81

III	ANALISIS DE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL ESTADO Y SUS INFLUJOS EN LA RUTA TRANSOCEÁNICA.	90
	1. Territorio.	90
	2. Población.	94
	3. Soberanía.	100
IV	ANALISIS DE LA CONTEXTURA DEL ESTADO Y SUS INFLUJOS EN LA RUTA TRANSOCEÁNICA.	104
	1. Las Fronteras.	104
	2. El Hinterland o Espacio de Crecimiento.	106
	3. El Heartland o Núcleo Vital.	108
	4. Las Comunicaciones.	110
V	IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA FRANCISCO DE ORELLANA Æ MANTA Æ ESMERALDAS.	118
	1. A la luz de los Objetivos Nacionales Permanentes.	118
	2. A la luz de Leyes y Principios Geopolíticos.	120
	3. Objetivos Geopolíticos de la ruta en estudio deducidos del presente análisis.	123
	4. Objetivos Geopolíticos de otros Estados que afecten al propio y posibilidades de estos Estados para alcanzarlos.	124
	5. Ubicación de la ruta Transoceánica.	125
	6. Características de la ruta Transoceánica.	128
	7. El Potencial de Comercio del Ecuador a través de	

	la ruta Transoceánica.	154
	8. Vulnerabilidades de la Ruta Transoceánica.	165
VI	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	169
	1. Conclusiones.	169
	2. Recomendaciones.	177
	ANEXOS	182
	ANEXO Í AÎ	182
	ANEXO Í BÎ	194
	BIBLIOGRAFÍA.	201

LISTA DE TABLAS

TABLA	PÁG.
TABLA N°1 : Superficie total por países de la Amazonía.	63
TABLA N°2 : Influjos de la ruta Transoceánica en el Territorio.	93
TABLA N°3 : Influjos de la ruta Transoceánica en la Población.	98
TABLA N°4 : Sistema Vial Nacional distribuido por regiones.	113
TABLA N°5 : Cuadro de distancias del río Napo.	134
TABLA N°6 : Cuadro de distancias de la ruta Transoceánica.	136
TABLA N°7 : Distancias Marítimas.	149
TABLA N°8 : Distancias Terrestres.	149
TABLA N°9 : Distancias Aéreas.	149
TABLA N°10: Rutas: Tiempos Comparados.	150
TABLA N°11: Rutas: Fletes Comparados.	150
TABLA N°12: Fletes Marítimo y Aéreo Lejano Oriente / Manta / Manaos.	151

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO	PÁG.
Gráfico N°1 : Posición Geográfica de la cuenca Amazónica y la ruta Transoceánica en el contexto Sudamericano.	56
Gráfico N°2 : Situación Relativa de la Amazonía y la ruta Transoceánica en el contexto mundial.	58
Gráfico N°3 : Configuración de la Amazonía y de la ruta Transoceánica en el continente Sudamericano.	62
Gráfico N°4 : El Tratado de Tordesillas de 1494.	68
Gráfico N°5 : El Reino de Quito, Cédula Real de 1563.	70
Gráfico N°6 : Tratado de San Ildefonso de 1777.	73
Gráfico N°7 : Areas valiosas que han sufrido modificaciones Geopolíticas en el Ecuador.	82
Gráfico N°8 : La ruta Transoceánica dentro del Territorio ecuatoriano y sus influjos.	111
Gráfico N°9 : Sistema Vial Nacional.	114
Gráfico N°10: Ubicación de la ruta Transoceánica.	126
Gráfico N°11: Transporte Fluvial Brasileño òRO-RO CABOCLOö	141
Gráfico N°12: Medios de Transportación.	143
Gráfico N°13: Transporte Marítimo/Fluvial Lejano Oriente-Manaos por el Canal de Panamá.	147
Gráfico N°14: Transporte Intermodal Marítimo / Aéreo.	148

INTRODUCCIÓN

Desde el punto de vista geopolítico, el empleo de la ruta Transoceánica, es de trascendental importancia para el Ecuador, ya que nos permite aplicar la Ley Geopolítica ~~La~~ aspiración de un Estado de poseer la salida a mares distintos, que en nuestro caso se lograría la salida hacia el Océano Atlántico para facilitar la comunicación con los centros de atracción mundial, regional y subregional y para utilizar el mayor número de Líneas de Comunicaciones Marítimas, lo cual le permitiría al Ecuador un mayor desarrollo económico, junto a otros factores de carácter social, cultural, político y militar.

El esquema prevaleciente de desarrollo polarizado en el Ecuador, ha propiciado la insatisfacción de las necesidades e intereses de las regiones tradicionalmente marginadas, sin incorporarlas a la economía y vida de la Nación, así como sin participar en las decisiones fundamentales del país.

El Núcleo Vital del Estado Ecuatoriano constituido por el triángulo de cohesión Quito - Guayaquil - Cuenca, no ha irradiado adecuadamente su influencia hacia el hinterland y fronteras, manteniendo un centralismo absorbente lo que ha incidido en la falta de creación de nuevos polos de desarrollo, siendo importante considerar una descentralización de los organismos estatales para propender a un desarrollo equilibrado del país; formular y aplicar una nueva estrategia de desarrollo Amazónico en la que se puede incluir el desarrollo del transporte y puertos fluviales a través de la gran red fluvial de la Cuenca Amazónica y acceder a la Ruta Transoceánica; robustecer las instancias locales de gobierno y desarrollo; estimular la participación popular en la gestión económica y territorial; privilegiar la inversión en infraestructura y organizar el espacio físico nacional potenciando las actividades regionales.

El país dispone de una gran red fluvial distribuida en las tres regiones naturales, particularmente en la Región Amazónica, donde sus cuencas no han sido desarrolladas convenientemente, para lo cual, el Ecuador debe encaminar los esfuerzos estatales hacia el desarrollo de dichas cuencas, especialmente del Oriente que es la que nos permite proyectarnos hacia el exterior y, de esta manera, tener una visión geopolítica de expansión pacífica.

La firma del Proceso de Paz entre Ecuador y Perú mediante los Acuerdos de Brasilia en Octubre de 1998 y puestos en vigencia el 13 de Mayo de 1999, ha sido de gran importancia y de extraordinaria trascendencia para potenciar las relaciones de amistad, comercio y especialmente el desarrollo de ambos países. Estos Acuerdos permiten al Ecuador tener acceso a la navegación por el Río Marañón y Amazonas, abriéndose un abanico de oportunidades para la ruta Transoceánica entre la cuenca del Atlántico a través de Brasil y la cuenca del Pacífico a través del Ecuador.

El tema propuesto en este estudio geopolítico es importante para el desarrollo del país, constituye otra alternativa para activar el Comercio Exterior a través de ésta ruta Transoceánica y para desarrollar las Provincias de la Región Oriental, actividad ésta que nos vincula al proceso de globalización de la economía.

La activación de la Ruta Transoceánica a través del Puerto Fluvial Francisco de Orellana y el aprovechamiento de la red fluvial Amazónica nos permite utilizar a los ríos como vías de comunicación para alcanzar la integración y cohesión nacional y regional.

La proyección exterior que tiene la ruta Transoceánica nos permite propiciar el robustecimiento de un frente solidario de los países

latinoamericanos mediante la participación en los esquemas de concertación e integración regionales; analizando los instrumentos internacionales a la luz de la participación e integración global de los países en desarrollo, así como también nos permite recuperar la dignidad, seriedad y respetabilidad de la política e imagen internacional del Ecuador con el fin de consolidar la identidad nacional en base a nuestras raíces históricas y defender la Soberanía e Integridad Territorial mediante procedimientos pacíficos.

La interdependencia económica es un hecho indiscutible entre los pueblos. La distribución desigual de los recursos ha obligado a las naciones a dejar cada vez más su aislamiento para entrar en la esfera del intercambio y comercialización más allá de sus fronteras y regiones.

Los nuevos patrones de producción y consumo tanto en los países desarrollados como en los ~~en~~ ^{en} vía de desarrollo, han abierto nuevos mercados y, en consecuencia, nuevos rumbos en el comercio internacional. Los intercambios de materias primas y productos acabados se realizan cada vez en mayores volúmenes entre las distintas naciones y regiones del orbe, obligando a una serie de innovaciones tecnológicas y cambios radicales en el campo del transporte.

Los transportes marítimo y fluvial son sin duda alguna los medios más importantes dentro del sistema de transportación internacional y, dentro de las distintas fases que lo conforman, el puerto constituye la fase más importante puesto que es la estación clave del trasbordo o transferencia de carga, el lugar donde las mercancías cambian de medio de transporte de y hacia los centros de producción o de consumo y, es aquí donde Francisco de Orellana se puede convertir en el primer puerto fluvial de transferencia de carga del Ecuador dentro de la Ruta Transoceánica, recibiendo y enviando mercadería de los países

condóminos de la Hoya Amazónica y de la cuenca del Atlántico hacia los países de la Comunidad Andina y de la cuenca del Pacífico y viceversa.

El tráfico fluvial por ésta ruta Transoceánica, pasaría a ser el más importante de América del Sur y el principal sistema de transportación del comercio internacional de los países en vías de desarrollo de ésta Región. Cae por su peso la importancia y necesidad de poseer un sistema portuario fluvial adecuado que lo facilite. Los grandes cambios tecnológicos en este campo, los volúmenes y composición de la carga obligan por sí mismos a la construcción y modernización de los puertos so pena de supresión del tráfico con el consecuente aislamiento internacional de la Nación. La eficacia de los puertos, en consecuencia, debe estar en relación directa con el desarrollo económico de un país, sobre todo en su comercio exterior.

La trascendencia económica de un puerto se manifiesta además por ser una unidad productora de servicios y elemento básico en la formación del capital de un país y en nuestro caso el crear y desarrollar como puerto fluvial a Francisco de Orellana significa el desarrollo de ésta ciudad, de toda la Provincia de Orellana y de la Región Amazónica por ser área de influencia.

En el primer capítulo se inicia con la conceptualización de lo que se entiende por geopolítica y lo que es un estudio geopolítico; luego se hace conocer el pensamiento geopolítico de importantes estudiosos ecuatorianos que tienen experiencias sobre el tema en estudio; se recuerda los antecedentes históricos de la ruta Transoceánica desde la conquista española, en la colonia y en la vida republicana. Se anotan los Acuerdos y Tratados bilaterales con los países condóminos de la gran Hoya Amazónica, así como también el Proceso de Paz con el Perú y sus repercusiones.

En los siguientes capítulos se analizan los influjos que sobre la ruta Transoceánica tienen los factores geográficos, los Elementos Constitutivos del Estado y su Contextura.

Por último, después de hacer conocer la importancia geopolítica de la ruta Transoceánica a la luz de los Objetivos Nacionales Permanentes y a la luz de las Leyes y Principios Geopolíticos, se deducen los objetivos geopolíticos de la ruta en estudio, los que le afectan de otros Estados y como combatirlos; luego se describe la ubicación de la ruta Transoceánica, sus características, sus potencialidades y vulnerabilidades, para finalmente llegar a unas conclusiones y recomendaciones válidas de acuerdo a los objetivos e hipótesis planteadas.

CAPITULO I

ANTECEDENTES

1. GENERALIDADES.

Empezaremos por conocer que se entiende por Geopolítica de acuerdo a lo que expresan varios pensadores; la Geopolítica no es una ciencia nueva, lo comprueban los estudios realizados por Herodoto, Tucídides, Platón, Aristóteles, Maquiavelo, Bodín, Botero, Montesquieu, etc., desde hace más de 20 siglos, aunque su verdadera aplicación e interés sólo data de hace 77 años a esta fecha.

Josué de Castro¹ en su libro *Geopolítica del Hambre* dice: Geopolítica es una palabra muy comprometida y mal entendida, degradada y distorsionada por la dialéctica nazi; el término geopolítica continúa manteniendo su jerarquía científica y es preciso rehabilitarla en su sentido más real. El sentido real de la palabra Geopolítica es el de una disciplina científica que busca establecer las correlaciones existentes entre los factores geográficos y los fenómenos políticos, a fin de demostrar que las doctrinas políticas no tienen sentido si no se consideran los cuadros geográficos, esto es sobresaliendo de la realidad y de las contingencias del medio natural o del medio cultural.

Se puede afirmar que, lo que llamamos Geopolítica no es un arte de acción política en la lucha entre los Estados, ni tampoco una fórmula mágica de predecir la historia, como pretendía Spengler. La Geopolítica

¹ Fuente: *Nociones Generales de Geopolítica* de BARBERIS J., Quito, Ministerio de Educación y Cultura, 1995.

es apenas un método de interpretación de la dinámica de los fenómenos políticos en su realidad espacial, con sus raíces hondamente adentradas en el suelo ambiental+.

El Crnl. Jorge Atencio² nos dice: %Geopolítica es la ciencia que estudia la influencia de los factores geográficos en la vida y evolución de los Estados, a fin de extraer conclusiones de carácter político. Guía al estadista en la conducción de la política interna y externa del Estado, y orienta al militar en la preparación de la defensa nacional y en la conducción estratégica; al facilitar la previsión del futuro mediante la consideración de la relativa permanencia de la realidad geográfica, les permite deducir la forma concordante con esta realidad en que se pueden alcanzar los objetivos y, en consecuencia, las medidas de conducción política y estratégica convenientes+.

El Gral. Pinochet Ugarte³, tiene una de las definiciones más completas, nos dice: %a Geopolítica es una rama de las ciencias políticas que, basada en los conocimientos geográficos, históricos, sociológicos, económicos, estratégicos y políticos, pasados y presentes, estudia un conjunto de la vida y desarrollo de una masa humana organizada en un espacio terrestre, analizando sus múltiples y recíprocas influencias (sangre-suelo), para deducir sus objetivos y estudiar sus proyecciones, con el fin de lograr en el futuro un mayor bienestar y felicidad para el pueblo+.

La Geopolítica es estudiada y usada a diario por los grandes poderes estatales y superestatales, con otros nombres para encubrir su verdad. Los estudios geográficos se hacen cada vez más necesarios, pues el conocimiento de la geografía mundial facilita la comprensión de

² Fuente: Que es la Geopolítica, por ATENCIO J., pág. 41, Buenos Aires, 1979.

³ Fuente: Manual de Geopolítica del I.A.E.N., pág. 22, Quito, 2000-2001.

esta materia. Aquellos presentan el panorama y sus facetas. La geopolítica analiza, interpreta, orienta y vinculada como está con la Defensa Nacional, usa de la estrategia en la paz.

Si hacemos una similitud entre los términos apreciación geopolítica y estudio geopolítico, podemos decir que éste⁴ es un proceso mental que se realiza con el fin de estudiar los influjos geopolíticos en un caso dado, permitiendo valorarlos, determinar su acción y deducir las medidas de conducción política que, desde el punto de vista de estos influjos, convenga adoptar en dicho caso+. A este concepto podemos añadir⁵:

- No sólo es un proceso mental, porque en ella juega papel importante el considerar las experiencias del pasado y los resultados del presente;
- Es un estudio que se proyecta al futuro, como resultado de sus conclusiones; y,
- Permite al Gobernante, Legislador, Internacionalista, Periodista, Estudioso, etc., aprovechar las recomendaciones que permitan llevar a la práctica los más amplios estudios geopolíticos en beneficio de un adecuado desarrollo de la Nación; y, en su aplicación la paz y el bienestar del conglomerado al que va dirigido el estudio de los problemas que analicemos.

2. ANTECEDENTES GEOPOLÍTICOS DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA.

Existen antecedentes de criterios diversos de varios geopolíticos ecuatorianos de cómo conectar la Cuenca del Pacífico con la enorme red fluvial del Amazonas y poder acceder al Océano Atlántico. Para esto se

⁴ Fuente: Que es la Geopolítica, por ATENCIO J., pág. 138, Buenos Aires, 1979.

⁵ Fuente: Nociones Generales de Geopolítica de BARBERIS J., pág. 364, Quito, 1995.

han considerado diferentes redes viales entre los puertos marítimos y los posibles puertos fluviales en la Amazonía que servirían como estación clave de trasbordo o como puertos de transferencia de carga, el lugar donde las mercancías cambian de medio de transporte de y hacia los centros de producción o de consumo.

Si el Ecuador, perdió la mayor parte de su territorio amazónico, fue precisamente porque su dirigencia orientó a una política de conformación de un triángulo de cohesión entre Quito, Guayaquil y Cuenca, descuidando totalmente las áreas de frontera y oriente. A más de las declaraciones de corte académico de una diplomacia vacía, sólo actitudes y voces casi aisladas como las de Crnel. Ing. Jorge García Negrete, Lauro Guerrero Becerra, Pío Jaramillo Alvarado, Dr. Bolívar Castillo Vivanco, significaron un atisbo de preocupación nacional por un área que recién cobró importancia real para el centro+ al impulso de las inversiones y regalías petroleras y casi tan solo como área de explotación de este recurso no renovable.

Como señala el Alcalde de Loja, Dr. Bolívar Castillo en su libro⁶, cuando ya termina el recurso petrolero, resulta evidente que nuestro país necesita replantear su estrategia de desarrollo y mediante políticas que tienen los riesgos propios de navegar contra la corriente, buscar la incorporación plena de su territorio en forma integral y equitativa. Antes que priorizar la satisfacción de necesidades de consumo en las masas empobrecidas de los suburbios de Quito y Guayaquil incrementando su aglomeración, es urgente aunque no político, dar apoyo real en sus actividades productivas a los habitantes del interior del país como campesinos, artesanos o industriales de las pequeñas urbes que es urgente robustecer. De ahí que la planificación sectorial y la estructura

⁶ Fuente: Descentralización del Estado y Desarrollo Fronterizo, por Dr. Bolívar Castillo Vivanco, Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana òBenjamín Carriónö Núcleo de Loja, 1995.

político-administrativa de tipo centralista (Quito, Guayaquil y Cuenca) debe ser sustituida por una estructura administrativa y una planificación Regional Descentralizada. Nada ha causado tantos estragos en nuestro país como la concepción de regiones verticales: COSTA-SIERRA-ORIENTE que realmente esconden la tripolaridad Quito-Guayaquil-Cuenca y que es urgente reemplazar por una Regionalización Horizontal. Una versión actualizada de esta regionalización horizontal, podría ser la planteada con motivo de la discusión y aprobación por el Congreso Nacional en 1985 de la Ley de Desarrollo Regional (Registro Oficial No 478 del 14 de Julio de 1986).

Se trata entonces de crear corredores horizontales congruentes o complementarios que en lo posible integran provincias de la costa con las de la sierra y oriente. Por cierto sabemos que en el área central esto no es precisamente factible mientras hay regiones horizontales como la Región Sur con una larga trayectoria histórica, pero la regionalización planteada luego de un prolongado estudio, tiende ciertamente a este ideal y con el paso del tiempo se irá complementando y perfeccionando, pero es necesario adoptar en forma urgente la decisión.

Estos corredores horizontales deben contar con vías que integren puertos del Pacífico con puertos fluviales de la Cuenca Amazónica. De entre éstos ya en función de país y de continente, es necesario ubicar aquel o aquellos que tengan mejores condiciones para convertirse en el puerto o los puertos que faciliten la interconexión de la Cuenca del Pacífico con la Red Fluvial Amazónica y salir al Océano Atlántico.

Los planteamientos sobre interconexión Pacífico . Amazonas existen desde que los españoles pusieron pie en éstas tierras, y existió la preocupación de acceder al *El Dorado*. Esta leyenda que inspiró al avance desde Panamá al Mar del Sur, agigantada por los hallazgos de los

primeros conquistadores en la Región Andina, aceleró a encontrar el mejor punto de cruce de la Gran Cordillera, que permita desde el Pacífico entrar en las ambicionadas regiones de ~~El Dorado~~. Los españoles sin cartografía, sin aerofotogrametría, ubicaron al mejor punto de cruce ya en 1548, entre Jambelí y el Marañón y para esto fundaron Loja en uno de los valles benignos ubicados en la parte en que la Cordillera Andina como decía Atahualpa Yupanqui "*se agacha y se arruga para que uno pase*". Dada la importancia de la misión a cumplir, consiguieron para esta ciudad, un escudo del Rey Felipe II que marcó para siempre su vocación de Puerta de Entrada al Dorado y hoy paso del Pacífico a la Amazonía o articulación, engranaje de las potencialidades de la Cuenca del Pacífico con las potencialidades de la Cuenca Amazónica.

Efectivamente aquí se encuentra la menor distancia entre un puerto del Pacífico y el punto más occidental de alta navegación del Río Marañón o Amazonas. Aquí se encuentran también los pasos más bajos de la Cordillera de los Andes que no alcanzan la altura de 2800 metros sobre el nivel del mar. No en vano existe una notable diferencia entre lo que pudo realizar desde Quito, Francisco de Orellana el descubridor del Amazonas, frente a la inmensa tarea cumplida desde Loja por Juan Salinas de Loyola y sus hombres. Con el paso del tiempo, el proyecto original fue abandonado y hoy al paso de los buscadores de oro, sólo se encuentran las extraordinarias ruinas de las ciudades fundadas en Yaguarzongo y Maynas. El poder económico y político se centralizó en Quito y Guayaquil y tan solo, al impulso de la explotación petrolera, renace la idea de una VÍA INTEROCÉANICA dejando al margen, sin la más mínima mención a la Vía del Yaguarzongo por cuanto los proyectos importantes del país se proyectan casi sólo con la óptica bipolar, ahora innovada pero centralista al fin, de la tesis del Triángulo de Cohesión (QUITO-Guayaquil-Cuenca). A manera de ejemplo me permito citar alguna bibliografía y artículos de prensa que exponen las tesis arriba

mencionadas: *Importancia Geopolítica de Cuenca*, Rafael Pesantez P. Diario El Comercio, Febrero 9 de 1990.- *La Provincia del Azuay dentro del marco de la Geopolítica Ecuatoriana*, Crnel. Ing. Jorge García Negrete.- *Conexión Hidrovia Sudamericana*, No 23 IGM.- *Hacia una Nueva Conciencia Geográfica* No 28 IGM y el artículo publicado en la revista del IGM No 30 *Carácter Interocéánico de la Carretera Méndez-Morona*, escrito también por el Sr. Crnel. (rt) Ing. Jorge García Negrete.

El Sr. Crnel. Ing. García Negrete en su interesante estudio que se publica en la revista N° 30 del IGM, trata de demostrar el carácter *interoceánico* de la carretera Méndez . Morona y para ello dentro del marco de su concepción geopolítica triangular (Quito-Guayaquil-Cuenca) establece DOS CORREDORES INTEROCEÁNICOS que los analiza, con admirable precisión, en sus condiciones viales y fluviales. EL DEL NORTE desde Esmeraldas hacia Pto. El Carmen en el Putumayo y Coca en el Napo con 794 y 545 kilómetros de recorrido y el CORREDOR DEL SUR desde Guayaquil o Puerto Bolívar, pasando por Cuenca, hasta *Puerto Proaño* sobre el río Morona con 502 y 506 kilómetros, claro que en este caso habría que sumar los 560 kilómetros de recorrido por el meándrico río Morona hasta su desembocadura en el Marañón a la altura de Puerto América, con que se tendrían realmente mucho más de mil kilómetros de recorrido. Es necesario recalcar, que no existiendo los estudios de considerables tramos de estas rutas, sólo es posible hablar de distancias aproximadas.

EL CORREDOR DEL NORTE tiene su importancia, por cuanto aún cuando no esté enfocado en términos de la óptima interconexión entre el Pacífico y la Cuenca Amazónica, constituye realmente el acceso de la Capital de la República hacia la importante zona petrolera y sirve tanto para el mantenimiento del oleoducto y más instalaciones como para la colonización que se está efectuando de estos territorios. Por lo pronto el

país debería pensar en la necesidad de construir y equipar un buen puerto fluvial en Francisco de Orellana, en la provincia de Orellana como una obra de mayor prioridad nacional que los aeropuertos paralelos de Quito y Guayaquil.

EL CORREDOR DEL SUR si bien es cierto que la Cía. Andrade-Gutiérrez, contratista de la construcción de la carretera Méndez-Morona, mediante embarcaciones tipo *%catamarán+* logró en invierno subir su maquinaria con algunas dificultades por el Morona, ello no elimina el hecho objetivo de que el mencionado río con su origen en el propio oriente, tiene regular caudal y alguna cantidad de meandros que a más de presentar algunos obstáculos y peligros para la navegación, incrementan su recorrido. De manera que este corredor, tiene su importancia desde el punto de vista de permitir el acceso de la REGIÓN CAÑARI hacia los territorios del Santiago y el Morona y robustecer así la extraordinaria labor colonizadora y dé impulso a la producción ganadera, realizada por el laborioso pueblo azuayo en los valles del Upano y Alto Morona; desde *%Puerto Proaño+* se puede acceder hasta Puerto América (Perú) en el Maraón, y de esta manera queda conectada la Ruta Transoceánica para salir al Océano Atlántico por Manaos y Belém (Brasil).

Valiosos estudios geográficos realizados por Ecuador y Perú demuestran la absoluta importancia de interconectar la Cuenca del Pacífico con la Red Fluvial Amazónico-Atlántica, prolongando la Vía Interoceánica Sur por vía terrestre desde el área de la confluencia del río Yaupi con el Santiago en el Ecuador hasta Santa María de Nieva en el Perú siguiendo la margen derecha del río Santiago.

A más de las constataciones de carácter histórico y geográfico que han sido tradicionales desde la época colonial ya que no fue en forma casual ni circunstancial que los españoles escogieron el Valle de

Cuxibamba para establecer una ciudad desde la cual fuera posible dirigir la conquista y colonización de la Amazonía por la Leyenda del Dorado y la constatación de las riquezas auríferas. Importantes estudios geopolíticos realizados en el exterior demuestran la absoluta importancia de interconectar la Cuenca del Pacífico con la Red Fluvial Amazónico-Atlántica a través del área en la cual desciende notablemente la Cordillera de los Andes a la vez que existe la menor distancia entre un puerto del Pacífico y el punto más occidental de alta navegabilidad del Marañón que constituye la columna vertebral a la que confluyen desde el Norte y desde el Sur los grandes caudales que conforman una verdadera red que entrecruza el continente y generan la posibilidad de interconectar las cuencas del Orinoco en el Norte y del Paraná-Río de la Plata en el Sur (Objetivo de la Vía Marginal de la selva).

Dentro de los Acuerdos de Brasilia, en el Proceso de Paz con el Perú, se realizó un Análisis y Estudio del establecimiento del Eje de Interconexión Vial que unirá territorio ecuatoriano con el Marañón-Amazonas al que hace referencia el artículo XXI del Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad. En éste estudio, después de exponer sus criterios respecto a la evaluación técnica, económica y de impacto ambiental descritas en el ANEXO 7, el Perú descartó, la Alternativa de Ruta del Eje de Interconexión Vial que presentó el Ecuador a pedido de Loja, el trazado de carretera de Loja-Zamora-Pachicutza-Borja (Vía del Yaguarzongo).

3. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA.

3.1. Los Precursores: Orellana y Teixeira⁷

⁷ Fuente de información: Vía Interoceánica, Comisión Mixta Ecuador-Brasil, Subcomisión Técnica de Transportes, Quito, Instituto Geográfico Militar, 1967.

Las expediciones de Francisco de Orellana de 1.541-42 en sentido Oeste-Este y de Pedro Teixeira de 1.638-39, en viaje de ida y vuelta a Quito, siguiendo el curso del río Napo primero y luego por el río Amazonas hasta llegar al Océano Atlántico, realmente constituyen dos hechos de gran significación histórica y geográfica.

Es admirable que en aquellos lejanos tiempos, en donde la ciencia geográfica no estaba desarrollada y en donde la civilización recién empezaba a sembrar sus benéficas semillas, que se hayan efectuado esas expediciones por regiones desconocidas y en una longitud superior a los 5.000 km. No cabe duda que el espíritu aventurero y conquistador de los españoles y lusitanos de aquellos siglos se encontraba en el más alto nivel histórico.

La historia debe tomar en cuenta, sobre todo, a los hombres que sirvieron a la civilización, a la cultura y a la ciencia y no las pasiones que, en momentos cruciales, deben haber alterado el equilibrio espiritual de hombres que encontraron en un medio que jamás habían conocido, el hambre y la hostilidad del clima y de las tribus salvajes.

Orellana era un militar muy culto y emprendedor. La decisión de seguir por su cuenta el viaje por el Napo y, luego, por el Amazonas, sin duda alguna se debe al convencimiento que tuvo para considerar a la Cordillera Andina como la divisoria de aguas entre el Pacífico (conocido desde Panamá a Cabo de Hornos) y otro mar desconocido. En efecto, Orellana conocía que la más importante y más grande masa de agua dulce que desembocaba en el Pacífico era el río Guayas. Como fundador de Guayaquil, era el español que disponía de mejores conocimientos geográficos de las áreas sudamericanas ocupadas por los españoles. En estas circunstancias, la gesta de Orellana y de los Quiteños al descubrir el Amazonas y, por vez primera haber cruzado del

Pacífico al Atlántico, constituye el hecho precursor más destacado de las vías interoceánicas. Nítidamente se observa la magnífica visión en utilizar los cursos fluviales casi desde sus nacientes, como vías de transporte, aspecto éste que tiene especial importancia en la Ruta Transoceánica Belém . Manaos . Francisco de Orellana . Manta / Esmeraldas, motivo de este estudio, la cual con 5.156 km. de longitud, los 4.568 km. corresponden al aprovechamiento fluvial y 588 km. al sistema terrestre, con porcentajes de 88,6% y 11,4%, respectivamente.

El esfuerzo de Orellana entre 1.541-42 se debió al afán de descubrir nuevas tierras, para ampliar las fronteras de las posesiones españolas en el Nuevo Mundo. También se debió al anhelo de riquezas, que después de todo era uno de los objetivos de los conquistadores españoles, de acuerdo a su clase social y nivel cultural.

Hoy, desde 1.958 al 2.000, años entre los cuales se han realizado grandes esfuerzos para unir, de manera definitiva y concreta ambos océanos, el anhelo fundamental está de acuerdo con la imposición del siglo XXI: la integración de zonas abandonadas a la civilización, al desenvolvimiento económico y social, a encaminar los esfuerzos estatales hacia el desarrollo de las cuencas especialmente las de la región Oriental y desarrollar una infraestructura que permita la utilización de los ríos como vías de comunicación para alcanzar la integración y cohesión social de la población ecuatoriana.

Lo admirable, en realidad, es que después de más de 450 años del descubrimiento del Amazonas, se haya tomado la firme decisión de unir los dos océanos empleando la técnica moderna y teniendo como objetivo fundamental la utilización de nuevas tierras para que sean ocupadas por el exceso de población que existe en muchas áreas de los países amazónicos, principalmente con los que tienen contacto con el Pacífico.

La expedición de Pedro Teixeira entre 1.638-39, o sea, un siglo después del descubrimiento de Orellana, se realizó en momentos en que existía un solo Rey para España y Portugal, o sea que no hubo ambición alguna de la nación lusitana para ampliar sus fronteras hacia el Occidente. En consecuencia, las actividades expedicionarias efectuadas en esos años por españoles y lusitanos, solamente tendieron a incorporar nuevas tierras desconocidas, para una misma corona.

La presencia de los padres franciscanos Domingo de Brieba y André de Toledo, en Belém, a fines de 1.637, que habían recorrido la misma ruta de Orellana, entusiasmó al Gobernador Interino y resolvió explorar el Amazonas, río arriba, para ampliar las fronteras metropolitanas que, en esa época, no estaban muy distante de Belém. La expedición al mando de Pedro Teixeira, realizó el viaje desde Belém hacia Quito y regresó por la misma ruta a través del río Napo y luego por el río Amazonas hasta arribar a Belém nuevamente, recorriendo cerca de 10.000 km. en más de dos años. El espíritu emprendedor del hombre lusitano, plenamente confirmado con las andanzas y aventuras posteriores de los bandeirantes, ha dejado para la historia esta magnífica expedición, como una de las bases más firmes para el conocimiento geográfico de la región y la más elocuente y real experiencia para la unión de los dos océanos, a través de la más grande, misteriosa y desconocida hoy fluvial del mundo.

Francisco de Orellana y Pedro Teixeira siempre ocuparán un lugar de preponderancia en el Proyecto que Ecuador y Brasil están llevando a efecto, impulsados por el único afán de imprimir nuevos rumbos a la vida de la familia amazónica, teniendo presente la aceleración de su desenvolvimiento, la plena movilización de sus recursos y la convergencia de iniciativas para esta obra de redención de áreas todavía abandonadas.

Por sobre toda otra consideración, la Ruta Transoceánica, recorrida por Orellana y por Teixeira, es una causa que reclama la reunión y coordinación y que tiene como meta la prosperidad, el mejoramiento y la liberación económico . social de una parte considerable de la humanidad privada todavía de los elementos indispensables para una existencia digna, a la altura de los ideales del bienestar individual y colectivo, que inspiran y justifican el concepto de la democracia contemporánea.

Los nombres de Orellana y Teixeira transmitieron valor, constancia y voluntad a todos aquellos que, a cargo de las actividades de la Sub-Comisión Técnica de Transportes . Ecuador . Brasil, terminan con la misión a ellos encomendada; las mismas virtudes inspirarán a los hombres encargados de su construcción a corto plazo.

3.2. El Viaje Interoceánico de La Condamine y Pedro Vicente Maldonado⁸.

El académico francés La Condamine, después de realizar su trabajo de medición de un arco meridiano en el Ecuador en el año de 1.743, resolvió volver a Europa por el río Amazonas.

Se aprovisionó de instrumental e información que, principalmente, la proveyó don Pedro Vicente Maldonado, insigne personalidad ecuatoriana, a quien La Condamine confió la ejecución de gran parte de los trabajos de la Misión Académica Francesa. A la fecha, Maldonado ya tenía un mapa de la Provincia de Esmeraldas y otro de la Provincia de Quito, calificado éste último por Humboldt como una obra maestra, comparable a los mapas de Egipto y de las grandes Indias.

⁸ Fuente: *Apreciación Geopolítica del Proyecto de la Vía Multimodal, Interoceánica Guayaquil-Morona-Manaos-Belém*, por ARELLANO J., Guayaquil, Academia de Guerra Naval, 1992.

Maldonado penetró en la región oriental por Baños hacia Canelos, navegó por el río Pastaza y después de un penoso recorrido llegó al punto de cita, la Laguna. La Condamine, en cambio, salió de Cuenca, tomó el camino de Loja y se internó hacia el Pongo de Manseriche, navegando por el río Santiago, llegando a Borja, 3 leguas más abajo de la Laguna, sitio al que arribó el 19 de Julio de 1.743, donde hacía seis meses que lo esperaba Pedro Vicente Maldonado. Continuaron navegando por el Amazonas, y el 3 de Septiembre de 1.743, arribaron a Belém de Pará, desde donde divisaron el inmenso Atlántico. He aquí otra hazaña de dos visionarios y científicos, el uno ecuatoriano que, partiendo de puntos diferentes (Baños y Cuenca) navegaron por el Pastaza y Santiago para continuar por el Amazonas en una prueba de la interconexión fluvial de nuestros Andes con el Océano Atlántico.

3.3. Vía Interoceánica por el Río Morona. Ruta del General Proaño⁹.

El General Victor Proaño, mejor conocido en el siglo XIX como el **GENERAL MORONA**, es quien descubrió las fuentes de origen y exploró en su totalidad el río Morona en el año de 1.861; fue el primer ecuatoriano en navegar sus aguas y hacer amistad con los pueblos ribereños; puso todo su empeño en hacer conocer y difundir la importancia del río Morona como el tramo que se necesitaba para habilitar una **línea de Comunicación** con Europa, que saliese desde Guayaquil, cruzase la sierra ecuatoriana, hasta Macas, siguiese por el río Morona y el río Marañón-Amazonas, sin tener que pasar por el Pongo de Manseriche.

⁹ Fuente: *Apreciación Geopolítica del Proyecto de la Vía Multimodal, Interoceánica Guayaquil-Morona-Manaos-Belém*, por ARELLANO J., Guayaquil, Academia de Guerra Naval, 1992; *Visión Geopolítica y Geoestratégica del General Victor Proaño Carrión*, por BORJA I. Quito, Revista de las Fuerzas Armadas del Ecuador N° 123, 1998.

Es importante recordar quien fue el General Proaño, cómo realizó su descubrimiento, cual fue el planteamiento que en 1.867 propuso y que fue respaldado por los Congresos de los dos países de Ecuador y Perú. De su síntesis biográfica se conoce de la personalidad de este militar latacungueño, con maestría en Filosofía en Bogotá, tiene estudios en medicina. Su participación política en el segundo gobierno de Flores, en la Revolución de los tres pesos, en el gobierno de Rocafuerte, la Revolución Marcista, en el gobierno de García Moreno, de Veintimilla, fue siempre gravitante y opuesto a todos los desmanes e injusticias de estos gobiernos, motivos por los cuales sufrió constantes destierros hacia el exterior y dentro del país, fue obligado a guardar encierro en las prisiones existentes, y, como en ellas también constituía un peligro, fue confinado por varias ocasiones a la ciudad de Macas.

Ya en Macas, Proaño orienta su esfuerzo de investigador a conocer los pueblos indígenas, los secretos de la selva, sus ríos y decide explorar el río Morona en su totalidad, incluyendo la navegación sobre el río Amazonas. El General Proaño navegó casi por todos los grandes ríos amazónicos: el Tigre, Corrientes, Pastaza, Napo, habiendo avanzado inclusive hasta Iquitos . Manaos y finalizando en Belém de Pará.

Desafortunadamente, su proyecto de la vía interoceánica no fue acogido por el gobierno Garciano, el que estuvo más preocupado por las luchas internas que amenazaban desintegrar el país, antes que por la integridad de nuestra región Amazónica. En cambio los militares peruanos supieron aprovechar bien esta situación. En efecto, tal como lo refiere el Contralmirante peruano Arrospi de Mejia, el estudio de Proaño de esta vía hacia el Atlántico, llegó al Congreso Peruano en 1.864, donde fue estudiado con entusiasmo y sirvió de antecedente para la primera navegación por el río Morona del recién adquirido vapor peruano Explorador Napo, en Julio de 1.867, al mando del Capitán de Corbeta de

la Armada Peruana, Mariano Adrián Vargas, quien navega 228 millas por el Morona, definiéndolo al río como una $\frac{1}{6}$ cadena de vueltas sin fin y cuyo verdadero curso en rumbo directo puede reducirse a dos quintas partes de la extensión navegada.

El Almirante Faura, en su libro *Ríos de la Amazonía Peruana*, reconoce también que este viaje a lo largo del Morona, fue a consecuencia de la audaz acción del General ecuatoriano Víctor Proaño que ya lo recorrió en 1.861, a bordo de unas balsas. Indica, además, que a partir de este hecho, se organiza una expedición peruana que iría por la vía de Guayaquil a Riobamba a practicar el reconocimiento cartográfico de la vía en cuestión; Proaño debía organizar la de su país, pero fue culpado por su gobierno de traición, imputándole de haber ido al Perú a vender el territorio de su país natal. La sensatez y la historia hablan a favor de Proaño.

Finalmente, la expedición continuó solo con participación peruana, pasó por Macas, luego Miazal, descendió por el Morona, llegó hasta el Maraón y finalizó en Iquitos.

El Congreso ecuatoriano, mediante decretos del 16 de Diciembre de 1.865, el 23 de Octubre de 1.867 reconoce el trabajo y respalda las acciones de exploración realizadas por el General Proaño y en 1868 el mismo Congreso ordena que se indemnicen sus trabajos. Aunque en la práctica no se lo haya hecho totalmente, es necesario notar el interés, al menos político que se le dio a este incansable explorador e investigador. He aquí este relevante antecedente de la vía Interoceánica, utilizando el río Morona.

3.4. Vía Interoceánica San Lorenzo Æ Manaos¹⁰.

Ecuador y Brasil han sido los países más interesados en tratar de conectar las cuencas del Pacífico con la del Atlántico a través de la inmensa Red Fluvial del Amazonas.

Históricamente, las relaciones entre estos dos países se han desarrollado en un ambiente de franca cordialidad producida por la inexistencia de intereses antagónicos. Por su ubicación geográfica y por la situación de no ser países fronterizos, permite al Ecuador y al Brasil una gran libertad de acción para crear, desarrollar y alcanzar objetivos de mutuo interés. Este interés común se vio reflejado con la recomendación de la Comisión Mixta Ecuador . Brasil, el 21 de Diciembre de 1960 de crear una vía de comunicación que permita el intercambio comercial, político y social de ambos países uniendo materialmente al puerto de San Lorenzo de Ecuador con el puerto Fluvial de Manaos en Brasil y alcanzar una mayor cohesión social de los pueblos a lo largo de esta Vía Interoceánica, o sea uniendo el Pacífico con el Atlántico.

En realidad la Vía Interoceánica estuvo programada para unir a San Lorenzo con Manaos por medio de un sistema mixto de transportes:

- Ferroviario, desde San Lorenzo hasta Quito con 373 km.
- Motorizado (Carretera), desde Quito hasta Puerto Putumayo con 487 km.
- Fluvial, desde Puerto Putumayo hasta Manaos, con una longitud de 2887 km. de los cuales 1789 km. utilizando el río Putumayo (IZA) y 1148 km. utilizando el río Amazonas hasta el Puerto Fluvial de Manaos.

¹⁰ Fuente de información: Vía Interoceánica, Comisión Mixta Ecuador-Brasil, Subcomisión Técnica de Transportes, Quito, Instituto Geográfico Militar, 1967.

El Sector Ferroviario: desde el mes de Agosto de 1957, el ferrocarril Quito . San Lorenzo se encontraba en operación, por lo tanto era una vía existente y no tenía costo de operación.

El Sector Motorizado (Carretera): al 21 de Diciembre de 1960, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones del Ecuador disponía de los estudios de la carretera Quito . Baeza con una longitud de 114 km y a la Subcomisión Mixta le correspondió hacer el estudio del tramo Baeza . Puerto Putumayo cruzando por Francisco de Orellana para utilizar el río Napo como vía fluvial alterna al río Putumayo.

El Sector Fluvial: corresponde desde Puerto Putumayo que se constituye en el Puerto Fluvial más importante de unión entre el Pacífico y el Atlántico pues se encuentra a menor distancia del Océano Pacífico. Luego viene la navegación por el Río Putumayo que es satisfactoriamente navegable durante todo el año, desde su confluencia con el Amazonas en San Antonio de Iza hasta Puerto Putumayo punto terminal de la navegación.

Para el estudio de las condiciones de navegabilidad del río Putumayo y terminal fluvial, fue creada la Sección Hidrográfica, en la Sub-Comisión Técnica de Transportes. De esta manera, era necesario disponer de elementos de juicio para concretar la unión de los Océanos Pacífico y Atlántico. La distancia entre Manaos y puerto Putumayo es de 2.887 km., de los cuales 1508 km. pertenecen al territorio brasileño. Aquella distancia podría ser recorrida en 14 días, a razón de 6 nudos y 20 horas diarias.

Como conclusiones del estudio Topohidrográfico del río Putumayo tenemos:

- El río Putumayo es satisfactoriamente navegable durante todo el año, desde su confluencia con el Amazonas en San Antonio de Iza hasta Puerto Asís, punto terminal de la navegación en Colombia, en una longitud de 1890 km.
- Hay puntos de difícil paso que son traspuestos gracias al buen conocimiento de los prácticos locales, cuyo contingente es indispensable.
- Ninguna obra destinada al mejoramiento de las condiciones de navegabilidad del río debe ser realizada por el momento, pues la intensidad de la navegación actual no justifica su costo.
- En caso de que fuera incrementada la navegación, sería aconsejable la limpieza de algunos sectores del río.
- El diseño de las embarcaciones debe ser adaptado a las características del río, sin sobrepasar los 3 pies de calado.
- Si se mejoran las condiciones de proyecto y propulsión, sería posible obtener transportes de mayor capacidad y rapidez.
- El transporte de carga debe ser realizado por barcazas de 25 mts. de eslora y que en su peso no sobrepase los tres pies de calado, empujados por remolcadores de igual calado y motores con un mínimo 500 HP a fin de vencer las correntadas cuya velocidad alcanza hasta 5 millas por hora. En el invierno, estas barcazas muy bien podrían subir a 7 pies de calado.
- En la organización de los convoyes se deberá evitar la extremada longitud, para facilitar el paso por los lugares difíciles, por los canales estrechos y curvas pequeñas.
- Sería conveniente aprovechar la experiencia del Brasil en diseño, construcción y financiamiento de embarcaciones fluviales.

La Vía Interoceánica San Lorenzo . Manaos, en su mayor longitud utiliza a los ríos Putumayo y Amazonas como vías de comunicación. Por ser el transporte fluvial más barato que el motorizado y ferroviario, el

Proyecto de la Sub-Comisión Técnica Ecuatoriano-Brasileña, considerando la posición geográfica del mismo, implícitamente le da un especial carácter si se lo analiza con lo relacionado a costos de transporte.

Considerando los países amazónicos por los que cruza la Vía Interoceánica, se observa que:

- Desde San Lorenzo (Esmeraldas) a Puerto Putumayo, o sea en todo su desarrollo terrestre, está trazado íntegramente por territorio ecuatoriano.
- Desde Puerto Putumayo hasta su desembocadura en el Amazonas, se utiliza el río Putumayo en una longitud de 1739 km., el cual pertenece por contiguo y por sucesivo a Ecuador, Colombia, Perú y Brasil. Por último se utiliza el Amazonas en un sector que es íntegramente brasileño.

Este trazado del Proyecto, realmente le da el carácter de una obra multinacional y de esta manera debe ser calificado y considerado para ulteriores finalidades de integración regional.

La Sub-Comisión Técnica de Transportes desarrolló actividades de manera ininterrumpida desde el mes de Junio de 1963 hasta Marzo de 1973. Contando para ello de una Partida Anual que el Ministerio de Obras Públicas destinó a ese organismo formado por técnicos ecuatorianos y brasileños. Con esos fondos se realizaron los Estudios de Ruta y Preliminares en la Región Amazónica desde Papallacta hasta Puerto Putumayo siguiendo varias direcciones o rutas para elegir la más conveniente en base de comparación de varios tópicos de diversa índole.

El Ecuador proporcionó los fondos para los Estudios en sus diferentes fases en el campo y en la oficina. El Brasil facilitó aviones y barcos para el levantamiento aerofotogramétrico de las rutas y para el levantamiento ecobatimétrico (topohidrográfico) del río Putumayo desde su unión con el río San Miguel hasta su desembocadura en el río Amazonas.

Por cuanto el Ministerio de Obras Públicas a partir de Marzo de 1973 no hizo constar la partida correspondiente para la Sub-Comisión, ésta dio por terminadas sus actividades, justamente cuando se encontraban realizándose los Estudios de Ruta hacia San Lorenzo tomando a la población de Otavalo como punto de partida.

El 3 de Julio de 1978, las repúblicas de Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Perú, Suriname, Venezuela y Guyana, suscribieron en la ciudad de Brasilia el Tratado de Cooperación Amazónica. El Art. 10 de dicho Tratado establece que, Las partes contratantes coinciden en la conveniencia de crear una infraestructura física adecuada entre sus respectivos países, especialmente, en los aspectos de transporte y comunicación.

Por consiguiente, se comprometen a estudiar las formas más armónicas de establecer o perfeccionar las interconexiones viales, de transporte fluvial, aéreo y de telecomunicaciones, teniendo en cuenta los planes y programas de cada país para lograr el objetivo prioritario de incorporar plenamente esos territorios amazónicos a sus respectivas economías nacionales.

➤ **Situación actual de la Vía Interoceánica¹¹.**

¹¹ Fuente de información: Visita y apuntes del geopolítico Crnl. García Negrete; Ministerio de Relaciones Exteriores, División de Tratados.

De los antecedentes se desprende que existe la decisión política de los gobiernos de Ecuador y Brasil, de establecer una comunicación terrestre entre San Lorenzo y puerto Putumayo y de éste por vía fluvial hasta Manaus que permita el aprovechamiento de las zonas francas, materia de los acuerdos antes mencionados.

Es obvio que al cristalizarse esta decisión se establecería una línea de comunicación que permitiría el transporte ininterrumpido entre los Océanos Pacífico y Atlántico, dadas las características del Puerto de Manaus al que tienen acceso barcos de más de 25.000 toneladas. Por esta razón, el proyecto fue concebido desde su iniciación como una vía Interoceánica.

En su concepción original, esta vía estaba programada como un sistema mixto de transporte (ferroviario, carretera y fluvial). Esta concepción fue lógica al final de la década de 1950 ya que las obras de construcción del ferrocarril Ibarra - San Lorenzo se encontraban en su fase final y por otra parte, el plan de integración vial de la región nor-occidental del país aún se encontraba en sus etapas iniciales con la construcción de la carretera Santo Domingo de los Colorados . Quinindé . Esmeraldas.

El acelerado desarrollo de la infraestructura vial y portuaria que se realizó en las décadas 1960 y 1980 ha producido cambios estructurales en los sistemas de transporte y comunicación que no habían sido visualizados en los años en que se iniciaron los estudios de la vía Interoceánica.

Los hechos más importantes que deben tomarse en cuenta son:

- La habilitación de los puertos marítimos de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar.
- La construcción de la carretera Quito-Santo Domingo-Quinindé-Esmeraldas, eje vial de comunicación de la región nor-occidental del país.
- La construcción de la carretera Quito . Papallacta-Baeza (100 km) y del tramo Baeza-Nueva Loja-Puerto Putumayo (367 km) como consecuencia del desarrollo de la zona petrolera y de la construcción del oleoducto trans-ecuatoriano

Las razones anteriores indican que en la actualidad, la ruta más apropiada para el transporte terrestre en el territorio ecuatoriano, de la vía Interoceánica, sería la carretera que une el puerto marítimo de Esmeraldas con el puerto fluvial de Putumayo (carretera Esmeraldas-Quito-Baeza-Francisco de Orellana-Puerto Putumayo).

En caso de aceptarse esta alternativa, sería necesario modificar transitoria o definitivamente la decisión del gobierno del Ecuador respecto de la creación de una zona franca a favor del Brasil, en el puerto de San Lorenzo, y considerar la creación de dicha zona franca en el puerto de Esmeraldas, como ya se trató en la Primera Reunión de la Sub-Comisión de Cooperación Económica y Técnica de la Comisión Mixta Ecuador-Brasil.

Establecida la unión terrestre entre el puerto marítimo de Esmeraldas y el puerto fluvial de Putumayo, en la confluencia de los ríos San Miguel y Putumayo, el sistema de transporte de la vía Interoceánica sería fluvial, utilizando el río Putumayo hasta su desembocadura en el río Amazonas y, posteriormente, por éste hasta el puerto y zona franca de Manaos.

Los estudios realizados por la Sub-Comisión Técnica de Transportes confirman la navegabilidad del río Putumayo, durante todo el año, utilizando barcazas de poco calado (3 pies) accionados por remolcadores. Debe notarse que éstas serían las condiciones mínimas de navegabilidad en la época de estiaje, ya que en la temporada de lluvias, podría utilizarse embarcaciones hasta de 7 pies de calado.

En los aproximadamente 1.740 km. de longitud entre el puerto Putumayo y su desembocadura en el Amazonas, el río Putumayo (que en territorio del Brasil se denomina río Iza) tiene la condición de río internacional. En efecto, entre la desembocadura del río San Miguel (Puerto Putumayo) y la desembocadura del río Guepi, la margen izquierda pertenece a Colombia y la margen derecha al Ecuador; entre el río Guepi y la desembocadura del río Yaguas (Puerto Córdoba) la margen izquierda continúa en territorio de Colombia y la margen derecha pertenece al Perú; entre puerto de Córdoba y Tarapacá (Trapezio de Leticia) el río Putumayo atraviesa territorio de Colombia; luego cambia de nombre, convirtiéndose en río Iza en territorio del Brasil, hasta su desembocadura en el río Amazonas.

La distancia entre la desembocadura del río Iza en el Amazonas hasta Manaus es de 1.150 km. El río Amazonas es navegable en este tramo por barcos hasta de 20 pies de calado, lo que permite una carga útil de 15.000 a 20.000 toneladas. Esto haría posible el trasbordo de carga desde las barcazas de bajo tonelaje a barcos de gran capacidad.

Para desarrollar un sistema de transporte fluvial que sea técnica y económicamente viable, será necesario contar con empresas de transporte que podrían tener un carácter binacional ecuatoriano-brasileño. También será imperativo, en un futuro cercano, contar con facilidades de astilleros modernos en puerto Putumayo para la construcción de barcazas

apropiadas para el tipo de transporte que se requiere en los ríos de esta región.

4. ACUERDOS BILATERALES CON BRASIL RELACIONADOS CON LA RUTA TRANSOCEÁNICA¹².

Desde el inicio de su vida republicana, el Ecuador ha mantenido sus relaciones bilaterales con Brasil con la finalidad de alcanzar un mayor desarrollo económico y social de sus pueblos, dándole mayor importancia a sus respectivas situaciones espaciales.

Las grandes controversias a nivel mundial despertó a los países sudamericanos a tratar de formar grandes alianzas regionales y subregionales para obtener mayores beneficios y poder enfrentar los problemas en situaciones más favorables. Se hizo, en consecuencia, indispensable un mutuo conocimiento de sus pueblos, de sus necesidades, de sus posibilidades, de sus condiciones para satisfacer sus mutuos requerimientos relacionados al comercio y a la industria; en suma, el imperativo del intercambio en todos los aspectos, a fin de alcanzar un mejor nivel de vida de sus pueblos y llegar a una integración regional.

Las naciones sudamericanas han realizado esfuerzos especiales para alcanzar ese intercambio comercial y se refieren a las vías de comunicación como el medio físico para alcanzarlo.

Así tenemos que las Repúblicas de Ecuador y Brasil, animadas siempre del deseo de consolidar cada vez más sus relaciones de antigua amistad y de promover y facilitar en sus regiones amazónicas y fronteras comunes el comercio y la libre navegación fluvial han resuelto

¹² Fuente de información: Acuerdos Bilaterales con Brasil. Quito, División de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores.

determinar en un Tratado especial los principios y las bases de dicho comercio y navegación, y con tal fin firmaron en la ciudad de Río de Janeiro el 10 de Mayo de 1907 el Tratado sobre Comercio y Navegación Fluvial.

Sin entrar a examinar las vías de comunicación que se han construido en Sudamérica, como estimuladoras geoeconómicas y como aplicación de la geopolítica de los diferentes países, de acuerdo a sus respectivos conceptos espaciales, se tratará de inmediato de todos los hechos realizados y que se refieren, exclusivamente, a la Vía Interoceánica San Lorenzo . Manaos.

4.1. Acuerdo para la Constitución de una Comisión Mixta.

El 4 de Mayo de 1953, en Río de Janeiro, el Ecuador y el Brasil suscriben el Acuerdo para la constitución de una Comisión Mixta Brasileña . Ecuatoriana para intensificar el intercambio económico entre los dos países y ver la posibilidad de establecimiento de puertos francos en zonas de mayor interés y conveniencia recíprocas+.

4.2. La Ley N° 3173 Promulgada por el Brasil el 6 de Junio de 1957 Declarando al Puerto de Manaos Zona Franca para los Países Amazónicos.

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

Mayo de 1967, en la ciudad de Bogotá, 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 El Carmen de Putumayo.

La parte principal de esta Ley se recoge en su Artículo primero, donde expresa la creación en Manaos, Capital del Estado de Amazonas, de 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 Amazonía de los países interesados limítrofes del Brasil o que sean bañados por aguas tributarias del río Amazonas.

4.3. Creación del Puerto Libre en San Lorenzo.

El Gobierno del Ecuador, con motivo de la visita del Señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Brasil, Doctor José Carlos De Macedo Soares, en reciprocidad a la creación por parte de Brasil de la Zona Franca de Manaos, ofreció al Brasil el Puerto de San Lorenzo, Provincia de Esmeraldas, como Puerto Libre, por medio de la Nota N° 2-DDP en Quito, el 5 de Marzo de 1958, es decir, un puerto libre sobre el Pacífico, otorgándole los derechos necesarios para utilizarlo como entrada o salida de productos brasileños, lugar de almacenamiento o base de operaciones para el intercambio comercial.

De esta manera , tanto Ecuador como Brasil disponían de una Zona Franca en Manaos y de un Puerto Libre en San Lorenzo, respectivamente, como un efecto inmediato de la Ley N° 3173. Los objetivos de esta mutua concesión, están expresados muy elocuentemente en la Nota que el Canciller ecuatoriano dirigió al Canciller brasileño y en la respectiva contestación de su homólogo.

4.4. Convenio sobre Bases para la Cooperación Económica y Técnica entre el Ecuador y el Brasil.

Además de los documentos anteriores, suscritos en Quito el 5 de Marzo de 1958, se firmó un Convenio complementario del Acuerdo del 4 de Mayo de 1953 de mayor significación e importancia. Se creó la Comisión Mixta con especiales objetivos y en forma definitiva se sentaron las Bases para la Cooperación Económica y Técnica entre el Ecuador y el Brasil, que pueda contribuir al desenvolvimiento equilibrado y coordinado de los recursos naturales y de capacidad productiva de los dos países. Este Convenio es el de más alto nivel por haber sido suscrito por los Excelentísimos Presidentes de las dos Repúblicas y por tanto el documento de mayor importancia de este análisis.

El Poder Legislativo del Ecuador formalizó la creación de la zona franca, mediante Ley publicada en el Registro Oficial N° 711, el 9 de Enero de 1959.

4.5. Declaración Conjunta.

El 8 de Diciembre de 1959, se realizó la declaración conjunta de los Ministros de Relaciones Exteriores del Ecuador y del Brasil, reafirma la determinación de los dos países de buscar la efectiva utilización de las zonas francas que se concedieron mutuamente. Para instrumentar las decisiones del Convenio de Marzo de 1958, en lo relacionado con el desarrollo de los medios de comunicación entre los puertos de San Lorenzo y Manaos, los Ministros acordaron la creación de una Sub-Comisión Técnica de Transportes, encargada de estudiar este tema, en el marco de la Comisión Mixta.

4.6. Reunión de la Comisión Mixta en Río de Janeiro, del 19 al 21 de Diciembre de 1960.

A fines de Diciembre de 1960, se reunió por vez primera en Río de Janeiro, la Comisión Mixta Ecuador-Brasil para tratar de varios asuntos que eran de interés para los dos gobiernos, entre los más importantes en la Agenda estaban la Coordinación del planeamiento de los sistemas de transporte terrestre y fluvial, y examen de proyectos concretos. En ésta reunión se concretó la decisión de crear la Sub-Comisión Técnica de Transportes.

La Sub-Comisión Técnica inició sus labores en Junio de 1963 y funcionó ininterrumpidamente hasta el mes de Marzo de 1973. Los objetivos primordiales encomendados a dicha Sub-Comisión fueron: los estudios preliminares y definitivos de la vía Interoceánica San Lorenzo . Manaos; los estudios tendientes a mejorar la navegabilidad del río Putumayo; los estudios para la construcción de instalaciones portuarias en puerto Putumayo.

4.7. Segunda Reunión Plenaria de la Comisión Mixta Ecuador-Brasil.

Del 12 al 14 de Febrero de 1970, se celebró en Quito, la Segunda Reunión Plenaria de la Comisión Mixta Ecuador-Brasil. La Resolución X aprobada en esta Reunión tiene especial interés sobre este tema. Entre los considerandos de esta resolución se mencionan los siguientes:

Que las condiciones técnicas del trecho ferroviario Quito-San Lorenzo tal vez no proporcionen el transporte más económico en ese sector de la vía Interoceánica.

Que existen carreteras en buenas condiciones técnicas y en vías de recibir total pavimentación, entre Quito e Ibarra y Quito . Esmeraldas+

Que la construcción del Puerto de Esmeraldas deberá iniciarse a la brevedad posible, inclusive el terminal petrolero+

En su parte resolutive incluyó:

Recomendar a los gobiernos de Brasil y Ecuador 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 un puerto en el Océano Pacífico+

En consecuencia, en esta reunión se descartó a San Lorenzo como puerto en el Pacífico, eligiéndose a Esmeraldas para tal finalidad.

4.8. Primera Reunión de la Sub-Comisión de Cooperación Económica y Técnica de la Comisión Mixta Ecuador-Brasil.

Esta Primera Reunión se realizó en Brasilia del 22 al 25 de Noviembre de 1971. En el capítulo de Transportes y actividades conexas, el Grupo II de trabajo discutió la situación del puerto de San Lorenzo con el objeto de su habilitación como puerto libre para el Brasil, de acuerdo con términos del ofrecimiento hecho por el gobierno del Ecuador en 1958. En este Acuerdo, la Delegación del Brasil tomó nota con agrado de la disposición del gobierno del Ecuador de examinar la concesión transitoria al Brasil de las facilidades de puerto libre en otra zona portuaria, escogida de común acuerdo, hasta que el puerto de San Lorenzo se halle debidamente habilitado. Por otra parte, en el tema Constitución de Empresas binacionales+ que se estudió en el Grupo I, la Delegación del Ecuador puso énfasis, entre los posibles campos de actividad, en la

formación de una empresa mixta ecuatoriano-brasileña para la explotación de transporte fluvial entre ambos países.

5. EL TRATADO DE COOPERACIÓN AMAZÓNICA¹³.

Por iniciativa del gobierno del Brasil y luego de algunas reuniones y negociaciones, las Repúblicas de Bolivia, del Brasil, de Colombia, del Ecuador, del Perú, de Suriname, de Venezuela y de Guyana, conscientes de la importancia que para cada una de las Partes tienen sus respectivas regiones amazónicas como parte integrante de sus territorios, el 3 de Julio de 1978 en la ciudad de Brasilia, firmaron el Tratado de Cooperación Amazónica.

Dentro de este estudio geopolítico, al mencionar este Pacto Amazónico, quiero resaltar su valor y la gran trascendencia que ha significado para todos los países condóminos de la gran Hoya Amazónica como un gran paso al proceso de integración regional y continental.

Con la firma de este Tratado de Cooperación Amazónica, los Estados Amazónicos expresaron su proyección de aplicar la Ley Geopolítica ~~la~~ aspiración de un estado de poseer la salida a mares distintos, para facilitar la comunicación con los centros de atracción regional, mundial y para utilizar el mayor número de Líneas de Comunicaciones Marítimas, lo cual les permitiría a éstos países un mayor desarrollo económico, una distribución equitativa de los beneficios del desarrollo de la Amazonia, para elevar el nivel de vida de sus pueblos y a fin de lograr la plena incorporación de sus territorios amazónicos a las respectivas economías nacionales.

¹³ Fuente de información: Tratado de Cooperación Amazónica, Quito, Imprenta del Ministerio de Relaciones Exteriores, 1978.

El Tratado de Cooperación Amazónica para el Ecuador es muy importante, ya que le sirve de estímulo al transporte y como elementos de cohesión social. Así mismo permitiría desarrollar y crear nuevos polos de desarrollo en la Región Amazónica e integrar a las comunidades indígenas a la sociedad.

Con el propósito de centrarme al tema de interés de la presente tesis, me voy a referir a los puntos más importantes de este Tratado que guardan relación con este estudio geopolítico:

- El Artículo tercero nos menciona la libertad de navegación comercial por el Amazonas cuando dice: *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 establecieren en el territorio de cada una de ellas. Tales reglamentos deberán, en lo posible favorecer esa navegación y el comercio y guardar entre sí uniformidad.*

- En su Artículo quinto hace mención a 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.

- Así mismo en su Artículo sexto nos habla de las conexiones interoceánicas cuando expresa: *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+.

- En su Artículo décimo 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 transportes fluviales, aéreos y de telecomunicaciones, teniendo en cuenta los planes y programas de cada país para lograr el objetivo prioritario de incorporar plenamente esos territorios amazónicos a sus respectivas economías nacionales.

6. EL PROCESO DE PAZ CON EL PERÚ (ACUERDOS DE BRASILIA)¹⁴.

El tema territorial con el Perú, ha sido siempre el mayor problema de la historia del Ecuador desde el inicio de su vida republicana, cerrado finalmente, por el Acuerdo de Paz firmado en Brasilia el 26 de Octubre de 1998 (ANEXO %a+).

El problema de límites bilateral había condicionado un temperamento y determinado una actitud en los dos pueblos, que los condujo a desenvolver sus relaciones en un escenario contradictorio que, por un lado, demandaba la más activa y estrecha cooperación como corresponde a dos pueblos vecinos que se necesitan mutuamente y, por

¹⁴ Fuente de información: FRONTERAS para la paz y el desarrollo Ecuador-Perú, HURTADO C., Paz con Dignidad I, II y III, Imprenta del Ministerio de Relaciones Exteriores. Quito, 2000.

otro, imponía la distancia obvia entre dos rivales que desconfían el uno del otro.

Ello impidió sensiblemente los procesos de integración y complementación, tanto bilaterales como subregionales. Y, lo que es más grave, obstruyó la ejecución de proyectos e iniciativas destinados a promover el desarrollo de las zonas fronterizas del Ecuador y del Perú, que han venido compartiendo por igual una situación de pobreza y deterioro social.

El Ecuador y el Perú, felizmente, lograron superar ese pasado y ahora miran al presente y, sobre todo, al futuro. La etapa posterior a la suscripción de la paz tiene características positivas y no hay dudas de que los pueblos de los dos países impulsan el avance con todo lo que significa aportes mutuos.

Las relaciones internacionales para el Ecuador han cambiado de perspectiva desde la firma de los acuerdos de paz con el Perú; un nuevo abanico de oportunidades se abre hacia el desarrollo económico y la lucha contra la pobreza, que facilita la cooperación no sólo entre ambas naciones sino también por parte de la comunidad internacional que, a la vista del ejemplo ecuatoriano - peruano, reafirma su confianza en los procesos de integración y desarrollo de América Latina.

A partir de entonces, los dos gobiernos pusieron en marcha el esquema previsto en el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza; conformaron la Comisión de Vecindad; iniciaron las citas sectoriales previstas en dicha Comisión; comenzaron la estructuración del Plan Binacional de Desarrollo; inauguraron los encuentros en el marco del Acuerdo sobre Medidas de Confianza Mutua y Seguridad; resolvieron la ubicación de los Centros de Comercio y Navegación previstos en el

Tratado de Comercio y Navegación; iniciaron los trabajos técnicos para la determinación de los lugares en que se establecerán tales Centros; emprendieron las tareas técnicas referentes al Canal de Zarumilla; y abrieron las puertas a una intensa y fructífera relación comercial y empresarial.

Estos cambios en las relaciones internacionales para el Ecuador, como consecuencia de la firma de los Acuerdos de Brasilia con el Perú, destacaremos, el Tratado de Comercio y Navegación entre ambos países para relacionar sus influjos en la Ruta Transoceánica motivo de nuestro estudio.

6.1. Tratado de Comercio y Navegación

El Tratado de Comercio y Navegación constituye uno de los Instrumentos de los Acuerdos de Paz entre Ecuador y Perú, que puso fin al diferendo territorial ecuatoriano . peruano, firmado en Brasilia el 26 de Octubre de 1998.

El presente Tratado de Comercio y Navegación se suscribió de conformidad con el artículo VI del Protocolo de Río de Janeiro del 29 de Enero de 1942. A continuación se hará conocer una síntesis de los puntos más importantes de este Tratado:

➤ **Navegación Fluvial:** El Tratado de Comercio y Navegación tiene como objetivo facilitar la navegación pacífica y el comercio del Ecuador, a través del río Amazonas y sus afluentes septentrionales, de manera de lograr un corredor bioceánico en beneficio de ambos países. Este instrumento consagra el derecho ecuatoriano de navegación libre, gratuita, continua y perpetua por el río Amazonas y sus afluentes

septentrionales; podrá utilizar los ríos que desde la frontera con el Perú sean navegables y que conecten directamente con el Amazonas. El presente Tratado rige sin perjuicio del Tratado de Cooperación Amazónica.

Se habilitarán los pasos de frontera que resulten necesarios. Ecuador gozará de un derecho de tránsito terrestre por las vías públicas de acceso, actualmente existentes o que se construyan en el futuro que conecten el territorio del Ecuador con puntos fluviales habilitados para la carga y descarga de mercaderías en los ríos objeto de este Tratado.

En cuanto a la libertad del transporte fluvial, las naves de bandera ecuatoriana gozarán de libertad para transportar pasajeros, carga y correo desde el Ecuador, a través del Perú, con destino a terceros países y viceversa. No habrá reserva de carga ni obligación de participar en ninguna Conferencia de Fletes.

➤ **Regulación del Comercio y Navegación:** En cuanto a las facilidades del comercio y la navegación, las autoridades de Ecuador y Perú simplificarán y uniformizarán concertadamente los documentos y trámites de recepción y despacho de embarcaciones, para facilitar al máximo el comercio y la navegación.

En cuanto a servicios, ayudas a la navegación, asistencia, seguridad y salvamento, las naves de bandera ecuatoriana en aguas fluviales peruanas gozarán del mismo régimen que se aplique a las naves de bandera peruana y tendrán acceso en igualdad de condiciones que estas últimas al suministro de combustible, de servicios portuarios y de sanidad, facilidades para las comunicaciones, de auxilio para la navegación y cualquier otra prestación necesaria para las operaciones propias de la navegación.

Podrá utilizar sus propios prácticos habilitados por la legislación peruana. Se dará información sobre las ayudas y seguridad a la navegación; las autoridades competentes del Perú, con sus medios disponibles, brindan asistencia y salvamento a las naves de bandera ecuatoriana que lo requieran, de conformidad con la práctica internacional.

En cuanto al principio de reciprocidad, las partes acuerdan darse recíprocamente el tratamiento de Nación más favorecida. Las partes tendrán igualdad de trato y reciprocidad en la navegación fluvial, en el tránsito terrestre y en el comercio a que se refiere este Tratado.

- **Creación de los Centros de Comercio y Navegación:** En lo que se refiere a facilidades portuarias y tránsito de mercaderías, se acuerda la creación, por un periodo de 50 años renovables, de dos Centros de Comercio y Navegación, destinados al almacenaje, transformación y comercialización de mercancías en tránsito, procedentes del Ecuador o destinadas a su territorio.
- **Características de los Centros de Comercio y Navegación. La Empresa:** El Gobierno del Ecuador designará, para la administración de cada uno de estos Centros, a una empresa privada registrada en el Perú.

El Gobierno del Perú mediante el respectivo contrato de concesión, cederá en administración el terreno para el funcionamiento del Centro a la empresa designada por el Gobierno del Ecuador, dentro de los alcances del Tratado de Comercio y Navegación.

Los cincuenta años de vigencia del contrato de concesión comenzarán a regir a partir de la fecha de suscripción de dicho contrato.

Las atribuciones y facultades que asuma la empresa en virtud del contrato de concesión serán ejercidas exclusivamente dentro del área del respectivo Centro.

Régimen Aplicable: En los Centros de Comercio y Navegación registrará el principio de plena sujeción a lo dispuesto en el Tratado y a la legislación del Perú.

Las mercancías procedentes de o con destino a dichos Centros gozarán de libre acceso a las facilidades existentes en los puntos fluviales habilitados para la carga y descarga en los ríos objeto del Tratado de Comercio y Navegación (el río Amazonas y sus afluentes septentrionales).

Las mercancías en tránsito no estarán afectas al pago de derechos de aduana, salvo que sean internadas definitivamente en el Perú. En este caso se aplicarán los derechos e impuestos que establezca la ley peruana.

Las inversiones de capitales ecuatorianos en los Centros gozarán de derechos no menores que los actualmente vigentes en el Perú.

Las empresas privadas instaladas en los Centros que destinen su producción al Ecuador o a terceros países, estarán exoneradas de todo impuesto, incluyendo el impuesto a la renta.

En los Centros no estará permitido el almacenamiento de mercancías cuya importación se encuentre prohibida en el Perú ni de aquellas que atenten contra la salud, la moral y las buenas costumbres, o contra la sanidad animal, vegetal o los recursos naturales o contra la seguridad nacional.

Tampoco se permitirá el almacenamiento o fabricación de armas y municiones ni la explotación de hidrocarburos u otras actividades que sean materia de concesión en el Perú por parte del Estado.

Siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el régimen de tránsito, las mercancías en contenedores no serán sometidas a inspección aduanera en el curso del viaje.

Las autoridades aduaneras se limitarán a controlar los precintos o sellos aduaneros y a adoptar otras medidas que garanticen la inviolabilidad del contenido de las mercancías transportadas en los puntos de entrada y salida, salvo el caso de tener que aplicar leyes y reglamentos relativos a seguridad, moralidad o sanidad pública.

Actividades: La empresa privada designada por el Gobierno del Ecuador financiará y ejecutará la construcción del Centro respectivo, la que se sujetará a las normas pertinentes peruanas, sobre bases no discriminatorias.

Los dos Centros de Comercio y Navegación estarán destinados al almacenaje, transformación y comercialización de mercancías en tránsito, procedentes del Ecuador o destinadas a su territorio.

Esta empresa contratará con otras empresas privadas, igualmente registradas en el Perú, las actividades de almacenamiento, transformación y comercialización de mercancías dentro del plazo de la concesión y del perímetro del Centro.

Espacio: Los Centros que comprenden el terreno, las construcciones y las instalaciones respectivas, dispondrán del espacio

adecuado para el cumplimiento de sus objetivos, según lo determinen las Partes.

Cada Centro tendrá un área de ciento cincuenta hectáreas de superficie, a menos que se convenga un área menor.

Representación del Estado Ecuatoriano: Para cada Centro, el Ecuador acreditará un Agente de Comercio y Navegación ante el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, que gozará de las facilidades, privilegios e inmunidades establecidas en el Capítulo II de la Convención de Viena de 24 de Abril de 1963, de la cual ambos Estados son parte.

Funciones del Agente de Comercio y Navegación:

- Facilitar la operación del Centro y aquellas relacionadas con las mercancías en tránsito provenientes del Ecuador y destinadas a su territorio;
- El visado de documentos de comercio, incluyendo certificados de origen;
- El visado de documentos requeridos para el ingreso y salida de mercancías en el Centro;
- Prestar ayuda a embarcaciones de bandera ecuatoriana y a sus tripulantes;
- Refrendar los documentos de abordaje;
- Fomentar las relaciones comerciales y económicas entre el Perú y el Ecuador;
- Extender pasaportes y, cuando corresponda extender visados;
- Velar por los intereses de sus nacionales dentro del ámbito de su respectivo Centro, y

- Ejercer funciones notariales y de registro civil para actos cuyos efectos se deban cumplir exclusivamente en el Ecuador.
- **Solución de Controversias:** El Tratado de Comercio y Navegación será interpretado según las reglas de interpretación de los Tratados. Por vía de interpretación no se podrá dejar de aplicar ninguna de sus cláusulas ni afectar la soberanía de las Partes.

Se establece una Comisión Ecuatoriano-Peruana de Comercio y Navegación encargada de resolver las controversias que pudieran surgir de la aplicación del Tratado de Comercio y Navegación.

La Comisión conocerá y resolverá aquellas controversias que le sean sometidas por cualquiera de las Partes. Si en sesenta días la Comisión no hubiese logrado resolver la controversia, la elevará a los Ministerios de Relaciones Exteriores del Ecuador y del Perú para una solución por la vía diplomática.

6.2. Primera Reunión de las Comisiones Binacionales sobre Vías y Centros de Comercio y Navegación.

En esta reunión realizada en la ciudad de Quito, los días 1 y 2 de Marzo de 1999, se dio inicio al Estudio Técnico conjunto para la ubicación de los Centros de Comercio y Navegación; para el trazado de la vía pública carrozable que conecte el área transferida en propiedad privada (Tiwintza) con el territorio del Ecuador; y para el Análisis y Estudio del establecimiento del Eje de Interconexión Vial que una territorio ecuatoriano con el Marañón-Amazonas; en cumplimiento de lo establecido en el Tratado de Comercio y Navegación, suscrito por los dos países el 26 de Octubre de 1998.

Para efectos de organización de labores, se acordó dividir los temas de la reunión en dos Grupos de Trabajo. Uno relacionado con el estudio técnico de la ubicación de los Centros de Comercio y Navegación, y otro, para el análisis y estudio del establecimiento del Eje Vial que unirá territorio ecuatoriano con el Marañón . Amazonas y para el trazado de la Vía Pública Carrozable que conecte el Area Transferida en propiedad privada (Tiwinza) con el territorio ecuatoriano. En esta primera reunión acordaron las delegaciones que se debe intercambiar información y hacer visitas de campo, para tener mayores elementos de juicio y poder llegar a un acuerdo definitivo en la próxima reunión.

6.3. Segunda Reunión de las Comisiones Binacionales sobre Vías y Centros de Comercio y Navegación.

En esta reunión, realizada en la ciudad de Lima los días 26 y 27 de Abril de 1999, se concluyeron los trabajos de los Grupos establecidos y las delegaciones acordaron lo siguiente:

➤ **Centro de Comercio y Navegación en Saramiriza:** Ambas delegaciones convinieron en que el primero de los Centros de Comercio y Navegación estaría ubicado en Saramiriza, localizado en el Distrito de Manseriche, Provincia de Alto Amazonas, Departamento de Loreto. Esta apreciación se sustenta en los siguientes elementos: Su vinculación al eje vial Mendez . Yaupi . Saramiriza; las facilidades de navegación existentes en el río Marañón; y las facilidades portuarias existentes (muelle marginal, patio de manejo de carga), la carretera de acceso y los servicios de energía, comunicaciones y agua potable de que se dispone en el centro poblado de Saramiriza.

Las razones técnicas que justifican dicha ubicación obedecen a los siguientes criterios:

- Es un terreno ubicado en una zona alta que no está expuesta a las inundaciones.
- Es un terreno de libre disposición del Estado peruano.
- Este sector está cerca del área donde se ubicará el Punto Fluvial de Saramiriza
- En el sector existe agua natural durante todo el año, por estar ubicado en un área contigua a la quebrada %ANAYACU+
- En el sector de la Estación N°5 %A VISTA+ de Petroperú, está previsto la construcción de un aeropuerto.

Los servicios públicos que el Perú habilitará en Saramiriza para el funcionamiento del Centro de Comercio y Navegación (energía, agua y comunicaciones) serán dotados con anticipación a la instalación del mencionado Centro.

Saramiriza es una población fluvial a la orilla del río Amazonas, con aproximadamente tres mil habitantes. A diferencia de Pijuyal, esta población tiene comunicaciones a través del río y también por carreteras que la unen con las principales ciudades al norte de Perú y tiene proyecciones para enlazarse con el eje vial Méndez-Yaupi-Saramiriza por el norte y el eje Loja-Vilcabamba-Zumba-Chinchipe-Namballe-Jaén-Bagua-Santa María de Nueva-Saramirza por el sur.

Cerca de Saramiriza a 18 Kms. aproximadamente por carretera, se encuentra la Estación de Bombeo No. 5 %A VISTA+ de PETROPERÚ. Próxima a la Estación se encuentra la población de Félix Flores.

Este Centro de Comercio y Navegación es el punto terminal de la parte terrestre de la Ruta Transoceánica del Corredor Sur, que viene

desde Guayaquil/Puerto Bolívar-Méndez-Yaupi-Saramiriza, (éste último Eje Vial es al que llegó en común acuerdo las dos delegaciones ecuatoriana-peruana para unir las carreteras del Ecuador al Marañón-Amazonas), para luego continuar desde Saramiriza vía fluvial por el Marañón-Amazonas y de esta forma quedaría conectado el Océano Pacífico con el Océano Atlántico. Saramiriza se convertiría en un Centro de Comercio y Navegación bimodal muy importante de reabastecimiento y transferencia de carga, estación clave de trasbordo, donde las mercaderías cambian de medio de transporte de y hacia los centros de producción o de consumo, generando un gran polo de desarrollo en esta región Amazónica.

➤ **Centro de Comercio y Navegación en Pijuyal:** Por las ventajas que ofrece para la navegación y el comercio con terceros países, se acordó que el segundo Centro de Comercio y Navegación estará ubicado en la localidad de Pijuyal, situada en el Distrito de Pebas, Provincia de Mariscal Ramón Castilla, Departamento de Loreto, en la desembocadura del río Ampiyacu sobre la margen izquierda del río Amazonas.

Las características de este lugar que lo hacen adecuado para la ubicación de un Centro de Comercio y Navegación son las siguientes: Es el lugar de terrenos altos no inundables y adecuado para la construcción de un terminal fluvial, más cercano a la desembocadura del río Napo en el Amazonas (110 km); se encuentra cercano al centro poblado de Pebas que tiene disponibilidad de servicios de agua, luz y comunicaciones; está ubicado en un área contigua al río Amazonas, que permite la navegación para embarcaciones de alto bordo.

Las facilidades que el Perú habilitará en Pijuyal para la operación del Centro de Comercio y Navegación en este lugar, comprenderán instalaciones para carga y descarga de mercancías en embarcaciones, la

habilitación de una carretera en Pijuayal-Pebas y la habilitación de los servicios necesarios para la operación del Centro (energía, agua y comunicaciones).

Este Centro de Comercio y Navegación en Pijuayal se convertiría en un Centro de reabastecimiento y de transferencia de carga muy importante para las dos Rutas Transoceánicas: la del Norte que viene desde Manta/Esmeraldas-Francisco de Orellana-Manaos-Belém, que utiliza el río Napo y el Amazonas en su recorrido y la del Sur que puede venir desde Guayaquil/Puerto Bolívar-Puerto Proaño-Manaos-Belém que utiliza los ríos Morona, Marañón y Amazonas en su recorrido, y la otra del Sur, que puede venir desde Guayaquil/Puerto Bolívar-Yaupi-Saramiriza-Manaos-Belém que utiliza directamente el río Marañón desde su parte navegable y luego el Amazonas en su recorrido.

Pijuayal se encuentra a 1.066 km. del puerto fluvial Francisco de Orellana, a 1.619 km. de Puerto Proaño y a 1.159 km. de Saramiriza. Pijuayal podría ser, especialmente para la Ruta Norte, un puerto de transferencia de carga por el tipo de transporte fluvial, es decir, hasta éste puerto arribarían los barcos de alto calado procedentes de Manaos o Belém y a partir de allí se continuaría con barcazas guiadas por remolcadores hasta el Puerto Fluvial de Francisco de Orellana y viceversa, esto es debido a las variaciones de profundidad que tiene el río Napo especialmente en su último tramo ya en la parte ecuatoriana desde Nuevo Rocafuerte hasta Francisco de Orellana.

El 11 de Agosto de 1999 se suscribieron las notas diplomáticas correspondientes en las que se establecen que los Centros de Comercio y Navegación estarán situados en las circunscripciones de las poblaciones de Pijuayal y Saramiriza, en la ribera del Marañón - Amazonas.

La Dirección General de Soberanía Territorial coordinó los trabajos de linderación de los terrenos en donde funcionarán los Centros de Comercio y Navegación en Pijuayal y Saramiriza. Estas labores se efectuaron durante la segunda quincena del mes de Junio e inicios de Julio del 2000.

Tras la realización de varias reuniones técnicas bilaterales, se efectuó el levantamiento topográfico y los linderos de las áreas en las que se construirán los Centros de Comercio y Navegación concesionados al Ecuador, por parte de Perú, conforme a lo establecido en el Tratado de Comercio y Navegación. Los levantamientos topográficos en referencia se iniciaron el 19 de Junio y concluyeron el 3 de Julio del año 2000.

➤ **Eje de Intreconexión Vial que unirá Territorio Ecuatoriano con el Maraón - Amazonas:** En cuanto al análisis y estudio del establecimiento del Eje de Interconexión Vial que unirá territorio ecuatoriano con el Maraón-Amazonas, después de una amplia exposición de carácter técnico de varias alternativas, ambas delegaciones acordaron que el eje vial que comprende la ruta por la margen derecha del río Santiago desde la confluencia de los ríos Yaupi y Santiago hasta la localidad de Saramiriza es el más aconsejable y factible de construir.

Los criterios técnicos, sociales, ambientales y la evaluación económica de esta ruta dan indicadores que demuestran la rentabilidad del proyecto con signos positivos y fueron razones suficientes para elegir este eje vial, que se desarrolla por una topografía de colinas suaves, drenaje definido que permite la construcción de una carretera con buenas características de diseño, sin mayores movimientos de tierra lo que generaría menores costos de inversión, mantenimiento y operación;

posee las mejores condiciones ecológicas para la regeneración de especies forestales importantes, en la zona de mejor potencial agropecuario; integrará en su área de influencia asentamientos humanos existentes. Esta obra está contemplada su ejecución en las siguientes fases: estudios y diseños hasta 12 meses y construcción de la obra hasta el año 2005.

Con la ejecución de esta Vía Interoceánica se conectaría el Océano Pacífico con el Océano Atlántico por el Corredor del Sur, a través de la Ruta Guayaquil/Puerto Bolívar-Méndez-Yaupi-Saramiriza por vía terrestre y desde éste Centro de Comercio y Navegación por vía fluvial a Manaus-Belém, utilizando directamente el río Marañón y el Amazonas para llegar al Atlántico. Saramiriza se convertiría en un Centro importante de reabastecimiento y transferencia de carga bimodal para esta Ruta Transoceánica.

Se puede concluir que el Proceso de Paz con el Perú mediante los Acuerdos de Brasilia, ha sido de positivo beneficio para el desarrollo socio-económico de los dos países y para alcanzar una mayor cohesión e integración de los pueblos. Así mismo ha sido fundamental para dar viabilidad a las diferentes alternativas de interconexión de las Rutas Transoceánicas que conectan los Océanos Pacífico y Atlántico y que puede ser el inicio de la integración del Continente sudamericano a través de la gran Hoya Amazónica.

CAPÍTULO II

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN GEOPOLÍTICA DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA BELEN Æ MANAOS - FRANCISCO DE ORELLANA Æ MANTA / ESMERALDAS.

Para el análisis de la situación geopolítica de la Ruta Transoceánica que en la parte ecuatoriana utiliza el río Napo hasta el puerto fluvial Francisco de Orellana y de éste hacia los puertos marítimos de Manta / Esmeraldas por vía terrestre, motivo de este estudio, es necesario conocer los influjos de la geografía de la Amazonía, de las Cuencas del Pacífico y del Atlántico que tienen sobre ésta ruta, sus relaciones espaciales, ubicación relativa en la Amazonía, en el Continente Sudamericano y a nivel mundial.

1. INFLUJOS GEOGRÁFICOS DE LA AMAZONÍA¹⁵.

Se conoce como Amazonía a la gran extensión continental sudamericana bañada por el río Amazonas y sus afluentes, incluyendo la zona de influencia de sus respectivas cuencas.

La ruta Transoceánica no sólo tiene importancia por encontrarse adyacente a dos Cuencas Oceánicas, como son las Cuencas del Pacífico y del Atlántico, sino que se encuentra ubicada en una Cuenca fluvial, como es la Amazónica que la atraviesa de Este-Oeste y viceversa, de enorme valor por su naturaleza geoeconómica y geohumana, trascendentales en el contexto geográfico latinoamericano.

¹⁵ Fuente de Investigación: División de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores; del Informe de la Vía Interoceánica realizada por la Subcomisión Técnica de Transportes en el marco de la Comisión Mixta Ecuador-Brasil; y, del libro *Una Geopolítica Pan ó Amazónica* del General Meira Mattos.

La gigantesca Hoya Amazónica, corazón de Sudamérica y pulmón del mundo, como se lo ha denominado, constituye el bosque tropical y el sistema hidrográfico más grande del mundo.

La riqueza de la Cuenca Amazónica comienza desde las estribaciones de la Cordillera Oriental, con yacimientos de minerales, aún no explotados, o con informales explotaciones, como las de la Cordillera del Cóndor, en Nambija y Chinapintza. En su interior el petróleo, es un recurso que se extiende en toda la Amazonía y que además existen algunos proyectos denominados agro-silvo-pastoriles, con la finalidad de explotar racionalmente la amazonía sin alterar el equilibrio ecológico.

En el contexto latinoamericano, la importancia estructural de la Amazonía, no sólo que se mantiene sino que aún crece en importancia, por cuanto se juntan los factores geográficos y económicos a otros que son de interés para la región.

La Amazonía constituye un verdadero mundo. Para tener una idea de esa extensión basta citar que corresponde a 1/20 de la superficie terrestre, a 4/10 de la superficie de América del Sur y a 3/5 de la superficie de Brasil. El agua dulce corresponde a 1/5 de la disponibilidad mundial. En contraste, tiene solamente 0,0025 de la población mundial.

El espacio abarca alrededor de 7 millones y medio de km², dos veces mayor que el Missisipi y dos veces y medio mayor que el Nilo (3,2q y 2,8q km² respectivamente). Su población es de 35000.000 de habitantes y 400 comunidades indígenas. Su biodiversidad es la más alta del mundo, los bosques húmedos cubren el 80% de la región; existen más de 30.000 especies de plantas y más de 2.000 especies de peces.

El río Amazonas tiene una longitud de 3.762 kms., su caudal es del 15 al 20% del agua dulce del mundo, sus afluentes principales son más de 1.000 y vierte en el Océano Atlántico, a través de un estuario de más de 300 kms. de anchura sembrado de islas, 100.000 metros cúbicos de agua por segundo, casi tan grande como el resto de los grandes ríos de ambas Américas juntos. El color amarillento de sus aguas tiñen las del Atlántico en un radio de más de 300 kms. En los períodos de estiaje las aguas oceánicas penetran 600 a 700 km. río arriba. El choque entre la corriente del río y la onda de la marea es a menudo tan violento que provoca un ruido sordo llamado *pororoca* por los indígenas. Las crecidas en cambio alcanzan de 6 a 15 metros de altura, e inundan ambos márgenes del río en extensiones que suelen alcanzar 40 u 80 km. de anchura. Para el hombre, la única manera de recorrer la selva es navegando por los ríos llenos en la estación lluviosa. Es imposible recorrer 5 km. en cualquier dirección sin encontrar el paso cortado por el agua.

El Amazonas y sus afluentes ofrecen 50.000 km. de ríos navegables, la red fluvial más extensa del mundo. Es además la única vía de comunicación con el interior. Los grandes buques pueden subir hasta Iquitos (Perú) y los de menor calado aún más arriba y penetrar profundamente por muchos de sus afluentes.

1.1. Relaciones Espaciales.

➤ **Posición Geográfica.-(fig. N° 1)**

La Amazonía está situada en la zona tórrida o Ecuatorial. En términos generales, los puntos más extremos con relación a las coordenadas geográficas son: Meridianos: 45° de Longitud Oeste (población Corrente . Estado de Piaui . Brasil) y 79° de Longitud Oeste



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

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

FIGURA N°1

(unión de los ríos Canchis y Chinchipe . sector fronterizo ecuatoriano . peruano). Paralelos: 6° de Latitud Norte (población Roraima en Suriname) y 19° de Latitud Sur (Río Grande, al Este de la ciudad Sucre-Bolivia). Es decir, entre sus puntos extremos de Este . Oeste tiene 34° y 25° en el sentido Norte . Sur. Para esta delimitación se consideran aquellos puntos que están comprendidos en el espíritu de la definición geográfica de Amazonía.

La Ruta Transoceánica, en su mayor longitud utiliza a los ríos Napo y Amazonas como vías fluviales de comunicación. Por ser el transporte fluvial más barato que el motorizado y ferroviario, considerando la posición geográfica del mismo, implícitamente le da un especial carácter si se lo analiza con lo relacionado a costos de transporte.

En la Amazonía, el río Amazonas y su principal afluente el Marañón son los que realmente constituyen el fundamental eje fluvial, en sentido Oeste . Este. A estos dos grandes ríos afluyen otros cursos de agua desde el Sur y desde el Norte, transformando a la Amazonía en una verdadera malla fluvial con excelentes condiciones para el movimiento en diferentes sentidos y, especialmente hacia el Atlántico, para donde corren las aguas de los ríos que conforman el Amazonas, verdadero río madre de esta enorme hoya fluvial, la más grande del mundo en extensión.

El eje fluvial Marañón . Amazonas es económica y técnicamente navegable desde la población de Borja situada muy cerca de la unión del Marañón con el Santiago, aguas abajo del Pongo de Manseriche. Desde Borja hasta Belém existen 2.920 millas marítimas, o sea 5.411 kms. de vía de comunicación fluvial, con capacidad que sobrepasa las 5.000 toneladas de carga.

➤ **Situación Relativa.- (fig. N° 2)**



PDF
Complete

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

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

65

FIGURA N°2

La Amazonía está situada al centro del continente sudamericano, formada por territorios pertenecientes a los siguientes Estados:

- BRASIL.- La posee en su mayor extensión, correspondiendo los siguientes Estados y Territorios:
 - Estados de Amazonas, Acre, Pará, Mato Grosso y Goiás.
 - Territorios de Amapá, Roraima y Rondonia.Estos Estados y Territorios conforman la región Norte del Brasil.
- COLOMBIA.- Con el Departamento de Putumayo, el Departamento de Caquetá, Departamento de Amazonas y parte del Departamento de Vaupes. Estos espacios comprenden la región Sur-oriental de Colombia.
- ECUADOR.- Son parte de la Amazonía las Provincias de Sucumbios, Orellana, Napo, Pastaza, Morona-Santiago y Zamora Chinchipe, o sea, la región Oriental Ecuatoriana.
- PERÚ.- Los Departamentos de Amazonas, San Martín, Loreto y Madre de Dios, o sea, la región Oriental Peruana.
- BOLIVIA.- Los Departamentos de Beni y Pampo, que constituyen la región Nor-Este Boliviana.
- VENEZUELA.- El Departamento de Amazonas.
- GUYANAS y SURINAME.- Se considera toda su superficie, cuyos ríos desembocan en el río Negro y en el bajo Amazonas.

La Amazonía constituye el corazón de Sudamérica. De éstos países, Colombia, Ecuador y Perú están en contacto con el Océano Pacífico; Colombia, Venezuela, Brasil, Guyanas y Suriname con el Océano Atlántico. Bolivia, eminentemente continental, no tiene contacto con los océanos; más, cuenta con el privilegio de estar situada en correspondencia de los cursos superiores de importantes afluentes del Amazonas y del río De La Plata.

La Ruta Transoceánica en su recorrido Este-Oeste desde el Océano Atlántico hacia el Océano Pacífico, atraviesa cuatro países: Brasil, Colombia, Perú y Ecuador; con una extensión aproximada de 5.201 / 5.156 km. hasta Manta / Esmeraldas respectivamente.

Considerando los países amazónicos por los que cruza la Ruta Transoceánica, se observa que:

- Desde Manta/Esmeraldas hasta Francisco de Orellana el desarrollo de la ruta es totalmente terrestre, con una extensión de 633 / 588 kms. respectivamente; y desde Francisco de Orellana por vía fluvial a través del río Napo hasta Nuevo Rocafuerte (puerto fluvial fronterizo), con una extensión de 242 km., la ruta atraviesa íntegramente por territorio ecuatoriano. La parte terrestre y fluvial ecuatoriana suman 830 km. y constituye el 16,1% del total de la Ruta Transoceánica.
- Desde Nuevo Rocafuerte, atraviesa el territorio de la amazonía peruana totalmente, utilizando el río Napo hasta su desembocadura en el río Amazonas, y continúa por éste hasta Tabatinga-Brasil (Leticia-Colombia) con una longitud de 1.143 km., lo cual constituye el 22,2% del total de la Ruta. Por 100 kms, aguas arriba de Leticia, sirve de frontera entre Perú y Colombia.
- Desde Tabatinga hasta Belén a través del río Amazonas, la Ruta se transforma íntegramente en brasileña, con una longitud de 3.183 kms., lo cual constituye el 61,7% del total de la Ruta Transoceánica.

➤ **Condición Geográfica Esencial.-**

La Amazonía tiene la condición de continental . marítima. Realmente, si se considera su enorme superficie, cuenta con una pequeña longitud de contacto con el Océano Atlántico. En general, se

parece a una gran elipse colocada en el corazón del Continente Sudamericano.

La única salida al Atlántico situada en correspondencia de la isla Marajo y el eje vial que sigue la dirección de los paralelos, que es el río Amazonas, son dos hechos fundamentales que deben ser considerados en primer lugar, en toda circunstancia o en todo proyecto que se relacione a la Amazonía.

La ruta Transoceánica está trazada en estricta correspondencia con una de las mayores longitudes del espacio continental de la Hoya Amazónica, como puede observarse en la figura 1.

➤ **Configuración.- (fig. N° 3)**

Como se indicó, la Amazonía tiene la forma aproximada de una elipse, cuyo eje mayor alcanza las estribaciones de la Cordillera Andina hacia el Oeste y a muy pequeña distancia de las costas bañadas por el Océano Pacífico. Su eje menor está en correspondencia del meridiano de la población de Piedras Negras sobre el Guapore (63° 30' de Longitud Oeste, aproximadamente). Los focos de esta elipse están situados cerca de los puertos fluviales de Santarem y Tabatinga.

Es importante indicar que, desde el terminal fluvial de Francisco de Orellana, no existe mayor distancia para alcanzar un excelente puerto del Pacífico: Esmeraldas/Manta. Realmente desde Francisco de Orellana existe una distancia de 588 / 633 km. a Esmeraldas / Manta respectivamente, dato este de gran importancia geopolítica, por permitir, con un sistema mixto de transportes, la unión de dos océanos. Los puertos de Belém (Brasil) y Esmeraldas / Manta (Ecuador) están perfectamente bien situados en los bordes del Continente Sudamericano,



PDF
Complete

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

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

FIGURA N°3

si se los relaciona con las principales rutas de navegación mundiales, y por la distancia hacia los principales centros de poder del mundo (fig.2).

➤ **Superficie.-**

Se puede estimar la superficie de la Amazonía en cerca de 7.537.000 km², que representa el 41% de la superficie de Sudamérica con la siguiente distribución en los países:

TABLA N°1

SUPERFICIE TOTAL POR PAÍSES DE LA AMAZONÍA¹⁶			
PAÍS	KM2	% NACIONAL	% DE CUENCA
BOLIVIA	648.000	75	8,6
BRASIL	4.989.400	58	66,2
COLOMBIA	623.600	36	8,3
ECUADOR	118.700	46	1,6
PERÚ	624.800	51	8,3
VENEZUELA	175.700	5,78	2,3
GUYANA	214.000	100	2,8
SURINAME	142.800	100	1,9
TOTAL	7.537.000		100%

Del cuadro podemos destacar que Brasil posee la mayor jurisdicción sobre la Cuenca Amazónica con el 66,2%, y que el Ecuador es el que tiene la porción más pequeña con 1,6% del territorio de toda la Amazonía,

¹⁶ Fuente de Investigación: División de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores; del Informe de la Vía Interoceánica realizada por la Subcomisión Técnica de Transportes en el marco de la Comisión Mixta Ecuador-Brasil; los datos del Ecuador están actualizados conforme al cierre de la frontera con el Perú en los Acuerdos de Brasilia (Octubre de 1998).

sin embargo la extensión de la Amazonía ecuatoriana constituye casi la mitad (46%) del territorio actual del Ecuador una vez cerrada la frontera con el Perú mediante los Acuerdos de Brasilia (26 de Octubre de 1998). Además se puede observar que la extensión de la Amazonía de Guyana y Suriname constituyen el 100% de su territorio nacional.

➤ **Suelo.-**

En general el suelo es de baja fertilidad, sólo el 6% permite agricultura tradicional. En la Amazonía se distingue muy claramente la Selva Alta y la Selva Baja. La cota de 300 m.s.n.m. es aproximadamente su límite. La naturaleza de la Selva Alta está formada por los contrafuertes de la Cordillera Oriental Andina con un relieve de tipo montañoso, con alturas de rápidas pendientes, profundas quebradas que originan un terreno consistente hasta la cota 900. Desde esta cota hasta la 300, el terreno es ondulado, con un magnífico drenaje natural y con excelentes condiciones para el asentamiento de grandes grupos demográficos. La Selva Baja está formada por una enorme planicie ligeramente inclinada, con un terreno arcilloso y constantemente húmedo por la imposibilidad de que los rayos solares puedan atravesar la tupida capa de vegetación de gran frondosidad y de variedad infinita. Su suelo es blando y sin consistencia. En él no existen rocas ni piedras.

➤ **Clima.-**

En la Amazonía el clima es cálido, húmedo y lluvioso, factor que es determinante para la descomposición química del suelo. La temperatura es uniformemente alta durante todo el año con un promedio de 28°C.; una mínima de 20°C. entre Noviembre y Abril y una máxima que llega a los 35°C. entre Mayo y Octubre. Las lluvias se presentan especialmente entre

Diciembre y Abril, en algunos sectores. En el Ecuador, las mayores lluvias se presentan entre Mayo y Septiembre.

Las precipitaciones pluviométricas anuales alcanzan 3.000 mm. en la Selva Baja y superan los 5.000 mm. en la Selva Alta. La presión se mantiene en la región a un promedio de 1.007 milibares. Los vientos alisios que predominan en hemisferio austral se mantienen constantemente en la dirección Sud-Este al Este-Oeste, al Sur de la línea ecuatorial y de Nor-Este al Sud-Oeste, al Norte de ella. Los vientos no exceden los 2 metros por segundo.

➤ **Geología.-**

Se puede admitir que el valle Amazónico surgió como un canal entre islas o grupos de islas, una de las cuales constituye el núcleo de la meseta brasileña y, otra, la de la meseta de las Guyanas. Posteriormente, la Cordillera Andina, al Oeste, se interpuso convirtiéndolo en una Cuenca con salida al Atlántico.

En esta inmensa Cuenca hay dos tipos de suelo, fundamentalmente en lo relacionado a las inundaciones: tierras firmes (no inundables) y las mesetas (inundables).

2. AREAS GEOGRÁFICAS HISTÓRICAMENTE VALIOSAS, CRÍTICAS, TENSAS O QUE HAN SUFRIDO MODIFICACIONES GEOPOLÍTICAS¹⁷.

¹⁷Fuente de Investigación: Derecho Territorial Ecuatoriano por Tobar Donoso y Luna; Geografía del Ecuador por Terán Francisco; Ecuador Atlas Histórico ó Geográfico por el Prof. Juan Morales y Eloy publicado en el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dentro de nuestro estudio geopolítico de la ruta Transoceánica podemos determinar que la región Amazónica de la República del Ecuador, es un área geográfica históricamente valiosa como se ha demostrado anteriormente y que ha sufrido modificaciones geopolíticas muy importantes desde la conquista de los españoles del territorio americano hasta nuestros días con los países de Perú, Brasil y Colombia.

De acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador en su Artículo 2 dice textualmente: *El territorio ecuatoriano es inalienable e irreductible. Comprende el de la Real Audiencia de Quito con las modificaciones introducidas por los Tratados válidos, las islas adyacentes, el Archipiélago de Galápagos, el mar territorial, el subsuelo y el espacio suprayacente respectivo.*

Para una mejor comprensión de las modificaciones geopolíticas sufridas por la región Amazónica ecuatoriana, analizaremos lo más importante de todos los Tratados válidos firmados desde la conquista española, y cómo el Ecuador ha ido sufriendo desmembraciones territoriales en cada uno de ellos, perdiendo áreas geográficas muy ricas y valiosas por la falta de visión geopolítica de sus gobernantes de turno y por la falta de creación de una Escuela Geopolítica Ecuatoriana que oriente en la toma de decisiones.

2.1. El Tratado de Tordesillas de 1494.

Durante el siglo XV, antes que Cristóbal Colón realizara su primer y trascendental viaje transoceánico que descubriera América, Portugal había llevado claramente la iniciativa en cuanto a exploraciones marítimas. Sus geógrafos y navegantes, bajo la dirección primero del Príncipe Enrique *el navegante* y posteriormente del hábil Juan II; ellos eran los mejores del mundo, y los derechos de conquista y

descubrimientos de Portugal habían quedado amparados por diversas bulas papales anteriores al viaje de Colón.

Los Reyes Católicos lograron obtener una nueva bula del papa español Alejandro VI, al regreso de Colón desde América (1493), que establecía: una línea imaginaria, trazada de polo a polo 100 leguas al Oeste de las islas de Cabo Verde, al poniente de la cual gozarían de privilegios de descubrimientos y colonizaciones los españoles, quedando las zonas al levante para las expediciones portuguesas.

Los portugueses alegaron este fallo a través de Juan II, y por la necesidad de tener mayor espacio para sus exploraciones alrededor de Africa, logró que los Reyes Católicos aceptaran reconsiderar los términos de la bula por medio de un acuerdo bipartito. Reunidos en la población española de Tordesillas, se firmó el Tratado el 7 de Junio de 1494 entre los Reyes Católicos de España y Juan II de Portugal, a fin de dirimir las disputas jurisdiccionales cumplidas durante ese siglo de descubrimientos, el tratado conservaba los términos generales de la bula pero trasladando la línea de delimitación del poniente hasta 370 leguas de las islas de Cabo Verde. Esta distancia, unos 2.000 kms., venía a incluir una pequeña parte del Nor-Este de América del Sur (fig. N°4).

De acuerdo a este Tratado de Tordesillas, Portugal no tenía acto de presencia en la Hoya Amazónica de América del Sur, si se tiene en cuenta que las 370 leguas no llegaban al Pará, sólo aproximadamente le daba derecho al río Gurupy, sin embargo, llegó a apoderarse de la desembocadura del Amazonas y posesionándose tiempos después de la mitad de la parte meridional del Nuevo Mundo, incumpliendo sistemáticamente el Tratado antes mencionado y los posteriores celebrados durante el período colonial con su vecina España, a fin de conseguir regiones, testimonio de lo cual son los Tratados de 1750 y 1777



PDF
Complete

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

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

75

FIGURA N°4

expanding su jurisdicción y consolidándola como veremos a continuación en la Cuenca Amazónica.

2.2. Cédula Real de 1563.

El Rey Felipe II con Cédula Real del 29 de Agosto de 1563, expedida en Guadalajara España, crea la Real Audiencia de Quito dentro del territorio que anteriormente pertenecía al antiguo Reino de Quito, reconociendo la inalterada demarcación territorial aborigen, dando categoría jurídica mediante las Leyes de Indias y señalando como límites precisos: por el Sur hasta el Puerto de Paita exclusive, y por tierra adentro hasta Piura, Cajamarca, Chachapoyas, Moyobamba y Motilones exclusive; incluyendo hacia la parte de Quito los pueblos de Jaén, Valladolid, Loja, Zamora, Cuenca, La Zarza y Guayaquil, con todos los demás pueblos que estuvieren en sus comarcas y se poblaren. Por el Norte, hasta el Puerto de Buenaventura inclusive, y por tierra adentro hasta Pasto, Popayán, Cali, Buga, Champanchica y Guarchicona y hacia el Oriente la Canela y Quijos (estos dos últimos sitios ya habían sido descubiertos y por ende conquistados) con los demás que se descubrieren.

El Ecuador es sucesor de los derechos del antiguo Reino de Quito, que comprende los mismos territorios que formaron la Real Audiencia de Quito y que son los demarcados en el párrafo anterior. En efecto, la Cédula Real asignaba a la Audiencia de Quito, 3773.621 km² en el cual se puede observar que teníamos jurisdicción completamente sobre el Marañón-Amazonas en ambas orillas hasta la línea o delimitación de los dominios Portugueses, lo cual incluía la desembocadura del río Amazonas (fig. N°5).

2.3. Cédula Real de 1740.



PDF
Complete

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

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

FIGURA N°5

Las Cédulas Reales de 1641 y 1689, ratifican la jurisdicción territorial de Quito sobre la región del Marañón-Amazonas. El Rey Duque de la Plata confiere la Jurisdicción territorial sobre el río Ucayali, desde su nacimiento, sirviéndoles de límites el Yavarí, y, al Este las confluencias del los ríos Caquetá y Amazonas, territorios mantenidos toda la época colonial por la Real Audiencia o Presidencia de Quito, Tribunal y Organización propios hasta la Independencia.

La primera vez que se hizo mención de la Cédula Real de 1740, fue en las Conferencias de Carácas por el Dr. Antonio L. Guzmán, pero fue González Suárez quien encontró la Cédula y el Mapa de Francisco Requena en España. Varias fueron las controversias que existieron por ésta Cédula, hasta que se hizo las investigaciones que confirmaron la existencia de este documento.

Esta fue la última emanada por el Gobierno Español para el deslinde territorial de los antiguos Virreinos del Perú y de Santa Fe y además es el único documento en el cual constan los detalles de la linderación entre ellos y el Brasil.

Anteriormente a la Cédula de 1740, la separación de los Virreinos no está determinada por líneas específicas sino por provincias o distritos, cuya extensión se conocía tradicionalmente, como sucedía en las regiones del alto Ucayali. Las Cédulas Reales de Mayo . 27 . 1717, Noviembre . 5 . 1723, y Agosto . 20 . 1739, se diferencian únicamente por haber dependido, la Real Audiencia de Quito, una sola vez al Virreinato de Lima y las otras veces al Virreinato de Santa Fe.

Don Francisco Requena, siendo el primer comisario de Límites fijó los linderos de acuerdo con la Cédula Real de 1740, en su Mapa del Distrito de la Audiencia de Quito. Vale indicar que a este documento se

rigieron casi todos los geógrafos e historiadores posteriormente. Este documento describe los siguientes límites: %Bartiendo desde Túmbez en la costa del Pacífico, sigue por las serranías y demás cordilleras de los Andes por la jurisdicción de Paita y Piura hasta el Marañón a los seis grados treinta minutos latitud sur y la tierra adentro, dejando al Perú la jurisdicción de Piura, Cajamarca, Moyobamba y Motilones; y por la Cordillera de Jeveros atravesando el río Ucayali a los seis grados de latitud sur hasta dar con el río Yavarí o Jaurí en la confluencia del Carpi; y las aguas de éste al Solimones o Amazonas y las de éste abajo hasta la boca más occidental del Caquetá o Yapurá en que comienzan los límites con el Brasil+.

Esta delimitación precisada por la Corona Española entre los Virreinos de Santa Fe y de Lima con la Cédula Real en 1740 e incorporando la Real Audiencia de Quito al Virreinato de Nueva Granada, ésta pierde una inmensa extensión de territorio de 845.200 km², de una región valiosa entre los ríos Huallaga y Yavarí. Como se puede observar en éstos límites, la jurisdicción del Marañón . Amazonas, continúa completamente bajo la Real Audiencia de Quito.

2.4. El Tratado de San Ildefonso de 1777.

El 1 de Octubre de 1777 España y Portugal, firman en San Ildefonso un Tratado definitivo de límites, en el que hace referencia al Amazonas, es decir a la Real Audiencia de Quito, para ratificar el Tratado de 1750 que menciona como límite, el curso de las aguas del Yavarí hasta su desembocadura en el Marañón o Amazonas y aguas abajo de éste, hasta la boca más occidental del Yapurá y por medio del Yapurá y el Negro continuará la frontera por los montes que median entre el Amazonas y el Orinoco. (FIG.N°6).



PDF
Complete

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

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

80

FIGURA N°6

Una vez suscrito el tratado, se nombraron comisiones demarcadoras: la Española y la Portuguesa. La Española estaba precidida por Francisco Requena y que se encargaría de trabajar en el Maraón, reclamando a las autoridades portuguesas todos los territorios de la Audiencia de Quito. Con esta nueva delimitación despojan a la Real Audiencia de Quito de una gran porción territorial que, según algunos tratadistas asciende a 1.999.999 km² que entregaron a Portugal (hoy Brasil).

Brasil ha manifestado que El Tratado de 1777 es nulo; pues al declarar España en 1801, la guerra a Portugal y sus dominios, instruyendo a sus representantes en América que rompieran hostilidades contra Brasil, quedaba roto el Tratado de Amistad y Garantía de El Pardo y el de Límites de 1777, porque hubo conquista de territorios en América y el tratado de Paz concluido en Badajoz el 6 de junio del mismo año, no estipuló el status ante bellum ni revalidó el de límites de 1777. Por último anulado el Tratado, no sería precisamente el Brasil quien habría salido ganando, sino la Audiencia de Quito, pues habríamos retrocedido al status juris anterior, es decir, a la línea de Tordecillas. Como se puede observar la Real Audiencia de Quito continua con la jurisdicción del Maraón-Amazonas.

2.5. Cédula Real Eclesiástica - Militar de 1802.

En julio 15 de 1802, a vista del informe de Francisco de Requena, el Rey de España expide la Cédula Real de carácter netamente Eclesiástico . Militar y bajo ningún punto, territorial de límites con la Real Audiencia de Quito. El Perú sostiene desde 1853, que ésta Cédula (1802) marcaba los límites desde el tiempo de la Independencia y que la línea de demarcación no se extiende hasta el Caquetá ni a las faldas orientales de

la cordillera de los Andes y comprende Chachapoyas, Moyobamba y el alto Ucayali.

Las Cédulas Reales de Creación del Virreinato del Perú, Audiencia de Quito, Santa Fe de Bogotá y las Complementarias, han sido universalmente conocidas y su aplicación y cumplimiento han regido desde entonces. A estas Cédulas el Perú opone la de 1802 en la que rechaza la interpretación colombiana al Tratado de 1830 que señaló como límite el Amazonas, cometiendo un error aún mayor que su intención permanente de ocupación.

Según las altas Autoridades Civiles y Militares del Perú durante la Colonia y el Rey de España, no consideraron la Cédula de 1802 como un Título territorial sino como una disposición eclesiástica.

La Cédula de 1802 no fue alegada por el Perú sino hasta 1853, año en el cual se citó la mencionada Cédula, debido al reclamo de Arosemena contra la resolución del Gobierno Peruano, de crear un Gobierno político y militar en Loreto.

Cabe mencionar que como Cédula Eclesiástica no tuvo influencia en la división de las circunscripciones territoriales en América y tampoco modificó el marco territorial de los Virreinos, Capitanías y Audiencias. Por lo tanto la jurisdicción del Maraón-Amazonas continúa bajo la Real Audiencia de Quito.

2.6. Derecho Uti Possidetis Juris 1819.

El 10 de Agosto de 1809, se dio el primer grito de independencia de Quito y de América, los patriotas proclamaron el patrimonio territorial a base de las Leyes españolas de la Colonia mantenida por tres siglos en el

antiguo Reino de Quito. En el Congreso de Angostura de 1819, bajo la Presidencia del Libertador Simón Bolívar, se proclamó el *uti Possidetis Juris* que significa *Como habéis poseído seguid poseyendo*, en virtud del cual los Estados Hispanoamericanos se formaban dentro de los mismos límites de la Colonia, estableciendo así las bases del Derecho Territorial Americano.

2.7. Ley de División Territorial de 1824.

El Congreso de Angostura de 1819, decretó la unión de Venezuela con la Nueva Granada que llevaría el nombre de Gran Colombia y en Junio 25 de 1824, se expidió la Ley Colombiana de creación del Departamento del Cauca, desmembrando del territorio de Quito las tierras comprendidas desde Popayán hasta el norte del río Carchi; desde Buenaventura hasta la Bahía de Ancón de Sardinias y da por límite el curso del río Caquetá, perdiendo en esta ocasión 672.542 km² del territorio de la Real Audiencia de Quito (del Departamento del Sur o Ecuador posteriormente).

Con la sanción a la Ley de División Territorial de la Gran Colombia, la Presidencia de Quito fue dividida en tres Departamentos: Ecuador, Azuay y Guayaquil. Con esta Ley, la jurisdicción del Marañón-Amazonas continuaba bajo la Presidencia de Quito.

2.8. Tratado de Guayaquil 1829.

El Tratado de Guayaquil, llamado también *Convenio de Girón* ó *Gual-Larrea Loredó*; celebrado el 22 de Septiembre de 1829, después del triunfo de las fuerzas Colombo-Ecuadorianas en la Batalla de Tarqui. El territorio determinado en el mismo, para el Ecuador, es el que consta en la Ley de División Territorial expedida en Bogotá, el 25 de Junio de 1824

para el Distrito del Sur de la Gran Colombia. Tanto el Ecuador como el Perú juzgaron el Tratado de 1829 como base, el punto de partida para el arreglo de la cuestión de límites.

Cabe anotar que uno de los hechos fundamentales que no fueron aprovechados para solucionar definitivamente el problema limítrofe con el Perú fue esta Batalla de Tarqui, pese a ser vencedores en dicha Batalla no se puntualizaron los problemas que originaron la invasión como tampoco se impuso medidas definitivas para solucionar los problemas limítrofes, continuando las reclamaciones y avances territoriales por parte del Perú. La jurisdicción del Marañón-Amazonas continúa bajo la Presidencia de Quito.

2.9. Protocolo Pedemonte Mosquera 1.830.

Como consecuencia del Tratado de 1829 (Tratado de Guayaquil) y la constante pretensión del Perú por dominar territorios indiscutiblemente ecuatorianos, en 1830 el 11 de Agosto, el Protocolo Mosquera . Pedemonte firmado en Lima, La Gran Colombia concede al Perú el dominio de la ribera derecha del río Marañón-Amazonas; éste es el primer gran error histórico acontecido al inicio de la vida republicana del Ecuador, desmembrándose 248.217 km² de territorio Oriental muy importante en lo estratégico y geopolítico y de gran valor económico, político y social.

Este Tratado nos permite ver claramente la visión geopolítica de los gobernantes del Perú desde la época de la Colonia, al conseguir un límite natural hidrográfico que antes no lo tenía, cumpliéndose uno de los principios de los estímulos políticos de los ríos %Todo Estado que se encuentre ubicado próximo a un gran río navegable tendrá la aspiración

de llegar hasta sus riberas por la atracción que ejerce sobre él la zona de la Cuenca fluvial+.

Este protocolo fue ocultado durante 80 años, por parte de los colombianos, a los ecuatorianos. En 1.903 se nos entregó una copia. Debemos insistir en que, de la unión con Colombia salimos desmembrados y entramos a la época Republicana con un problema de límites con el Perú, agravado por la actuación de Colombia.

2.10. TRATADO TOBAR È RIOBRANCO 1.904.

El 23 de Octubre de 1851 se celebra una Convención entre Brasil y Perú, en la que los dos países acogiéndose al *uti possidetis* se reconocían como frontera, la población de Tabatinga y de ahí hacia el Norte en línea recta hasta encontrar el río Iapurá de frente y de la desembocadura del Apaporis; y de Tabatinga para el Sur, el río Yavari, desde su confluencia con el río Amazonas+.

El Dr. Rodolfo Tobar, Plenipotenciario del Ecuador, y el Ministro de Estado de las Relaciones Exteriores del Brasil, Barón de Río Branco, suscribieron en Río de Janeiro el 16 de Mayo de 1904, el Tratado definitivo de límites entre los dos países. El Ecuador a través de este Tratado, cede al Brasil 69.000 km² de territorio Oriental de gran valor geoeconómico. Este Tratado al igual que el de 1851 realizado con el Perú y las modificaciones pactadas en 1874, resuelve que se tome como frontera la línea geodésica que comienza desde la boca del riachuelo San Antonio, en la margen izquierda del Amazonas entre Tabatinga y Leticia y termina en la confluencia Apaporis con el Yapurá o Caquetá sin contar en la sección del río Iza o Putumayo cortada por la misma línea y que en los puntos de intersección formará la división.

2.11. Tratado Muñoz Vernaza Ë Suarez 1916.

En Julio 15 de 1916 se firma entre el Enviado Extraordinario Dr. Alberto Muñoz Vernaza del Ecuador y el Canciller Dr. Marcos Fidel Suárez de Colombia, un documento en el cual queda demarcado definitivamente los límites entre Ecuador y Colombia. Por este Tratado, el Ecuador dejaba de ser limítrofe con el Brasil, y Colombia llega al margen izquierdo del Amazonas, compartiendo su dominio desde Pebas hasta Tabatinga. La alianza para conservar la integridad del territorio de la antigua Colombia que a cada uno de los Estados correspondía, desaparece. Con este Tratado Colombia dejó ver muy claramente su visión geopolítica, al conseguir también su límite natural hidrográfico que antes no lo tenía, cumpliéndose el mismo principio geopolítico que siguió el Perú de los estímulos políticos de los ríos.

El Ecuador, en relación con el Tratado de 1856, renunciaba a los territorios comprendidos entre el Caquetá y el ~~el~~ *livortium aquarum* entre el Putumayo y el Napo. Este Tratado representó para nuestro país, la cesión de 186.000 km² de territorio Oriental muy valioso, sin compensación alguna y olvido de un pacto de alianza.

Este quizás ha sido el segundo mayor error histórico cometido por Gobierno alguno del país, ya que la mala fe de los Gobiernos Colombianos se puso de manifiesto seis años más tarde cuando se firma, en absoluto secreto en Lima, el Tratado Salomón . Lozano de 1922, en el que Colombia entrega al Perú los territorios que hasta 1916 fueron ecuatorianos y que el Ecuador cedió solamente para evitar una alianza colombo-peruana, que amenazaba contra su existencia misma. En este Tratado y como esto fuera poco se tiene por primera vez límites al Norte con el Perú, lo cual fue el antecedente inmediato de todas las desventuras posteriores para el país.

2.12. Protocolo de Río de Janeiro 1942.

El Perú invadió militarmente al Ecuador en Julio de 1941. El Ecuador prácticamente no tuvo respuesta bélica a esta agresión fratricida, que culminó con la suscripción y aprobación del denominado Protocolo de Paz, Amistad y Límites+celebrado en Río de Janeiro el 29 de Enero de 1.942, bajo la presión del sistema interamericano empeñado más bien en consolidar un frente común junto a los Estados Unidos para enfrentar la Segunda Guerra Mundial.

Con este Protocolo, el Ecuador pierde 240.000 km² de Amazonía y pierde también el acceso al río Marañón-Amazonas, arrebatados por la fuerza de las armas, ante la mirada impávida de todas las naciones del Continente, excepto México que pretendió defender la posición ecuatoriana.

Durante la demarcación de este írrito Tratado se determinó que no existía el *divortium-aquarum* entre los ríos Zamora y Santiago, paralizándose la actividad demarcatoria, sugiriendo así la INEJECUTABILIDAD del Protocolo, más aún con posterioridad se localiza otro río, el Cenepa, creando no solo una sino dos *divortium-aquarum*, uno del Cenepa con el Santiago y otro del Cenepa con el Zamora. Por é ello el Presidente Velasco Ibarra, proclamó la nulidad del Protocolo el 17 de Agosto de 1960, ratificado por el Congreso Nacional en Septiembre del mismo año.

Luego del enfrentamiento del Alto Cenepa en 1995, en el que las Fuerzas Armadas ecuatorianas demostraron su alta preparación profesional y su valentía, con el apoyo popular que puso de manifiesto su patriotismo y la unidad nacional, el Gobierno Peruano aceptó sentarse a negociar con el Ecuador una paz duradera llegándose a la firma del

Acuerdo de paz en Brasilia, el 28 de Octubre de 1998, donde el Ecuador pese haber obtenido una victoria militar, sufrió una nueva desmembración territorial en la parte Oriental, por la cual perdió aproximadamente 15.000 km². (fig.N°7)

Es doloroso pero incuestionable reconocer la historia de desmembraciones que ha sufrido el territorio ecuatoriano, y de él, en su mayoría corresponde a la región amazónica, motivo de nuestro estudio, perdiéndose áreas geográficas históricamente valiosas que sufrieron modificaciones geopolíticas por las ambiciones expansionistas de los países vecinos, junto a la falta de políticas definidas sobre Seguridad y Desarrollo de nuestro país, han reducido nuestro territorio a más de la décima parte respecto de la extensión territorial con la que fue creado en 1563. La extensión actual del territorio del Ecuador ha quedado reducido a 256.370 km², de los cuales a la sección continental corresponden 248.406 km² y a la extensión superficial de las Islas Galápagos 7.964 km². La Amazonía ecuatoriana ha quedado reducida aproximadamente a 118.700 km² correspondiente al 1,6% del total de la superficie de la Hoya Amazónica.

3. INFLUJOS DE LAS CUENCAS DEL PACÍFICO Y DEL ATLÁNTICO.

La ruta Transoceánica desde Belém . Manaus . Francisco de Orellana a través de los puertos de Esmeraldas / Manta, posee una



PDF
Complete

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

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

FIGURA N°7

posición estratégica y geopolítica vital, por la capacidad de acceder a las principales rutas y líneas de comunicación marítima entre oriente y occidente, conectando las Cuencas del Pacífico, del Amazonas y del Atlántico, conformando una vía de comunicación muy importante de ser aprovechada por todos los países condóminos de la gran red fluvial del Amazonas.

Si el Secretario de Defensa de los Estados Unidos Elinh Root, en 1903, visualizó al Mediterráneo como el mar del pasado, al Atlántico el mar del presente y al Pacífico el mar del futuro, no se equivocó, pero le podríamos añadir de acuerdo con nuestro estudio que el Amazonas es el río del futuro y su cuenca es el pulmón de la humanidad.

3.1. Cuenca del Pacífico.

La importancia geopolítica de la Cuenca del Pacífico¹⁸ es innegable, pues éste gran Océano, ante el desarrollo del transporte marítimo y aceptando los principios y leyes geopolíticas de que el mar, más que un accidente geográfico separador, es un medio unificador entre los Estados que bordean su Cuenca, se ha convertido en el mar del futuro, por constituir una fuente inagotable de potenciales recursos para la humanidad, por conformar el mercado más extenso del mundo y por ser el centro más atractivo para establecer relaciones comerciales, transferencia de tecnología y complementar la economía de los Estados ribereños.

La Cuenca del Pacífico, abarca un área de 68.5 millones de km², engloba a 45 países del más diverso estado de desarrollo y

¹⁸ Fuente de Investigación: Datos sacados del Seminario dictado por el Embajador Chileno Patricio Rodríguez, organizado por la Academia Diplomática Ecuatoriana sobre el tema "Aproximación a la Cuenca del Pacífico" en el año 1994; Artículo publicado en la Revista de las Fuerzas Armadas N°103 por el Gral. JARRIN O con el tema "El Ecuador frente a las Perspectivas de la Cuenca del Pacífico y del Amazonas".

características, genera el 45% de la producción mundial y el 50% del comercio, genera el 25% del tráfico aéreo mundial y es el mayor escenario marítimo del mundo. Cinco de las grandes potencias mundiales están presentes sobre la Cuenca del Pacífico, en sus costas se encuentra la economía más dinámica de la actualidad, las mayores corrientes comerciales y la más enorme concentración demográfica del planeta; y en sus aguas y fondos marinos, posee la mitad de las reservas de recursos naturales del mundo.

En sus bordes no sólo se acumulan el interés político, estratégico y económico de las grandes potencias, sino también la búsqueda de mejores niveles de vida, para los países en vías de desarrollo que habitan sus orillas.

En sus aguas convergen tres de los cuatro bloques económicos que actualmente mantienen la supremacía y liderazgo mundial: EE.UU. Japón y los países que conforman el ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático); de ellos, los Estados del sudeste asiático, que poseen escaso y superpoblado territorio, deficiencias de recursos naturales y minerales, aspiran alcanzar la orilla opuesta de la Cuenca, esto es, los países latinoamericanos para satisfacer sus necesidades y requerimientos, basados en su capacidad económica y tecnología, así como en su sentimiento nacionalista buscarán ampliar su influencia económica.

Es importante resaltar el plan que ha desarrollado la APEC (Foro de Cooperación Económica de Asia-Pacífico), organismo de concertación interestatal de gran trascendencia en la Cuenca del Pacífico, cuya sede se encuentra en Indonesia, que pretende establecer hasta el año 2020 una zona de libre comercio que involucrará una población superior a los 2.000 millones de habitantes, constituyéndose de ésta manera en el

espacio económico más grande del mundo, toda vez que la Unión Europea y el NAFTA (USA, Canadá y México) no superan una población de 400 millones de habitantes.

En la Cuenca del Pacífico aparte de los Foros y Asociaciones que ya hemos visto existen otros Consejos que se interrelacionan entre si y que forman parte del entramado Institucional como son: el PBEC (Consejo económico de la Cuenca del Pacífico) que es el foro empresarial de los líderes del mundo de los negocios que promueve en la Cuenca el incremento del comercio y la inversión a través del libre mercado. Reúne cerca de 1200 de las más importantes empresas de los países pertenecientes a esta región; el PECC (Consejo de Cooperación Económica del Pacífico), que es una organización tripartita que reúne a los sectores Empresarial, Gubernamental y Académico para concretar la cooperación regional.

Para los EE.UU. la región es de gran importancia política, estratégica y económica, ya que aparte de su ubicación geográfica, es de gran dinamismo económico y en ella se mantiene un balance favorable, comparado con otras regiones, y en ambiente de paz.

China por su parte busca ser protagonista en este nuevo milenio con la integración de las dos coreas, la incorporación de Taiwan y la integración de Hong-Kong.

Las condiciones políticas y geoeconómicas en el Pacífico Sur, motivarán grandes cambios, en una era de globalización del orden mundial, dando lugar a una multipolaridad económica como un mecanismo de contrabalance de las potencias.

La situación relativa de la ruta Transocénica en estudio, al permitir conectarse países condóminos de la Cuenca del Atlántico con la Cuenca del Pacífico, adquiere una mayor importancia facilitándoles otra alternativa de vía de comunicación para establecer relaciones comerciales y conectarse con los centros de atracción mundial, regional y subregional, permitir el flujo de comercio desde el Lejano Oriente hacia el Atlántico, así como desde Europa y Africa hacia el Pacífico, reemplazando al canal de Panamá, que llegará en el futuro a la saturación, dado que la Cuenca del Pacífico se está transformando en un descomunal mercado de comercio internacional; además que les permite a estos países aplicar la Ley Geopolítica ~~La~~ aspiración de un Estado de poseer la salida a mares distintos+.

3.2. Cuenca del Atlántico.

La posición geográfica privilegiada de la ruta Transoceánica le permite acceder a la Cuenca del Atlántico desde el puerto de Belém en Brasil, y de esta manera se conecta con las Líneas de Comunicación Marítimas más importantes que vienen del viejo Continente, de la costa Este de Estados Unidos y Canadá, así como también de la Costa Oeste del Norte y Sur de Africa, situación que en comercio marítimo puede calificarse como de privilegio y que debe ser aprovechada en beneficio de los países condóminos de la ruta Transoceánica y por ende de la Amazonía.

Esta salida al Atlántico es un factor preponderante en las relaciones comerciales, culturales y tecnológicas, entre los países industrializados y los países en vía de desarrollo.

En esta Cuenca convergen dos de los bloques económicos más importantes del mundo: la Unión Europea y los Estados Unidos que junto

con Canadá y México conforman el Mercado Común+ (NAFTA), y en América del Sur tenemos al bloque del MERCOSUR conformado por los países del Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay los mismos que efectúan el intercambio comercial con otros bloques del resto de continentes que configuran el globo terrestre, lo que hace a esta cuenca muy interesante e importante para acceder a estos centros de atracción mundial.

Existe una nueva red de transporte marítimo y el intercambio comercial entre estos grandes bloques o mercados económicos, tanto en la cuenca del Atlántico como la del Pacífico, se efectúa en el eje Este-Oeste, enlazando a los continentes Americano, Europeo y Asiático, mediante el empleo del transporte marítimo en los denominados servicios alrededor del mundo con grandes buques porta contenedores, recibiendo y entregando carga en los grandes puertos de acopio y distribución (Megapuertos) y completando la red ingresando a los puertos más pequeños en los ejes Norte-Sur, mediante la utilización de buques de menor tamaño, denominados Feeder+(alimentadores).

La generalización del uso del contenedor dio origen al denominado transporte multimodal, donde ya no es la unidad de transporte el buque, sino el contenedor que viaja en el agua y continúa al interior, a través de vías fluviales, carreteras y de líneas férreas, dando lugar a los servicios de puerta a puerta.

En el futuro, el comercio seguirá expandiéndose más rápidamente que la economía mundial en su conjunto y la tasa de crecimiento del comercio de mercancías contenerizadas será particularmente elevada, lo que obligará a la utilización de buques más grandes, al mismo tiempo que el tráfico a través del Canal de Panamá llegará a la saturación y los nuevos buques serán muy grandes para poder atravesar dicho canal.

El incierto futuro tarifario del Canal de Panamá constituye otro incentivo para escoger como alternativa a la ruta Transoceánica por el Amazonas que permita alcanzar en la Cuenca del Atlántico nuevos mercados. Esta realidad obligará al uso de otras alternativas como la ruta Transoceánica Pacífico-Atlántico por el Amazonas, utilizando una o más alternativas de los corredores viales y fluviales a través del río Napo y del Marañón; permitiendo el flujo del comercio desde Europa y Africa hacia el Pacífico, así como desde el Lejano Oriente hacia el Atlántico, reemplazando al Canal de Panamá.

3.3. La Necesidad de Desarrollar un gran Puerto de Traslado en la Costa Ecuatoriana.

Dentro de la nueva estructura del comercio mundial, que desde ya se encuentra atendida en un importante porcentaje por los servicios de transporte marítimo alrededor del mundo en el eje Este-Oeste, sistema que se encontrará completamente implementado hasta fines de este siglo, surge la necesidad de que en la costa Oeste de América Latina se desarrolle un gran puerto de acopio y distribución de carga, principalmente contenerizada, puerto que servirá de enlace y traslado para complementar los servicios alimentando a buques feeder que cubrirán todos los demás puertos de la costa del Pacífico y al otro lado del Canal de Panamá; y, por vía terrestre hacia el interior del país y la subregión, debiendo desarrollarse complementariamente un sistema de transporte ferroviario que se conecte con los países de la subregión y empalme con la gran red de ferrocarriles que están implementando los países del Cono Sur, incluyendo el Perú. Esta red vial que une a los países de la región también debe ser complementada mediante el transporte intermodal a través de la carretera panamericana.



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

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

El desarrollo de la gran vía fluvial y terrestre transoceánica del Amazonas que unirá la costa atlántica del Brasil con la costa del Ecuador en el Pacífico, también será una avenida de enlace intermodal, que incorporará al comercio la extensa región amazónica y unirá a las dos costas de América Latina.

Todos estos desarrollos ameritan la necesidad de que el Ecuador efectúe los estudios previos necesarios para interesar a grandes inversionistas extranjeros para desarrollar un gran puerto del Pacífico Sur de América en la costa ecuatoriana, siendo el lugar preferente el puerto de Manta y como alternativa el puerto de Esmeraldas, escogiéndose definitivamente para su ampliación el puerto que como resultado de los estudios determine el que ofrezca mayores facilidades y tenga mayor espacio de ampliación.

CAPITULO III

ANÁLISIS DE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL ESTADO Y SUS INFLUJOS EN LA RUTA TRANSOCEÁNICA.

1. TERRITORIO.

En cuanto al espacio, esto es al primer elemento constitutivo del Estado ecuatoriano, el Territorio, diremos que con sus 256.370 km², es el noveno de los doce estados independientes de Sudamérica.

En relación con sus vecinos, la razón con Colombia que tiene 1.141.748 km² es de 4 a 1; con Perú, que cuenta con 1.300.215 km², la razón es de 5 a 1 y con Brasil, que es poseedor de 8.511.996 km², la razón es de 33.2 a 1. Esto se debe a las continuas pérdidas territoriales sufridas por el Estado ecuatoriano desde la época colonial hasta nuestros días.

El espacio ecuatoriano tiene una forma triangular, bañado por el Océano Pacífico por el Oeste, limitado por el Norte con Colombia y por el Este y Sur con el Perú; se encuentra ubicado en el Noroeste de América del Sur.

La situación geográfica del Estado ecuatoriano podríamos decir que es ventajosa y expectante para su desarrollo político, económico y social, por encontrarse frente a la gran Cuenca del Pacífico que tiene la economía más dinámica de la actualidad, las mayores corrientes comerciales y la más enorme concentración demográfica del planeta; por estar cerca al canal de Panamá y en medio de importantes Líneas de

Comunicaciones Marítimas del Pacífico Sur; y, por tener la ruta Transoceánica a través de la Cuenca del Amazonas como una vía alterna de conexión entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico, de enorme valor por su naturaleza geoeconómica y geohumana, trascendental en el contexto geográfico latinoamericano. Por todo lo anterior, la ubicación del Estado ecuatoriano le permite estar presente en los grandes centros de atracción y poder mundial, regional y subregional.

El territorio ecuatoriano, se encuentra surcado de Norte a Sur por el gran sistema orográfico de los Andes que forma dos cordilleras, la Oriental y la Occidental, ambas unidas por estribaciones que dan lugar a hoyas o cuencas hidrográficas. La Cordillera de los Andes determina que se formen tres regiones continentales, la del litoral o costa, la interandina o sierra y la del oriente o amazónica, que sumadas a las regiones insular y marítima, contemplan las cinco regiones naturales ecuatorianas.

El sistema hidrográfico ecuatoriano es una consecuencia del sistema orográfico. Los ríos de los valles de la sierra son cortos y van a una de las dos vertientes, la del Pacífico o la Oriental o Amazónica. Al caudal de los ríos de la sierra se unen numerosos ríos, talvés más caudalosos, que nacen en las vertientes de las cordilleras oriental y occidental.

En el Norte, los principales ríos de la vertiente del Pacífico son: el Santiago, el Cayapas y el Esmeraldas, que corren hacia el Noroeste, en esta misma vertiente corre de Norte a Sur el caudaloso río Guayas, cuya cuenca abarca alrededor de 30.000 km², sus principales afluentes son el Daule y el Babahoyo. En el Sur el más importante es el Jubones. Los principales ríos de la vertiente Oriental o Amazónica son: el San Miguel, el Putumayo, el Aguarico, el Napo, el Curaray, el Pastaza, el Morona, el Santiago y el Zamora.

En la ruta Transoceánica de nuestro estudio, el río Napo se constituye en el elemento integrador, de cohesión social y en el estimulante del transporte fluvial y terrestre, dándole la aspiración al Estado de aplicar el principio geopolítico que dice: «Todo Estado poseedor de la zona marginal de un río navegable aspira al dominio total de su curso y por consecuencia a la totalidad de su cuenca hidrográfica a fin de asegurar ese dominio».

El sistema orográfico determina que el territorio ecuatoriano cuente con una serie de pisos climáticos de la más variada índole, lo que ha permitido que la producción agrícola sea en igual forma de la más variada especie, a pesar de encontrarse en la Zona Tórrida.

La ruta Transoceánica cruza transversalmente el territorio ecuatoriano de Este a Oeste por el corredor Norte y Central¹⁹, atravesando las tres regiones del Ecuador: el Oriente, la Sierra y la Costa. El concepto de influencia de la ruta transoceánica tanto en su parte terrestre como fluvial, considera especialmente a los polos de desarrollo que se hallan junto a las vías terrestres o fluviales y a los que se hallan próximos a ellas de acuerdo a las facilidades de acceso por medio de vías de comunicación bien orientadas y de carácter permanente.

La ruta Transoceánica utiliza el corredor Norte y viene por el Oriente por el río Napo que atraviesa la Provincia de Orellana y en gran parte de su curso colinda con la Provincia de Sucumbios hasta el Puerto fluvial de

¹⁹ **NOTA.-** En este punto, no será considerado como corredor Norte el corredor Esmeraldas ó Baeza - Lago Agrio - El Carmen ó Putumayo - San Antonio de Iza, por tratarse de proyecto de la vía Interoceánica Ecuador - Brasil sobre la cual ya existe un Convenio Bilateral que se halla en vigencia y que dispone de objetivos específicos que se apartan en varios aspectos al espíritu del presente estudio. En consecuencia, al corredor Esmeraldas / Manta ó Quito ó Baeza ó Narupa - Francisco de Orellana y su prolongación fluvial hasta Nuevo Rocafuerte será calificado como Corredor Norte. Y al corredor Manta ó Quevedo ó Ambato ó Puyo ó Tena ó Narupa - Francisco de Orellana se lo calificará como Corredor Central.

Francisco de Orellana, en donde termina la vía fluvial y empieza la vía terrestre. En la parte terrestre la ruta principal va desde Francisco de Orellana . Narupa . Baeza . Quito - Santo Domingo . Puertos Marítimos de Esmeraldas / Manta, atravesando las Provincias de Sucumbios, Orellana, Napo, Pichincha, Esmeraldas y Manabi.

TABLA N° 2

INFLUJOS DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA EN EL TERRITORIO²⁰		
PROVINCIA	AREA EN KM2	% NACIONAL
SUCUMBIOS	18.612.00	7.3
ORELLANA	22.059.00	8.6
NAPO	12.542.70	4.9
PICHINCHA	16.599.00	6.5
ESMERALDAS	15.216.00	5.9
MANABI	18.400.00	7.1
PASTAZA	29.520.00	11.5
TUNGURAHUA	2.896.00	1.1
BOLIVAR	3.254.75	1.3
COTOPAXI	5.287.25	2.1
CHIMBORAZO	5.637.00	2.2
LOS RIOS	6.254.70	2.4
CARCHI	3.699.00	1.4
IMBABURA	4.986.00	1.9
TOTAL	164.963.4	64.2

²⁰ Fuentes: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos; proyección de población y NBI al año 2000; Secretaría Técnica del Frente Social; òLa Geografía de la Pobreza en el Ecuadorö.

La ruta terrestre alterna para el Puerto de Manta utiliza el corredor Central y va desde Francisco de Orellana . Narupa . Tena . Puyo . Ambato . Quevedo . Manta y atraviesa las provincias de Orellana, Napo, Pastaza, Tungurahua, Bolívar, Cotopaxi, Los Ríos, Guayas y Manabí. Las provincias que se hallan próximas y que se encuentran influenciadas por tener facilidades de acceso por medio de vías de comunicación son en el Corredor Norte Carchi e Imbabura y en el Corredor Central tenemos a la provincia del Chimborazo.

Como se puede observar en la Tabla N°2, la influencia de la ruta Transoceánica en el territorio ecuatoriano abarca todas las provincias del sector Norte y Central debido a la red de interconexión vial que existe tanto de Norte a Sur como de Este a Oeste. Esto significa que la ruta Transoceánica influye en una extensión territorial de 164.963.4 km² aproximadamente, lo cual corresponde al 64.2% del área total del territorio ecuatoriano.

A pesar de que la Cordillera de los Andes se constituye en un obstáculo que realmente separa, produciendo diferencia entre una vertiente y la otra, los influjos de la ruta Transoceánica se constituyen en un elemento unificador de Este a Oeste y viceversa de las tres regiones costa, sierra y oriente tanto en la parte económica como en la parte política y social, permitiendo la integración e incorporación de áreas que estaban abandonadas y relegadas especialmente en la Región Oriental.

2. POBLACIÓN.

La población es la agrupación o conjunto de núcleos humanos que se ubican en el territorio y que corresponde al segundo elemento constitutivo del Estado. La población es el número de habitantes quienes dan vida y voluntad dinámica al territorio que ocupa, y su formación

obedece a las más variadas leyes fisiológicas, económicas, políticas, culturales, etc²¹.

Para la geopolítica la población tiene mucho valor, pues es el sujeto de todas sus preocupaciones ya que es el ciudadano el directo beneficiario de las políticas de desarrollo y seguridad que adopten los gobiernos.

Desde un punto de vista geopolítico un país tiene más valor, cuanto más calificada está su población, cuando sus niveles de vida son de bienestar aceptable, y cuando esta población se orienta a la búsqueda de futuros mejores.

El estudio geopolítico facilita la toma de decisiones sobre la actividad económica que puede adoptar el país tanto para atender la demanda interna como la externa; igualmente permite definir las vías de comunicación marítimas, fluviales, terrestres, ferroviarias o aéreas, para el desplazamiento de la población o los productos a los mercados nacionales o internacionales.

En lo referente a la población del Estado ecuatoriano, en el año 2000 contaba con 12.646.095 habitantes, lo que hace que la relación con Colombia, que tenía 36 millones aproximadamente, sea de 1 a 3, con Perú, que contaba con 25.66 millones, sea de 1 a 2 y con Brasil, que era de 160 millones, sea de 1 a 12.65.

La población del país ha registrado un crecimiento medio anual de tendencia descendente en los últimos veinte años, por efecto de los cambios en la mortalidad y la fecundidad. Luego de alcanzar su valor

²¹ Fuente: Manual de Geopolítica del I.A.E.N.

máximo de alrededor de 3% en los años 60q lo que le ubicaba en uno de los más altos del continente, se ha llegado ahora aproximadamente al 2.1% y con tendencia a bajar hasta 1.6%. Esto quiere decir que en el año 2010, nuestra población llegará a 14.89 millones de habitantes²².

La tasa Global de fecundidad entre 1995 y 2000 estimada y proyectada con el último censo de 1990 es de 3.1 hijos en el Ecuador, en Colombia fue 2,7 hijos y en el Perú 3.0 hijos. Experimentándose en este período un descenso de la fecundidad ecuatoriana .

En cuanto a la estructura de la población por edades, estimada y proyectada al año 2.000 con el último censo de 1990, el 34% del total de la población son jóvenes, el 62% son maduros y el 5% son ancianos. La esperanza de vida al nacer para ambos sexos es de 70 años en el 2.000.

Existe un alto índice de desempleo y de subempleo de la mano de obra (14,7% y 55% de la Población Económicamente Activa), por su distribución por edades aún juvenil, lo que agrava el crecimiento poblacional.

La distribución de la población no ha sido uniforme, se han creado dos focos principales uno en Pichincha con 2.47 millones y otro en el Guayas con 3.42 millones de habitantes, seguido por Manabí con 1.27 millones. Se encuentran áreas vacías como Carchi y Bolívar en la Sierra y todas las provincias en la Región Oriental .

Las zonas fronterizas están casi abandonadas, exceptuando a Tulcán y Huaquillas; no ha existido un plan de colonización de las fronteras que tienda a su vivificación.

²² Fuente de información: Centro de Estudios y Promoción para el Desarrollo Social **CEPAR**.

La superficie de las provincias de Guayas y Pichincha representan el 14.6% de la superficie nacional y que sumada la de Manabí se acerca al 22%; mientras que la población de Guayas y Pichincha significa el 46.5% de la población del país, y que sumada la de Manabí es del 56.6%. En contraste a esto, la superficie de las provincias orientales representan el 51.7% de la superficie total del Ecuador y su población no supera el 5% de la población del país²³.

Como habíamos mencionado en el ítem sobre Territorio, la ruta Transoceánica atraviesa el territorio ecuatoriano de Este a Oeste, cruzando las tres regiones del oriente, la sierra y la costa, la misma que va influenciando a su paso a la población de su entorno, es decir, a la población de todas las provincias del Norte y la parte central del país, involucrándola en sus actividades.

Las provincias de la Región Oriental, por las que atraviesa la ruta Transoceánica como Sucumbios, Orellana y Napo, tienen una población procedente de diversas raíces culturales cuya situación económica y social está por debajo de los estándares nacionales, sin haber tenido oportunidad de desarrollar sus potencialidades. Presenta, por lo general, altos niveles de desnutrición y analfabetismo, una cobertura de salud y de educación insuficiente, un desarrollo urbano desordenado y con deficientes servicios básicos, ausencia de elementos que vinculen orgánicamente a los pueblos indígenas a la sociedad nacional, y alta vulnerabilidad de los ecosistemas.

En la Región Oriental habitan diversos pueblos indígenas, que a pesar de ser fundamental de la sociedad nacional del país, están en una situación de marginalidad. Se hace necesario que sean incorporados a

²³ Fuentes: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos; proyección de población y NBI al año 2000; Secretaría Técnica del Frente Social; òLa Geografía de la Pobreza en el Ecuadorö

dicha sociedad nacional, así como a su circuito económico, con sus propias especificidades y requerimientos. Su base cultural se funda de un modo determinado en su forma de relacionarse con su habitat, cuyo equilibrio es frágil no sólo en las áreas que éstos pueblos ocupan sino en varios otros puntos de las regiones fronterizas, algunos de los cuales han sufrido intensos procesos de deforestación y deterioro ambiental.

TABLA N°3

INFLUJOS DE LA RUTA TRANSOCÉANICA EN LA POBLACIÓN²⁴		
PROVINCIA	HABITANTES	% NACIONAL
PICHINCHA	2466.245	19.50
MANABI	1267.844	10.03
LOS RIOS	662.844	5.24
TUNGURAHUA	447.017	3.53
ESMERALDAS	433.984	3.43
CHIMBORAZO	425.207	3.36
IMBABURA	329.755	2.61
COTOPAXI	303.489	2.40
BOLIVAR	183.665	1.45
CARCHI	167.175	1.32
SUCUMBIOS	144.774	1.14
NAPO	87.514	0.69
ORELLANA	73.216	0.58
PASTAZA	61.254	0.48
TOTAL	7053.983	55.76%

²⁴ Fuentes: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos; proyección de población y NBI al año 2000; Secretaría Técnica del Frente Social; La Geografía de la Pobreza en el Ecuador

En la Tabla N°3, se puede observar la distribución de la población en cada una de las provincias por donde pasa la ruta Transoceánica y las que se hallan próximas a ellas de acuerdo a las facilidades de acceso por medio de vías de comunicación bien orientadas y de carácter permanente, notándose que las provincias orientales son las menos pobladas. La influencia de la ruta Transoceánica en la población ecuatoriana abarca todas las provincias del sector Norte y Central del país. Esto significa que influye en una población de 7 053.983 habitantes, lo que representa el 55.76% de la población total del país.

Un problema racial de enorme magnitud aqueja al Estado ecuatoriano, las minorías nacionales+ de grupos indígenas que a pesar de los esfuerzos realizados, no han podido ser integrados a la sociedad. Continúa siendo un sub-estrato marginado que poco o nada aporta a la producción y que es caldo de cultivo de la política de extrema izquierda y de los movimientos sociales, llegando a constituir un grupo de presión que atenta contra los Objetivos Nacionales, pues su movimiento pretende obtener derechos soberanos dentro del territorio del Estado ecuatoriano.

Uno de los objetivos de la ruta Transoceánica es contribuir con sus influjos al mejoramiento de la infraestructura social y cultural del entorno del territorio que atraviesa especialmente en la región Oriental y sus provincias fronterizas, mediante el desarrollo del ecoturismo y la creación de plazas de trabajo directos e indirectos, lo que va a beneficiar en materia de salud, educación, saneamiento y desarrollo urbano, servicios básicos y medio ambiente; facilitando la vinculación orgánica de los pueblos indígenas a la sociedad nacional manteniendo su identidad y la relación con su medio.

La puesta en marcha de la ruta Transoceánica, permitirá mejorar la calidad de vida de la población de la mayoría de las provincias del Norte y del Centro y especialmente la de la Región Amazónica fronteriza; facilitar la integración económica, social y cultural; proporcionar los mecanismos para lograr una relación sostenible con el medio ambiente; y contribuir a mejorar las condiciones de vida de las comunidades indígenas, respetando su identidad cultural e incorporando sus conocimientos al manejo de los recursos naturales, y mejorar la preservación del medio ambiente en la Región Oriental.

3. **SOBERANÍA.**

El Estado ecuatoriano es libre y soberano, por ello uno de sus Objetivos Nacionales es el mantenimiento de este tercer elemento constitutivo del Estado, tal como lo señala el primer artículo de su Carta Magna.

El Estado ecuatoriano tiene una personalidad democrática y soberana, reconocida en el ámbito internacional y emanada de la voluntad popular.

El Ecuador pertenece a la mayoría de las organizaciones internacionales de carácter mundial, continental y regional; por lo cual, como ya lo hemos mencionado, su soberanía hoy en día es relativa, al tener que aceptar las resoluciones que se toman en el seno de dichas organizaciones y especialmente de aquellos organismos multilaterales que son tenedores de nuestra deuda externa y aquellos bloques económicos que otorgan crédito a nuestro país para salir de la profunda crisis en la que nos encontramos.

La característica esencial de la soberanía del Estado ecuatoriano, para tomar decisiones, es el poder que posee para ello. La política de poder la ejecuta el Estado con su Poder Nacional.

El Poder Político en el Ecuador, se ha visto fortalecido con veintidós años de democracia, que a pesar de no contar con la suficiente madurez o suficiente cultura política, se tonifica cada vez más. Aún se puede apreciar, en el Congreso Nacional, que priman los intereses partidistas a los de la colectividad y que las rencillas políticas impiden una acertada conducción de los destinos de la Nación, por las constantes pugnas entre los poderes del Estado. Todavía hay partidos políticos o dirigentes que creen que el poder es un fin y no un medio, a través del cual se pretende alcanzar y mantener los Objetivos Nacionales Actuales y Permanentes.

La política internacional del Ecuador se ha caracterizado por su vocación pacifista y apego a los principios del Derecho Internacional consagrados en las Cartas de la ONU y de la OEA que han sido incorporados a la Constitución Política del Estado.

En tal virtud, la conducción de la política internacional ecuatoriana se ha fundamentado en el respeto a la soberanía e igualdad de los Estados, la solución pacífica de las controversias, la libre determinación de los pueblos, la no intervención en asuntos de otros Estados, así como en la vigencia y protección universal de los derechos humanos.

En el mundo interdependiente en que vivimos ningún país, ni siquiera las grandes potencias, pueden progresar en forma aislada. Todos los Estados requieren de la cooperación de los demás para desarrollar y proteger sus intereses en el campo político, económico, cultural, así como para enfrentar la amenaza de problemas transnacionales, como son el terrorismo y el narcotráfico. En tal contexto, la acción de la política y el

Servicio Exterior es fundamental para coordinar y canalizar la acción internacional en la búsqueda de soluciones a tales desafíos.

De manera especial, los países pequeños como el Ecuador necesitan de la cooperación internacional para defender sus intereses, incrementar sus ingresos de divisas, proteger los precios de sus exportaciones y atraer inversiones, así como para contribuir a la construcción de un nuevo orden internacional que garantice la paz, el crecimiento económico y la justicia social.

El Poder Económico, acusa una de las crisis más profunda de la historia del país por las causas ya mencionadas, fundamentalmente por la elevada deuda externa, el desequilibrio entre los organismos del Estado y la excesiva burocracia administrativa ineficiente que eleva el gasto público. Con las medidas económicas que se han tomado con el proceso de dolarización, aunque el costo social ha sido muy alto, se ha estabilizado la economía del país, se ha controlado la devaluación monetaria y se ha frenado la galopante inflación. Después de la quiebra de miles de empresas, actualmente se han creado más de 1000 nuevas empresas con un esquema moderno para que puedan competir en el mercado, existiendo una mayor confianza en el sistema financiero del país.

El Poder Psicosocial se ve amenazado por la explosión demográfica antes analizada, por la falta de fuentes de trabajo y por el subempleo de la mano de obra que conduce a la población a vivir en la más extrema pobreza, proclive a la mendicidad y a la delincuencia, de la que son presas nuestras ciudades.

El Poder Militar es la última acción del poder y es el último recurso para imponer la decisión del Estado en el campo internacional; en nuestro

país el Poder Militar es respetuoso del ordenamiento jurídico y democrático del país, pero también se ve amenazado, puesto que no se puede abstraer de la situación reinante en el mundo. A raíz de la firma de los Acuerdos de Paz entre el Ecuador y el Perú, se habla de una reasignación de la misión a las Fuerzas Armadas y de reducción de su presupuesto, pero quienes así piensan no han leído ni aprendido de la historia y no comprenden que el costo de la paz es invaluable, que no es posible encargar a otro Estado o Estados la vigilancia y custodia de la integridad territorial marítima, aérea y terrestre y de los recursos propios de la Nación. Tampoco piensan, que la sola presencia de las Fuerzas Armadas conduce al cumplimiento de la paz y permite el desarrollo de las actividades lícitas, especialmente en los lugares más apartados del territorio. Así mismo desconocen que las Fuerzas Armadas desarrollan actividades de asistencia a la comunidad en materia de educación, salud, transporte marítimo, aéreo y terrestre, contribuyendo con medicina preventiva y curativa en lugares alejados y a la investigación científica.

La ruta Transoceánica contribuye con la soberanía como un elemento unificador, integrador y de cohesión político, económico, social y militar al estimular el comercio y el transporte tanto fluvial como terrestre, influenciando como ya se dijo en el 64.2% del territorio nacional y en el 55.76% de la población ecuatoriana, creando nuevos polos de desarrollo especialmente en zonas de la Región Oriental que se encuentran aisladas y abandonadas.

Al incrementarse el movimiento económico y el comercio por la ruta Transoceánica, se fortalecerá el Poder soberano del país a través de su Poder Nacional en todas sus expresiones y se proyectará hacia el exterior; para esto es necesario que todo el Poder Nacional del país, le de el impulso inicial y proyecte a la ruta Transoceánica.

CAPITULO IV

ANÁLISIS DE LA CONTEXTURA DEL ESTADO Y SUS INFLUJOS EN LA RUTA TRANSOCEÁNICA.

1. LAS FRONTERAS.

A la frontera²⁵ se la considera como el confín de un Estado y para comprender mejor esta acepción tenemos que considerar la diferencia entre los términos límite y frontera.

- Límite es el confín o linde entre dos jurisdicciones, es decir es una línea, ya que encierra un juicio lineal;
- Frontera, en cambio, comprende una idea de noción espacial, una zona que se extiende a cada lado de la línea limítrofe determinada.

En Derecho Internacional, frontera es la línea divisoria del territorio de los Estados, y su exacta fijación tiene gran importancia, puesto que señala la extensión de la soberanía y los límites hasta donde alcanza la acción de las leyes.

Desde el punto de vista Geopolítico, es el establecer la esfera de dominio de los Estados. Federico Ratzel en su cuarta ley, al exponer sus teorías sobre el crecimiento de los Estados, manifiesta: la frontera es el órgano periférico del Estado; y, como tal, es prueba de crecimiento y fuerza.

²⁵ Fuente de investigación: BARBERIS J. Nociones Generales de Geopolítica, Quito, Ministerio de Educación y Cultura, 1995.

El verdadero límite existe allí donde la vida cambia fundamentalmente de aspecto, donde una manera colectiva de vivir no puede confundirse con la de otro; pero donde la vida no tiene cambio alguno, la frontera o límite no existe.

La solidez y dinamismo de la frontera de un Estado siempre estarán en perfecta relación con estos dos factores:

- Las características geográficas de donde se asienta la faja fronteriza.
- La Capacidad y Potencialidad del Núcleo Vital o Corazón, lo cual da el verdadero valor de consistencia y dureza de este órgano de la periferia del Estado.

Centrándonos en nuestro estudio, la ruta Transoceánica cruza la frontera en la provincia de Orellana por vía fluvial a través del río Napo hasta llegar al puerto fluvial de Francisco de Orellana, punto terminal de la ruta en la parte fluvial para iniciar la parte terrestre hasta los puertos marítimos de Esmeraldas y Manta. Aquí podemos destacar que la ruta transoceánica cruza por un área selvática rica en recursos naturales y de biodiversidad y que también la podemos llamar de fronteras mojadas al utilizar el río Napo que se convierte más en un nexo que separador entre los dos Estados, por tener una conducta común ante necesidades idénticas. Esta parte de la frontera al facilitar las comunicaciones en forma fluvial con el Perú y los demás países condóminos de la Hoya Amazónica, en la actualidad la hace económicamente más deseable.

La influencia del Heartland o Núcleo Vital, constituido por el triángulo de cohesión Quito-Guayaquil-Cuenca, en la frontera por donde cruza la ruta Transoceánica y en general en toda la frontera ha sido muy pobre o casi nula. Este sector ha estado abandonado durante toda su vida

republicana, no ha habido la solidez del Núcleo Vital que irradie el poder necesario en la frontera para resistir cualquier acción externa, razón por la cual nuestra línea fronteriza ha sufrido descalabros muy grandes habiéndose perdido áreas geográficas históricamente valiosas.

Al cruzar la ruta Transoceánica el territorio ecuatoriano transversalmente de Este-Oeste y viceversa, pasa por el Núcleo Vital . triángulo de cohesión Quito-Guayaquil-Cuenca- influenciándose mutuamente, y es a través de esta ruta que el Heartland va a irradiar su solidez hacia la frontera considerando su distancia relativamente corta, fortaleciéndola mediante la creación de polos de desarrollo, integrando y cohesionando al pueblo en esta región.

La distancia relativamente corta del Heartland hacia nuestra frontera y de ésta hacia los Centros de Comercio y Navegación y demás poblaciones situadas en el Marañón y Amazonas, hacen que irradiemos con mayor solidez nuestra influencia comercial, cultural y social en esta región.

El Tratado de Comercio y Navegación con el Perú y los Acuerdos bilaterales con el Brasil relacionados con la ruta Transoceánica, le dan seguridad al Ecuador para preservar el mantenimiento de esta ruta internacional y lograr el respeto de sus fronteras.

2. EL HINTERLAND O ESPACIO DE CRECIMIENTO.

El **Hinterland** de un Estado es el espacio que media entre su **Núcleo Vital** o **Heartland** y su zona periférica o **Frontera**. Algunos autores la denominan **Espacio de crecimiento**.

El **Hinterland**²⁶ debe proporcionar al Estado la base para la satisfacción de sus necesidades vitales, permitiéndole el desarrollo de su **Núcleo Vital** y la seguridad para proteger el **Heartland** en caso de ser agredido por otro Estado vecino.

La extensión del **Hinterland** dependerá de la extensión del Estado, de su estructura orgánica, de su concepción geopolítica, etc. En resumen, podemos decir que el **Hinterland** es un elemento importante para el desarrollo del Estado, ya que su comportamiento cambiará si varían los otros factores que, por razones políticas, sociales, económicas y geográficas, influyen en su mecanismo.

De lo anterior se puede deducir que el **Hinterland**, obedece a cuatro características importantes:

- Como factor de desarrollo;
- Como fuente de recursos;
- Como reserva nacional; y,
- Como elemento de seguridad.

Analizaremos a la ruta Transoceánica desde estas cuatro características del **Hinterland**:

- **Como factor de desarrollo**, si consideramos la posición geográfica de la ruta Transoceánica, vemos que ésta es privilegiada, ya que al cruzar transversalmente por las tres regiones de la Costa, Sierra y Oriente ecuatoriana, atraviesa también por el **Hinterland**, el **Heartland** y las fronteras conectando los puertos marítimos de Manta y Esmeraldas en el Océano Pacífico con el puerto Fluvial de Francisco de Orellana en la

²⁶ Fuente de investigación: BARBERIS J. Nociones Generales de Geopolítica, Quito, Ministerio de Educación y Cultura, 1995.

Amazonía para continuar por vía fluvial por el río Napo-Amazonas hacia Manaus-Belém y salir al Océano Atlántico, desarrollando el espacio de crecimiento del Estado ecuatoriano y fortaleciendo su Núcleo Vital y sus fronteras.

Con la apertura de la ruta Transoceánica, el Ecuador queda en una posición geográfica relativa para el comercio entre Occidente y Oriente expectante, que debe ser explotada sin desaprovechar el mercado cautivo que se tiene en los países condóminos de la Hoya Amazónica.

- **Como fuente de recursos**, la ruta Transoceánica va creando a su paso por el hinterland polos de desarrollo e incentivando la producción, el comercio y el turismo ecológico, así como también estimula al transporte terrestre, marítimo y fluvial.

- **Como reserva nacional**, la ruta Transoceánica se constituye como un Núcleo de cohesión social que involucra a toda la población por donde ésta pasa, particularmente de las comunidades indígenas orientales, respetando sus usos y costumbres locales, manteniendo grandes áreas de reserva ecológica con su hábitat natural propensas para el turismo ecológico y un desarrollo sustentable de la región Amazónica que permita mantener las reservas para el futuro.

- **Como elemento de seguridad**, la ruta Transoceánica trae consigo el desarrollo y mejora de la calidad de vida especialmente de la región Oriental, esto significa capacitación de la mano de obra y aplicación de tecnología. El grado de seguridad que el hinterland le otorgue a su Núcleo Vital y a su frontera será con mayor desarrollo de su infraestructura, capacitación y preparación de su población.

3. EL HEARTLAND O NUCLEO VITAL.

El **Heartland**²⁷ (Tierra del Corazón) o **Núcleo Vital** constituye la parte central y más importante de un Estado, especialmente en aquello que a lo político se refiere.

Es en el aspecto geopolítico, la zona mejor ubicada, con la doble finalidad de poder ejercer el poder y gobierno en todo el territorio de la Nación, en forma tal, que pueda por igual distribuir su acción y constituir el centro del gobierno en el cual se decidirán todos los asuntos referentes a la seguridad y al progreso del Estado. El gobierno ejerce su acción valiéndose de las comunicaciones como se verá más adelante.

En nuestro caso el **Heartland** está ubicado relativamente en el centro del territorio y está constituido por el triángulo de cohesión Guayaquil-Quito-Cuenca, producto de una planificación sectorial y de la estructura político-administrativa de tipo centralista que no ha permitido que irradie su poder hacia las fronteras. Quito como su capital constituye el poder político del Ecuador, mientras Guayaquil y Cuenca significan el poder económico.

El **Heartland** en el Ecuador (triángulo de cohesión Guayaquil-Quito-Cuenca) es la parte más densamente poblada con un 36% del total de sus habitantes y unida a los otros centros secundarios por medio de una completa red de comunicaciones (carreteras, teléfonos, telex, informática, y otros medios modernos existentes). En el **Heartland** es donde se concentra el mayor acervo cultural, económico, político y militar; en su capital Quito es el centro del Gobierno y en él están localizados los organismos más importantes del Estado.

²⁷ Fuente de investigación: BARBERIS J. Nociones Generales de Geopolítica, Quito, Ministerio de Educación y Cultura, 1995.

La ruta Transoceánica se encuentra doblemente fortalecida porque atraviesa el **Heartland** (triángulo de cohesión Guayaquil-Quito-Cuenca) tanto por el Corredor Norte como por el Corredor Central (Fig. N°8), influenciándose mutuamente.

A través de esta ruta el **Heartland** irradia su poder político, económico y social hacia el **Interland** y la **Frontera**, dándole vida a esta región. Y si consideramos las distancias relativamente cortas en comparación con los **Heartland** de los otros países vecinos, su influencia puede llegar más allá de las fronteras, hasta los Centros de Comercio y Navegación y demás poblaciones del Marañón y Amazonas, cumpliéndose la aplicación de la Ley geopolítica de la influencia unificadora y expansiva de las vías de comunicaciones, Ley que se refiere a los fenómenos espaciales de la expansión de los Estados y cuyo enunciado dice: **Existe una estrecha relación entre el desarrollo de las vías de comunicaciones y el logro de la unidad nacional. Los medios de tránsito bien desarrollados preparan e inducen a los Estados pequeños a formar unidades políticas más grandes. Todo tráfico intenso fortalece las relaciones económicas, fomentando asimismo el entendimiento político y en condiciones favorables, la unidad nacional.**

4. LAS COMUNICACIONES.

Entendemos por **vías y medios de comunicaciones**²⁸ a todos los arbitrios de que se vale la humanidad para efectuar transportes, movimientos o despachos de un lugar a otro, permitiendo la circulación de personas, mercaderías o cosas, y de ideas expresadas en forma escrita u oral.

²⁸ Fuente de investigación: Que es la Geopolítica, por ATENCIO J., Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1979.



PDF
Complete

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

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

118

FIGURA N°8

Efectuamos la separación en **vías** y **medios** atendiendo a las características de los elementos que sirven a tales actividades y al ambiente en que éstas se realizan. Así consideramos, por ejemplo, que caminos, líneas ferroviarias, marítimas, fluviales o aéreas son **vías** y que computadoras, radios, televisión, un tendido telefónico, telegráfico, o de cables submarinos son **medios** de comunicaciones.

Para efectos de nuestro estudio, las comunicaciones serán analizadas solamente desde el punto de vista como **vías** y particularmente la ruta Transoceánica en su parte fluvial y terrestre, y cómo es su influencia en la contextura del Estado.

La intercomunicación es, en la época moderna, como en ninguna otra, elemento fundamental para el desenvolvimiento de las actividades de la nación y para lograr la unidad del **heartland**, **hinterland** y **fronteras**.

La ruta Transoceánica considerada como una vía de comunicaciones nacional e internacional, viene desde el Océano Atlántico - Belém . Manaos utilizando el Amazonas y atraviesa la contextura del Estado ecuatoriano por la frontera Este, en la provincia de Orellana (Corredor Norte), por vía fluvial a través del río Napo y continua su recorrido por el hinterland hasta el puerto fluvial de Francisco de Orellana, punto clave donde la ruta Transoceánica termina su parte fluvial y comienza la parte terrestre, enlazándose con el Sistema Vial Nacional para dirigirse a los puertos marítimos de Esmeraldas y Manta, en el Océano Pacífico (frontera Oeste), atravesando el heartland que lo constituye el triángulo de cohesión Quito . Guayaquil - Cuenca.

El Sistema Vial Nacional constituye el conjunto de caminos de propiedad pública, sujetos a la normatividad y marco institucional vigente.

Nuestra red de carreteras verticales y horizontales conforme a la Tabla N°4, está integrado por redes primarias, secundarias, terciarias y vecinales, con una longitud total de la red que alcanza a 43.249 kilómetros. La distribución por regiones es la siguiente: 22.052 km. a las provincias de la sierra; 16.492 km. a las provincias de la costa; 4.470 km. a las provincias del oriente; y, 184 km. a la provincia de Galápagos.

TABLA N°4

SISTEMA VIAL NACIONAL DISTRIBUIDO POR REGIONES EN KM²⁹.					
REGIÓN	PRIMARIA	SECUNDA	TERCIARI	VECINAL	TOTAL
SIERRA	2884.59	1774.00	5394.84	12050.04	22.103
COSTA	1974.08	1385.46	4786.54	8345.73	16.492
ORIENTE	1001.47	534.04	1482.92	1451.27	4.470
INSULAR	72.47	34.23	16.24	61.28	184
TOTAL	5932.61	3727.73	11680.54	21908.32	43.249

La red de vías que tiene el país, es posible verle expresado en cinco mega proyectos (Fig. N°9), con los cuales se tiene toda una malla que une a las ciudades desde el Norte hasta el Sur y desde el Este al Oeste, las mismas que se denominan de la siguiente manera:

1. Carretera Marginal de la Costa.
2. Carretera Troncal de la Costa.
3. Carretera Troncal de la Sierra.
4. Carretera Troncal del Oriente.
5. Carreteras Transversales.

²⁹ Fuente de información: VIALIDAD, publicación del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones/Quito ó Ecuador, Julio/2000.



PDF
Complete

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

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

121

FIGURA N°9

La economía actual del Estado está supeditada a las condiciones que presentan las vías de comunicaciones³⁰ para el desarrollo de la circulación, sea ella interna o internacional.

En el orden interno el Sistema Vial Nacional fortalece a la ruta Transoceánica, ya que una parte de la economía del país queda supeditada a las condiciones de esta ruta para el desarrollo de la circulación, la misma que ejerce una acción reguladora de la economía, pues a través de ella se hace posible el intercambio de productos provenientes de Belém . Manaos (Brasil) por el puerto fluvial de Francisco de Orellana hacia los centros o mercados de consumo interno del país y viceversa.

En el orden internacional el Sistema Vial Nacional también fortalece a la ruta Transoceánica, al permitir llevar todo el comercio fluvial que pueda darse a través de la Hoya Amazónica desde el puerto Francisco de Orellana hacia los puertos marítimos de Esmeraldas y Manta y de allí hacia los mercados que integran la Cuenca del Pacífico y viceversa.

El intercambio económico por la ruta Transoceánica trae aparejada la competencia por la conquista de mercados consumidores que es vital para la economía del país. La conquista de mercados consumidores solo puede lograrse por la circulación y por un sistema de medios y vías de comunicación que permitan un tráfico de gran rendimiento, oportuno y barato. De allí la importancia del Sistema Vial Nacional que se encuentre en buenas condiciones y que enlace en la forma más directa los grandes polos de desarrollo y de consumo con los puertos fluviales y marítimos, para realizar el intercambio comercial en condiciones más favorables para el país.

³⁰ Fuente de información: Manual de Geopolítica 2000-2001 del I.A.E.N.

El comercio y las comunicaciones están unidos por lazos indisolubles aunque las segundas penetran en muchos otros campos distintivos de la economía. Hay comunicaciones determinadas por las actividades políticas, otras por actividades religiosas y otras por la vida social. En una palabra, todas constituyen un sistema nervioso de grandes reacciones que posee el Estado.

La ruta Transoceánica está determinada por actividades económicas dada por su intercambio comercial; actividades políticas por que la circulación a través de la ruta contribuye a la unidad política, en especial cuando factores geográficos, físicos y humanos tienden a disociar a la nacionalidad; actividades culturales por que tiene mayores posibilidades de intercambio cultural con los países condóminos de la Hoya Amazónica; y, actividades sociales por que permite la integración y cohesión social de los pueblos y comunidades que se encuentran a lo largo de la ruta.

A través de las comunicaciones se desplazan, dentro de los Estados, las riquezas económicas y los elementos de progreso, y se ejecutan la actividad política y la militar, permitiendo al organismo director llegar por este medio, hasta los rincones más pequeños del país.

Actualmente, frente al tema autonómico que parece se ha difuminado bastante frente al cúmulo de otros problemas que afronta el país, recientemente se ha dado un hecho satisfactorio y alentador; como es el de la conformación de un grupo de provincias tanto de la Sierra como de la Costa y de la Amazonía, bautizado como G-6, que han tratado un asunto de enorme interés no solo para las provincias involucradas en este grupo sino para todo el Ecuador. Se trata de un proyecto de enorme trascendencia: Impulsar la construcción de una carretera de 540 kilómetros que parta de Manta y llegue hasta el puerto de Francisco de Orellana, vinculando de esta manera las tres regiones del Ecuador para

aprovechar el acceso desde Orellana hasta Manaos por la ruta Transoceánica a través del Amazonas.

Los representantes seccionales de diez provincias (Manabí, Los Ríos, Bolívar, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Orellana, Napo, Morona Santiago y Pastaza), se reunieron para considerar la factibilidad de un acuerdo regional de integración y desarrollo que lleve adelante esta obra. La ruta Transoceánica desde puerto Francisco de Orellana hasta Manaos se encuentra abierta y ha sido aprovechada comercialmente para el transporte de contenedores de una firma brasileña. La ruta Manta . Manaos permitiría que grandes buques procedentes de Asia y otros continentes desembarquen su mercadería para llevarla por vía terrestre y fluvial hasta Manaos . Belém y desde allí hasta otras regiones del Brasil. Esta ruta reduciría de manera significativa la actual distancia y en consecuencia la demora en el transporte de la mercadería. El proyecto contemplaría también otras posibilidades como la construcción de un parque industrial en Orellana, lo cual ha despertado el interés de empresarios asiáticos que han visitado esa zona.

En resumen se trata de una obra de envergadura, que fortalecerá la ruta Transoceánica y que abriría para el país un desarrollo sostenido de grandes proyecciones para el futuro.

CAPITULO V

IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA FRANCISCO DE ORELLANA Ë MANTA / ESMERALDAS.

1. A LA LUZ DE LOS OBJETIVOS, ESPECIALMENTE OBJETIVOS NACIONALES (PERMANENTES).

Es conocido que los Objetivos Nacionales son la interpretación de los auténticos intereses y legítimas aspiraciones del pueblo. A su consecución y mantenimiento se dirige el Ecuador por medio de sus fuerzas vivas, constitutivas del Poder Nacional. En otras palabras, los Objetivos Nacionales Permanentes son la traducción o explicación de los intereses y aspiraciones del grupo nacional, teniendo a la vista su propia sobrevivencia como grupo, esto es, aseguradas plenamente las tres condiciones básicas de: autodeterminación, integración creciente y prosperidad en el cuadro espacial, ya sea impuesto por las tradiciones históricas o sea requerido por condiciones juzgadas esenciales por aquella misma sobrevivencia.

La ruta Transoceánica al igual que el Plan de Gobierno 2000-2003, parte de una visión a futuro del Ecuador, en la que se aspira a un Estado y a una sociedad insertadas en un mundo globalizado, que garanticen el desarrollo socioeconómico, la integración y cohesión social y se mejoren condiciones dignas de vida para la población.

Esta visión de futuro se sustenta en la existencia de grandes potencialidades que tiene la ruta Transoceánica a través del Ecuador en las relaciones comerciales, culturales, en la unidad política y nacional, de

integración y cohesión social, de expansión económica e ideológica y de turismo.

En el ámbito de las aspiraciones de la ruta Transoceánica, del Estado y de la sociedad ecuatoriana a largo plazo, se persigue la consecución y mantenimiento de los Objetivos Nacionales Permanentes que den continuidad a la gestión pública, que trasciendan la temporalidad de los ejercicios gubernamentales y que permitan la construcción del Ecuador que todos anhelamos, mediante la utilización adecuada de sus potencialidades.

Los Objetivos Nacionales Permanentes del Ecuador son: Integración Nacional, Justicia Social, Desarrollo Integral, Democracia, Integridad Territorial, Soberanía y Seguridad.

La ruta Transoceánica tiene su importancia a la luz de los siguientes Objetivos Nacionales Permanentes (ONP):

- **ONP Integración Nacional:** porque la ruta Transoceánica permite consolidar la diversidad de las diferentes comunidades a lo largo de su recorrido, respeta sus usos y costumbres; integra en forma territorial, política, económica y sicosocial; y, permite también al Ecuador proyectarse en el continente sudamericano y en el mundo.
- **ONP Justicia Social:** porque la ruta Transoceánica permite mejorar la calidad de vida de la población particularmente de las provincias que atraviesa y satisface sus necesidades básicas e impulsa el intercambio cultural nacional y regional.
- **ONP Desarrollo Integral:** porque la ruta Transoceánica contribuye a reactivar el aparato productivo e industrial, creando polos de desarrollo en su recorrido e incrementa las relaciones comerciales con la consecuente formación y capacitación de los recursos humanos.

- **ONP Seguridad:** porque la ruta Transoceánica contribuye a mantener la paz social como el mejor aporte a la productividad nacional y a la garantía de los intereses nacionales.

No cabe duda que para nuestro estudio, el Objetivo Nacional Permanente de Integración Nacional es el más importante y completo por tomar en cuenta todos los componentes del Estado.

La ruta Transoceánica Francisco de Orellana . Manta / Esmeraldas tiene una íntima relación con el enunciado del Objetivo Nacional Permanente de Integración Nacional porque: integra las tres regiones del país lo cual es determinante para alcanzar la cohesión nacional, en los aspectos espacial, político, económico y sicosocial.

2. A LA LUZ DE LEYES Y PRINCIPIOS GEOPOLÍTICOS.

No hay duda de que las comunicaciones son instrumentos muy valiosos para el cumplimiento de las leyes geopolíticas, en su mayor parte. El empleo de la ruta Transoceánica por el Corredor Norte a través del río Napo, es de trascendental importancia para el Ecuador, ya que nos permite aplicar la Ley Geopolítica *la aspiración de un Estado de poseer la salida a mares distintos*, que en nuestro caso se daría la salida hacia el Océano Atlántico para facilitar la comunicación con los grandes centros de atracción mundial, regional y subregional.

Otra Ley que nos permite aplicar es la *Ley de la influencia unificadora y expansiva de las vías de comunicaciones*³¹, cuyo enunciado es el siguiente: *Existe una estrecha relación entre el desarrollo de las vías de comunicaciones y el logro de la unidad nacional. Los medios de*

³¹ Fuente de información: Geopolítica Leyes que se deducen del Estudio de la Expansión de los Estados por el Mayor Julio Cesar Von Chrismar Escuti, 1968.

tránsito bien desarrollados preparan e inducen a los Estados pequeños a formar unidades políticas más grandes". Todo tráfico intenso fortalece las relaciones económicas, fomentando asimismo el entendimiento político y en condiciones favorables, la unidad nacional. Las grandes vías fluviales irradian una intensa fuerza unificadora.

Para la conservación de grandes Estados, es imprescindible un tráfico bien organizado y de suma capacidad. El que tiene en sus manos los medios de tráfico de un país, tiene también el país mismo.

La buena situación geovial constituye un fuerte poder político para un país capaz de mantenerse independiente y trae, en cambio, dependencia política a un país demasiado débil, para protegerse del lucrativo comercio intermediario, codiciado por sus competidores. Una situación geovial desfavorable acarrea la decadencia política.

Las rutas naturales, terrestres, fluviales y marítimas, favorecen la expansión de los núcleos geohistóricos.

Los anteriores enunciados están estrechamente relacionados con la Ley del Menor Esfuerzo y de las líneas de Menor Resistencia.

La influencia de la ruta Transoceánica como una vía de comunicación importante del Estado ecuatoriano, tanto al interior como su conexión con otros Estados (vía internacional), en el crecimiento interno y externo (expansión territorial) es enorme y puede analizarse desde los siguientes puntos de vista:

En el logro y mantención de la unidad nacional, la ruta Transoceánica contribuye a conseguir y mantener la unidad nacional del Estado, comunicando y enlazando física y espiritualmente distintas

regiones del país, como asimismo sirviendo de nexo de las partes constitutivas: núcleo vital, hinterland y fronteras.

En la anatomía del Estado, constituyen los vasos sanguíneos que permiten alimentar al núcleo vital desde el hinterland y viceversa y hacen llegar los impulsos vigorizadores desde el núcleo vital hasta las áreas periféricas (fronteras).

En la expansión territorial la ruta Transoceánica une al Ecuador con los Estados condóminos de la Hoya Amazónica beneficiándose mutuamente. El Ecuador es el único país amazónico que su núcleo vital (heartland) es atravesado por la ruta Transoceánica, influyendo así, en el desarrollo y la seguridad del Estado. Favorece el intercambio comercial, cultural, ideológico, religioso y étnico entre los países, pero junto con ello permite la proyección de las influencias de uno a otro Estado, favoreciendo al más fuerte. Es lo que algunos geopolíticos llaman la ley de los vasos comunicantes, por su semejanza con la ley física de ese nombre.

La actual tendencia del Ecuador es formar nuevas Unidades Político-Administrativas por medio de una efectiva regionalización (ejemplo: la conformación del Grupo G-7) fundamentada en una descentralización absolutamente solidaria para disminuir el tamaño del Estado que, en la actualidad cuenta con el 75% de cantones que no cumplen con las prescripciones determinadas por la Ley de Régimen Municipal.

Puede decirse que, así como las vías de comunicación dentro de un país, facilitan la unidad nacional, también dentro de una futura Unidad Política Mayor (caso de la conformación de nuevas jurisdicciones formadas por 3 o 7 provincias) facilitarán, absolutamente el logro de esa unidad, lo que equivale a decir favorece la anexión de la unidad política

menor. En consecuencia, se cumple una de las opiniones geopolíticas antes indicada: los medios de comunicaciones bien desarrollados preparan e inducen a los Estados pequeños (provincias pequeñas) a formar unidades políticas más grandes.

La ruta Transoceánica Francisco de Orellana . Manta / Esmeraldas, sin duda alguna, cumple con los objetivos indicados anteriormente. Un tópico de gran interés se refiere a la valorización que esta ruta da al sector fluvial periférico o sea a la cuenca hidrográfica del Napo que, sin duda alguna constituye la arteria fluvial principal de la Amazonía Ecuatoriana, no solamente por su ubicación geográfica en el espacio ecuatoriano, sino por cruzar por las áreas poseedoras del petróleo que constituye la fuente de ingresos económicos de mayor importancia nacional.

3. OBJETIVOS GEOPOLÍTICOS DE LA RUTA EN ESTUDIO, DEDUCIDOS DEL PRESENTE ANÁLISIS.

A MANTENER:

- Ley del Menor Esfuerzo o de las líneas de Menor Resistencia. Potencializar la ruta Transoceánica, la misma que no presenta grandes obstáculos o impedimentos para su operación eficiente.
- Ley de aspiración de poseer salida a mares distintos. Expansión comercial pacífica al exterior. Se trata de unir los Océanos Pacífico y Atlántico por una vía de comunicación bimodal.
- Ley de la aspiración al dominio del total de la cuenca hidrográfica. Dominio de la cuenca del río Napo. En nuestro estudio el río Napo es el eje fluvial de la ruta y se debe mantener el dominio de esta cuenca.
- Ley de las áreas valiosas. Desarrollo de las cuencas hidrográficas de la región Oriental del Ecuador. La ruta Transoceánica cruza,

aproximadamente, por la mitad de los campos petrolíferos y el oleoducto transecuatoriano ubicados en las provincias de Sucumbios, Orellana y Napo creando una gran zona de influencia y polos desarrollo a su paso.

- Ley de la necesidad vital del crecimiento. Explotación de los ríos de la región amazónica como elementos unificadores, de cohesión social, de estímulo al transporte, al comercio y como elementos generadores de energía. El Ecuador dispondría de una nueva dirección para su comercio internacional con Perú, Colombia y Brasil.
- Ley de las áreas valiosas. Desarrollo de fronteras vivas, especialmente en la región Oriental.

A CONQUISTAR:

- Ley de la aspiración al dominio del total de la cuenca hidrográfica. Dominio económico del total de la cuenca hidrográfica del Napo y sus afluentes.
- Ley de los motivos económicos. Intensificación de las relaciones comerciales con los países condóminos de la Amazonía. Se deberá intensificar el comercio con el Perú, Colombia y Brasil especialmente.

4. OBJETIVOS GEOPOLÍTICOS DE OTROS ESTADOS QUE AFECTEN AL PROPIO Y POSIBILIDADES DE ESOS ESTADOS PARA ALCANZARLOS (VECINOS Y PARAVECINOS DE INTERÉS).

Los objetivos geopolíticos indicados en el numeral anterior (3) que el Ecuador debe MANTENER, son los que otros Estados vecinos o paravecinos podrían realizar en mengua de los intereses ecuatorianos.

De acuerdo a la revista *Estudios Geopolíticos y Estratégicos* N°5 publicada en Lima-Perú en Octubre de 1980, dentro de un Proyecto Geopolítico que tiene el Perú, se han determinado los siguientes Objetivos Geopolíticos:

- a) La Integración Nacional.
- b) El dominio en el Pacífico Sur.
- c) El dominio económico de la cuenca occidental del Amazonas y en el Madre de Dios.
- d) El fomento de una industria moderna y eficiente.
- e) La ocupación plena de las fronteras.
- f) La intensificación de relaciones amistosas con los países de interés.
- g) La proyección sobre la Antártida.

Evidentemente, el Perú que es el vecino con mayor espacio a lo largo del sector fluvial de la ruta Transoceánica, cuenta con facilidades para incrementar su influencia. Al respecto se debe reconocer que desde la unión del río Napo con el río Aguarico, el tramo fluvial de la ruta Transoceánica se encuentra en territorio peruano. Para que esta posible situación no perjudique al Ecuador, es importante que el comercio ecuatoriano sea mucho mayor que el peruano, creando, por lo tanto una posible y real dependencia.

5. UBICACIÓN DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA. (Fig N°10)

5.1. Ubicación Geográfica:

Los puertos marítimos y fluvial de la ruta Transoceánica, en la parte ecuatoriana, se encuentran ubicados en las siguientes coordenadas:



PDF
Complete

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

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

FIGURA N° 10

Manta:

- Latitud = 0° 57qS
- Longitud = 80° 44qW

Esmeraldas:

- Latitud = 0° 58qN
- Longitud = 79° 39qW

Francisco de Orellana:

- Latitud = 0° 27qS
- Longitud = 76° 59qW

Los puertos marítimos de Esmeraldas y Manta en el Pacífico, se encuentran a 245 kms uno del otro en línea de aire y con relación a Francisco de Orellana, Manta está a 420 y Esmeraldas a 338 kms, respectivamente.

El ácimut desde Francisco de Orellana a Esmeraldas y Manta es de 325° y 262°, respectivamente.

En el espacio ecuatoriano la ruta Transoceánica cruza por las siguientes provincias: desde Manta existen dos rutas, la una por el Corredor Central: Manabí, Los Ríos, Cotopaxi, Bolívar, Tunguragua, Pastaza, Napo y Orellana. La otra por el Corredor Norte: Manabí, Pichincha, Napo y Orellana. Desde Esmeraldas por el Corredor Norte: Esmeraldas, Pichincha, Napo y Orellana.

Desde el puerto fluvial de Francisco de Orellana, la ruta Transoceánica prosigue por el río Napo, aguas abajo hasta su desembocadura en el Amazonas en una longitud de 956 kms; posteriormente continúa por el curso del Amazonas hasta el puerto fluvial brasileño de Manaos y luego hasta el puerto marítimo de Belém, en la

Bahía de Marajó, en el Océano Atlántico. El puerto de Belém se constituye en el punto terminal de la ruta Transoceánica.

Desde Esmeraldas a Francisco de Orellana, la carretera existente y en operación tiene una longitud de 588 kms. Desde Manta hasta Francisco de Orellana, la ruta tiene 674 kms, de los cuales existe un tramo entre Río Negro y Agoyán de 20 kms que estará pavimentado en menos de un año, 98 kms de la carretera El Corazón-Pasa también se terminarán en 12 meses; sin embargo, al momento existen vías terrestres que podrían ser utilizadas: Manta-Portoviejo-Pichincha-Quevedo-La Maná-Latacunga-Ambato-Puyo-Tena-Narupa-Francisco de Orellana que podría ser denominada como alterna Central, y la ruta: Manta-Rocafuerte-Chone-El Carmen-Santo Domingo-Tambillo-Pifo-Papallacta-Baeza-Narupa-Francisco de Orellana, que de igual forma podría ser denominada como alterna Norte.

Cualquiera que sea la ruta desde Manta o Esmeraldas, la ruta Transoceánica se encuentra ubicada en el tercio septentrional del Ecuador, cruzando aproximadamente espacios muy similares en las regiones del litoral, sierra y amazonía.

El territorio colombiano a la altura del Cabo Pantoja (unión de los ríos San Miguel y Putumayo) se encuentra a 70 Km. de la ruta Transoceánica. Desde ese punto empieza el sector fluvial de la Vía Interoceánica Esmeraldas-Manaos que se encuentra en condiciones de ser utilizada y que, hasta este momento no existe el tránsito internacional debido a la presencia de la guerrilla colombiana Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) en la margen izquierda del Putumayo.

6. CARACTERÍSTICAS DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA

6.1. Ruta Terrestre:

Siguiendo el trayecto Oeste . Este de la ruta Transoceánica, partiendo desde los puertos marítimos de Esmeraldas y Manta, la parte terrestre se encuentra en las siguientes condiciones:

- **Puerto Marítimo de Esmeraldas:** Este puerto cuenta con las siguientes facilidades portuarias:

- 1 muelle marginal de 350 m de largo
- 1 muelle de servicio de 120 m de longitud
- 1 plataforma especial para Roll-on Roll-off
- 1 muelle de carga de derivados de petróleo
- 1 bodega cubierta de 7.200 m² para mercadería en tránsito
- 1 bodega para paletizar banano
- 1 bodega para carga peligrosa
- 110.000 m² para carga general

- **Puerto Marítimo de Manta:** Cuenta con las siguientes facilidades portuarias:

- Muelle No. 1 200 m x 9,6 m de profundidad
- Muelle No. 2 200 m x 9,0 m de profundidad
- Muelle No. 3 200 m x 8,4 m de profundidad
- Muelle No. 4 200 m x 7,8 m de profundidad
- 2 muelles marginales de 150 metros
- 1 muelle marginal de 100 metros
- 2 plataformas Roll-on Roll-off
- 10.412 000 m² de bodegas cubiertas
- 145.348 m² de bodegas al aire libre

- **Carretera Esmeraldas Æ Quito:** por La Independencia . Los Bancos . Calacalí. Carretera asfaltada, de primer orden, con circulación durante todo el año. Atraviesa poblaciones de importancia en las que se dispone de servicios mecánicos, combustible, de cuidados de la salud, comunicaciones, aeropuerto internacional en Quito y aeropuerto en Esmeraldas. Existe una vía alterna de comunicación entre las dos ciudades con la carretera Quito - Santo Domingo . Esmeraldas.
- **Carretera Manta Æ Quito:** Carretera asfaltada, con circulación durante todo el año. Atraviesa poblaciones de importancia en las que se dispone de servicios mecánicos, combustible, cuidados de la salud, comunicaciones. Existen pequeños tramos en reparación cercanos a Chone y Flavio Alfaro, sector éste que también presenta congestión debido a que la vía pasa por la población. En el kilómetro 66 entre Chone y El Carmen existe el peligro de deslaves, por lo que habría que ampliar la vía y estabilizar los taludes en una longitud de 2 kilómetros. La vía de acceso a la población de El Carmen se encuentra deteriorada en una longitud de un kilómetro, ésta pasa por la población y se presenta congestión debido al movimiento comercial.

El tramo de Santo Domingo hasta Aloag es una vía que presenta características de zona montañosa, puesto que transmonta la Cordillera Occidental de los Andes, posee características geométricas más difíciles, radios de curvas más cerrados, pendientes longitudinales de hasta el 14%, tiene un ancho de calzada de 7.40 metros, posee obras de drenaje, cunetas de hormigón, tiene cierta señalización horizontal como vertical, es la vía de comunicación principal de la costa con la sierra.

- **Carretera Quito Æ Francisco de Orellana:** Carretera asfaltada en los primeros 60 kms., el resto de la carretera (210 kms.) se encuentra afirmada. El tráfico se realiza durante prácticamente todo el año, atraviesa

poblaciones que disponen de una mediana infraestructura de salud, y se dispone de los demás servicios. El Ministerio de Obras Públicas tiene planificado mejorar esta carretera hasta el año 2002. La ciudad de Francisco de Orellana dispone de aeropuerto.

- **Carretera Manta Æ Ambato:** Esta carretera está habilitada hasta El Corazón, 98 kms desde El Corazón hasta Pasa, se terminarán en 12 meses. Así de Manta a Ambato existirán 330 kms. Y cuenta con los servicios mecánicos, de salud, comunicaciones, etc., en las poblaciones que cruza, especialmente en El Empalme, Quevedo y Ambato. Existe otra vía alterna de comunicación entre las dos ciudades que si está habilitada con la carretera Manta . Quevedo . La Maná . Latacunga . Ambato.

- **Carretera Ambato Æ Puyo Æ Francisco de Orellana:** Hay un tramo entre Río Negro y Agoyán de 20 kms, que estará pavimentado en menos de un año, el resto de la carretera se encuentra afirmada hasta Francisco de Orellana. Actualmente el Ministerio de Obras Públicas se encuentra trabajando asfaltando la Troncal del Oriente.

6.2. Ruta Fluvial:

- **Infraestructura Portuaria:** El Puerto Fluvial de Francisco de Orellana, ubicado en la margen izquierda del río Napo, en la provincia del mismo nombre, es el inicio de la ruta del río Napo. Hay estructura urbana, inclusive de venta de combustible y de acceso a internet. El terminal dispone de un muelle flotante de estructura metálica, con una plataforma de 15 m de largo y 3 m de ancho, con pasarela de sujeción a tierra de 12 m de largo y 2 m de ancho. La plataforma descansa sobre flotadores tubulares.

El puerto no dispone de facilidades portuarias, únicamente existe una grúa de 40 toneladas para las necesidades de las embarcaciones de la Empresa SEPEGA del Sr. Galeth, por lo que prácticamente habría que implementar todo, incluso la construcción de un muelle de mejores características. Será necesario instalar un puerto, con la consecuente Autoridad Portuaria de control, servicios de aduana, de control sanitario, entre otras funciones. Francisco de Orellana es el primer punto de tránsito de aduana en la ruta Quito . Pebas. Se sugiere como medida inicial de control de ese tránsito que sea solicitada la colaboración de la Armada del Ecuador a través de su Capitanía local en ese puerto.

Es conveniente la instalación de facilidades de embarque y desembarque en Pompeya ya que ese lugar presenta mayor profundidad que Francisco de Orellana y podría ser un puerto alternativo en la época en que el río Napo esté con sus aguas en el nivel más bajo. Para alcanzar Pompeya desde Francisco Orellana existe una alternativa por tierra constituida por un camino no pavimentado de 44 kms aproximadamente, que se presenta precario en la actualidad y es utilizado por las empresas petroleras que operan en la región. El desarrollo de esa zona está limitado, debido a que es comunidad indígena con ciertas restricciones. Deberá ser un punto de control de tránsito de carga de exportación e importación en la ruta. Así mismo será necesario instalar facilidades portuarias, de aduanas y de comunicaciones en Nuevo Rocafuerte, que es el punto de salida / entrada del territorio ecuatoriano en la ruta Francisco de Orellana . Pijuayal. Igualmente se sugiere que la Capitanía del Puerto de Francisco de Orellana colabore con la instalación de un Retén en Pompeya como puesto de control.

Una vez definidas las rutas terrestres y fluviales, es necesario pensar que debería construirse una infraestructura Portuaria fluvial para el

desarrollo de las actividades tanto en el embarque como desembarque de la carga o mercadería, una vez justificado.

- **La navegación por el río Napo:** La Cuenca del río Napo está ubicada en la provincia del Napo, nace con la unión de los ríos Jatun Yacu y Ansu junto al poblado de Puerto Napo, teniendo como afluentes al río Misahuallí, Arajuno, Payamino, Coca y Aguarico, siendo navegable en época de llenante desde Puerto Napo hasta el Coca y desde allí en adelante en todo período, para embarcaciones de poco calado que no sobrepase los 1.5 metros. El río Napo es un afluente del Amazonas por la margen izquierda y la longitud total del río Napo es de 1.400 kms, de los cuales los 250 primeros son de cauce de piedras descendiendo 640 m lo que le hace torrentoso y lleno de numerosos rápidos. Desde Francisco de Orellana hasta su desembocadura en el Amazonas con un recorrido de 956 kms, solo tiene un desnivel de 120 m, lo que le da la apariencia de un río majestuoso cuya anchura oscila entre uno y tres km.

Para efecto de nuestro estudio analizaremos las características de la ruta fluvial, a través del río Napo, a partir del Puerto Fluvial de Francisco de Orellana.

El río Napo es un curso de agua de profundidades irregulares, de difícil navegación y que sólo puede ser utilizado para la navegación con la luz del día, aún durante las crecidas de sus aguas. En las condiciones naturales que hoy presenta no ofrece las condiciones de la navegabilidad deseada para sostener aisladamente un flujo continuo directo de comercio con la región amazónica brasileña. Podrá ser una ruta complementaria a otros modos de transporte en el proceso de ampliación de la corriente de comercio entre el Ecuador y la región amazónica brasileña. La navegación está limitada a las embarcaciones de hasta 450 toneladas.



PDF
Complete

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

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

TABLA N°5

La creciente del río ocurre entre los meses de Febrero y Agosto, con la máxima creciente entre Junio y Julio. Las condiciones de navegabilidad comienzan a mejorar a partir de Febrero. La profundidad máxima puede alcanzar entre 4 y 5 metros a mediados de Junio. La vaciante es un poco más rápida, produciéndose entre Septiembre y Enero, con la máxima vaciante en Diciembre apareciendo muchos bancos de arena que dificultan la navegación.

El tramo que va desde Francisco de Orellana hasta Nuevo Rocafuerte en la desembocadura del río Yasuní, presenta tramos en los que llega a superar los 1.000 metros de ancho y las profundidades son variables de acuerdo al nivel del río, con tendencia a bajos niveles, debido a la acumulación de sedimentos formando islas (bajos) de material aluvial y palizadas que dificultan la navegación de embarcaciones. El trayecto entre Francisco de Orellana y Pompeya tiene 44 kms. por el río Napo y es el tramo que presenta la más baja profundidad en todo su curso, siendo irregular y máximo de 2 metros en la crecida. Se recomienda que el calado de las embarcaciones no sobrepase los 1.5 metros.

A partir de Nuevo Rocafuerte, aguas abajo 714 kms está en territorio peruano, presenta condiciones regulares para la navegación, mejora la profundidad del río hasta su desembocadura en el Amazonas. Su recorrido discurre por áreas de escasa densidad poblacional.

- **Navegación por el río Amazonas. Desembocadura del Río Napo Æ Manaos Æ Belém do Pará:** Con una extensión de navegación de 3.612 km. Este tramo de navegación corresponde al río Amazonas, con condiciones óptimas de navegación para buques de gran calado. En este recorrido cruza los territorios de Perú y Brasil y por 100 kms, aguas arriba de Leticia, sirve de frontera entre Perú y Colombia.

El río Amazonas³² se forma de la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali en el Perú, se interna en el Brasil para desembocar en el Océano Atlántico. Su longitud total es de 3762 kms, de los cuales 579 kms, pertenecen al Perú y 3.183 kms pertenecen a Brasil. En su formación, el ancho del río Amazonas es de 4.000 metros variando en el Perú entre

TABLA N°6

CUADRO DE DISTANCIAS DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA (KMS)										
	Esmeraldas	Manta	Francisco De Orellana	Pompeya	Nuevo Rocafuerte	Desemboca. Río Napo	Pijuayal	Tabatinga	Manaos	Belém
Esmeraldas	.....		588	632	830	1544	1654	1973	3502	5156
Manta		.....	633	677	875	1589	1699	3717	3547	5201
Francisco de Orellana	588	633	.....	44	242	956	1066	1385	2914	4568
Pompeya	632	677	44	.....	198	912	1022	1341	2870	4524
Nuevo Rocafuerte	830	875	242	198	.....	714	824	1143	2672	4326
Desemboca. Río Napo	1544	1589	956	912	714	.....	110	429	1958	3612
Pijuayal	1654	1699	1066	1022	824	110	.....	319	1848	3502
Tabatinga	1973	3717	1385	1341	1143	429	319	.....	1529	3183
Manaos	3502	3547	2914	2870	2672	1958	1848	1529	.....	1654
Belém	5156	5201	4568	4524	4326	3612	3502	3183	1654	.....

³² Fuente de información: Derrotero de la Amazonía peruana, Servicio Hidrográfico Naval de la Amazonía del Perú.

2.000 y 5.000 metros. Posteriormente su ancho llega a alcanzar hasta 15 kms. Su profundidad media varía desde los 100 metros, hasta por encima de los 200 metros. La velocidad media de la corriente en zona peruana es de 3 nudos.

Respecto al régimen de las aguas del río Amazonas, la creciente ocurre entre los meses de Noviembre y Mayo, alcanzando la máxima creciente en Abril y Mayo. La vaciante se presenta desde la segunda quincena del mes de Mayo hasta Septiembre, con la máxima vaciante en Agosto y Septiembre. Como se aprecia la vaciante es más rápida que la creciente. El régimen de las aguas del Amazonas depende de sus formadores.

El río Amazonas no presenta peligros mayores a la navegación, pudiendo ser navegado tanto de día como de noche. En creciente es navegable por buques de hasta 29 pies de calado y en vaciante, por buques de hasta 10 pies de calado, teniendo cuidado con los malos pasos que se presentan más marcadamente entre los meses de Agosto y Septiembre.

En cuanto a la navegabilidad se puede dividir en los siguientes tramos: Desembocadura del río Napo . Tabatinga, Tabatinga . Manaos y Manaos . Belém do Pará.

En el primer tramo, con 429 km. de longitud, el río toma el nombre de Amazonas, y las condiciones de navegabilidad son buenas, aunque existan algunas partes bajas y también problemas de visibilidad durante cierto período del año.

El segundo tramo, con 1.529 km. de longitud, une Tabatinga con Manaos, el río toma el nombre de Solimoes. La unión entre los puertos de

Tabatinga y Manaos se hace con embarcaciones de hasta 8 metros de calado en el período de aguas altas (Febrero a Junio) y se reduce a embarcaciones de hasta 4 metros de calado en épocas de aguas bajas (Junio a Octubre).

El tercer tramo, con 1.654 kms de longitud, une Manaos a Belém do Pará, donde nuevamente recibe, en el Brasil, el nombre de Amazonas, constituyendo este tramo una excelente vía de navegación. En épocas de aguas altas (Enero a Agosto) recibe embarcaciones de hasta 11 metros de calado y épocas de aguas bajas (Septiembre a Diciembre), con calado de hasta 8 metros. Todo el trecho posee balizamiento fijo y está cubierto por las cartas náuticas del Ministerio de Marina del Brasil.

De Iquitos a Belém el recorrido es fácilmente navegable y permite el tránsito de caravanas fluviales durante todo el año, también soporta la navegación de barcos de hasta 30.000 TBP de carga, excepto en los meses de menor caudal.

La flota que circula el Amazonas es de muy amplia diversidad; se calcula en 200.000 las embarcaciones que utilizan esta vía, principalmente para el transporte de pasajeros y carga. Las embarcaciones de este tipo son las siguientes:

- Motonaves de pasajeros y de carga de hasta 700 pasajeros y 350 t.
- Remolcadores con chatas (barcazas) para pasajeros y carga de hasta 250 pasajeros y 450 t.
- Remolcadores con chatas para carga de 1.000 a 3.000 t.
- Chatas autopropulsadas para pasajeros y carga de hasta 250 pasajeros y 120 t.
- Embarcaciones de madera o enchapadas de acero para transporte de pasajeros.

- Embarcaciones de turismo y paseo.
- **Puertos en el Amazonas:** Se destacan Iquitos en el trecho peruano, Leticia y Puerto Nariño en el Colombiano, Manaus y Belém, en el Brasileño.

Iquitos se presenta como el principal punto de embarque y desembarque del transporte fluvial en la Amazonía peruana, dispone de conexión para el transporte aéreo. Debe señalarse que desde Iquitos operan dos empresas de navegación de largo curso. Para fines de nuestro estudio interesan las actividades de la naviera Amazónica Peruana, que dispone de navíos de 10.000 TBP, que sirve la ruta Iquitos . Estados Unidos.

El terminal cuenta con un muelle flotante de 187.2 m de largo por 15.7 m de ancho para uso de carga general. Está constituido por una plataforma revestida por una capa asfáltica conformada por 5 pontones de 36 m de largo por 15.5 m de ancho y 2.5 m de altura.

Las instalaciones de almacenamiento del terminal están distribuidas en 7 almacenes cerrados para carga general que suman 10.379 m² y cuatro patios para contenedores, con un área de 13.568 m².

En el tramo colombiano Leticia tiene un muelle flotante para embarcaciones mayores, mientras que Puerto Nariño posee solamente un atracadero para embarcaciones mayores y menores.

En el tramo Brasileño destaca la importancia del Puerto de Manaus y Belém. Manaus es la ciudad capital del Estado de Amazonas, está situada en la orilla izquierda del río Negro, distante 12 km. de su confluencia con el río Solimoes, en el punto denominado %Encuentro de

las aguas+, a partir del cual, para los brasileños el río pasa a denominarse Amazonas. Manaus tiene una población estimada de 1.500.000 habitantes y es el centro económico de la Amazonía Occidental, que a la vez se constituye de los siguientes Estados brasileños: Amazonas . Acre . Rondonia . Roraima. Tiene accesos viales con el interior del Brasil y sirve de enlace para la navegación de largo curso que se hace hacia el Atlántico.

Posee una buena infraestructura portuaria, para almacenamiento, el puerto cuenta con nueve almacenes de carga general que suman 16.232 m² de área cubierta y dos patios cubiertos, uno de ellos con 23.400 m² y el otro, destinado a contenedores, con 17.823 m². Anualmente, en este puerto se movilizan alrededor de 250.000 toneladas.

Las rutas fluviales que llegan o salen de Manaus son cubiertas mayormente por el sistema intermodal rodo-fluvial conocido por RO-RO Caboclo³³ (Fig N°11). Este sistema es responsable por el transporte de la mayor parte de la producción industrial de Manaus hacia los centros de consumo y de la casi totalidad de lo que se consume en Manaus.

El Puerto Belém está localizado en la margen derecha de la Bahía de Guajará, en la desembocadura del río Amazonas, aproximadamente a 120 km. del Océano Atlántico. El muelle posee 1.935 m de largo y está constituido por tres tramos: El Muelle Comercial 1, con 1.040 m y una profundidad de 6 m; el Muelle Comercial 2 de 300 m y 2.5 metros de profundidad, atiende operaciones fluviales en operaciones roll on y roll off y el Muelle Comercial 3 de 400 m de extensión y 9 m de profundidad.

³³ Denominación amazónica para designar el transporte fluvial en barcas cargadas de vehículos que contienen mercancías que embarcan, viajan y desembarcan sobre ruedas.



PDF
Complete

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

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

FIGURA N°11

El puerto dispone de 17 almacenes para carga general, con un total de 39.600 m², 14 depósitos para carga general con un área total de 15.065 m² y un silo vertical para granos de 10.000 t de capacidad. Los patios de almacenamiento abierto, en un número de 10 corresponde a 9 para carga general con 27.650 m² y uno de contenedores de 9.620 m². Posee además un terminal para combustibles. Este puerto registra un movimiento promedio anual de carga de 2.5 millones de toneladas.

6.3. Medios de Transporte Fluvial³⁴:

Los tipos de embarcaciones (Fig. N°12) que desarrollan la transportación de la carga utilizadas en este medio, generalmente son barcazas, plataformas o lanchones arrastrados por una embarcación tipo remolcador de capacidad y potencia variable.

Las embarcaciones existentes en la zona del Puerto de Francisco de Orellana, las cuales consisten en lanchones o plataformas tienen las siguientes dimensiones promedio:

- Eslora (largo): 40 m.
- Manga (ancho): 12 m.
- Calado (profund): 1 m.

Estas plataformas o lanchones son enganchados y arrastrados por un remolcador de 1 metro de calado con motores de potencia variable (300-500 HP); la capacidad de carga de estas embarcaciones (plataformas) está por las 400 toneladas de peso que podría soportar, puede ser carga contenerizada e incluyendo el vehículo.

³⁴ Fuente de información: Capitanía del puerto de Francisco de Orellana; Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca. (MICIP). Quito ó Ecuador.



PDF
Complete

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

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

150

FIGURA N°12

Cabe mencionar el especial cuidado que se debe tener en el calado, ya que hasta Nuevo Rocafuerte las profundidades son variables de acuerdo al nivel del río y puede ocasionar varamientos especialmente en la época de vaciante. Se recomienda que el calado de las embarcaciones no sobrepase los 1.5 m.

Estas embarcaciones existentes en esta zona son de propiedad de la Empresa de Servicios Petroleros Galeth (SEPEGA), que es una empresa ecuatoriana armadora fluvial, consiste en 6 plataformas (lanchones) y 5 remolcadores; actualmente dan servicio a la transportación de carga desde Puerto Francisco de Orellana y Pompeya a otros sitios del río Napo, manteniendo contratos con Compañías Petroleras. Una de estas embarcaciones de propiedad de la Empresa SEPEGA, realizó un viaje de prueba y demostración a Manaos, partiendo de Puerto Francisco de Orellana tardándose aproximadamente 12 días, por haber estado sujeto a revisiones en sitios de paso por los países de Colombia, Perú y Brasil, sin embargo con una ruta directa podría tardar 8 días aproximadamente.

La frecuencia actual ofrecida es irregular. Los fletes cotizados actualmente son: US\$ 2.600 por container de carga seca de 40 pies y US\$ 2.100 por container de 20 pies. El flete por container refrigerado de 20 pies es cotizado a US\$ 5.000.

No tienen todavía un precio ajustado para el transporte fluvial de cargas hasta Manaos, pero esperan comenzar a transportar desde Manaos a Francisco de Orellana grandes cantidades de tuberías para un oleoducto. Es posible que tengan temporalmente buenos fletes en el tramo de bajada Orellana . Manaos.

El Centro de Comercio y Navegación de Pijuyal ubicado cercano al pueblo de Pebas y a la desembocadura del río Napo en el Amazonas, sirve como puerto de transferencia de la mercadería en tránsito. Hasta este puerto arribarían los buques de alto calado procedentes de Manaos o Belém y a partir de allí barcazas guiadas por remolcadores traerían la mercadería hasta el puerto de Francisco de Orellana y viceversa.

6.4. Transporte Intermodal Terrestre / Fluvial entre Manta Æ Francisco de Orellana Æ Manaos.

Los factores restrictivos verificados en la navegación por el río Napo tornan inseguro el tiempo de tránsito hacia Manaos en ciertas épocas del año. Ese hecho torna la ruta poco recomendable para los importadores que actualmente traen sus cargas importadas del Lejano Oriente por la ruta del canal de Panamá o con transbordo en Los Angeles. El ciclo industrial de Manaos no puede arriesgarse al tiempo de tránsito incierto.

6.5. Transporte Intermodal Marítimo / Aéreo entre Lejano Oriente Æ Manta Æ Manaos³⁵.

Las cargas que actualmente son importadas por Manaos del Lejano Oriente y descargadas en Los Angeles, para que sigan por tierra hasta Miami y desde ahí a Manaos por vía aérea encontrarían una ruta más rápida si fuesen descargadas en el puerto marítimo de Manta y desde ahí siguiesen por vía aérea directamente a Manaos. Eso podría disminuir el tiempo de tránsito actual. La misma operación podría ser hecha con las cargas destinadas a otros destinos en Brasil que igualmente descargan en Los Angeles.

³⁵ Fuente de información: Autoridad Portuaria de Manta; Capitanía del Puerto de Manta; Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

El puerto de transferencia de Manta está estratégicamente localizado en relación con el aeropuerto internacional de Manta. Las cargas podrían ser descargadas de los containers en el mismo puerto, para que sigan en tránsito por la vía expresa al aeropuerto internacional y embarcar en aviones cargueros que hoy operan en Miami y que pasarían a operar en Manta. Esa operación exigiría de parte de la Aduana del Ecuador una rápida tramitación de los procesos de tránsito aduanero.

De la misma forma las cargas de exportación de Manaos destinadas a los mercados andinos podrían ser embarcadas por vía aérea hacia Manta, para distribución a los países de destino final, inclusive a través de la Zona Franca de Manabí, igualmente cercana del aeropuerto internacional.

El tiempo de tránsito y los precios de los fletes y de los servicios de tránsito, conjuntamente con la eficiencia de los procedimientos administrativos de transferencia de las cargas son factores determinantes para el éxito de esa nueva ruta internacional que se planea establecer y que ya está en estudio por los operadores logísticos que hoy actúan en Manaos y Ecuador.

➤ **Rutas: Distancias comparadas:** Una gran cantidad de carga importada por las fábricas de Manaos es originaria de Japón y de otros países del Lejano Oriente. Actualmente esas cargas llegan a Manaos cruzando el Canal de Panamá o transbordadas en Los Angeles (Fig. N° 13 y 14).

➤ **Distancias Marítimas:** Las distancias marítimas comparadas entre el puerto de Kobe (Japón) y Manta, y entre Kobe a Los Angeles (USA) evidencian una clara desventaja de 5.574 km para el puerto de Manta.



PDF
Complete

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

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

FIGURA N°13



PDF
Complete

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

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

FIGURA N°14

TABLA N° 7

Origen / Destino	Distancias Mi / km.
Kobe / Manta	8.226 Mi = 15.054 km.
Kobe / Los Angeles	5.182 Mi = 9.480 km.
Diferencia en km.	5.574 km.

- **Distancias Terrestres:** Las distancias terrestres comparadas entre Los Angeles / Miami y Puerto de Manta / Aeropuerto de Manta evidencian una clara ventaja de 5.085 km. para el puerto de Manta.

TABLA N° 8

Origen / Destino	Distancias Mi / km.
Los Angeles / Miami	2.759 Mi = 5.100 km.
Puerto de Manta / Aeropuerto	15 km.
Diferencia en km.	5.085 km.

- **Distancias Aéreas:** Las distancias aéreas comparadas entre Miami / Manaos y Manta / Manaos evidencian una clara ventaja de 2.080 km para la ruta Manta / Manaos.

TABLA N° 9

Origen / Destino	Distancias Mi / km.
Miami / Manaos	2.419 Mi = 4.600 km.
Manta / Manaos	1.295 Mi = 2.400 km.
Diferencia en km.	2.200 km.

➤ **Rutas: Tiempos comparados**

TABLA N° 10

Origen / Destino	Tránsito total	Diferencia Tiempo
Kobe / LA / MIA / MAO	22 / 25 días	Dependerá de la Aduana de Ecuador
Kobe / Manta / Manaos	Dependerá de la Aduana de Ecuador	

➤ **Rutas: Fletes comparados**

TABLA N° 11

Kobe / Los Angeles / Miami / Manaos y Kobe / Manta / Manaos

Rutas	Marítimo US\$*	Peso Kg*	Precio** US\$/kg	Transfer US\$/kg	LA/MIA US\$/kg	Fila 1: MIA/MAO Fila 2: Manta/ MAO US\$/kg	Total US\$/kg
Kobe/LA/ MIA/MAO	1.800,00	8.350	0,21	0,10	0,30	1,10	1,71
Kobe Manta MAO	4.600,00	8.350	0,55	0,35***	No hay	1,38	2,28

Notas:

* Factor para container de 40 pies con promedio de 50 m³ x 1,67 =
8.350 kg.

** US\$ 1.800,00 dividido por factor 8.350 kg = US\$ 0,21 por kg.

US\$ 4.600,00 dividido por factor 8.350 kg = US\$ 0,55 por kg.

*** Acrecentar más US\$ 295,00 de tasa de Aduana Ecuatoriana. El costo puerto de Manta al aeropuerto de Manta para un trayecto de 15 km. es muy superior al costo del trayecto por tierra entre Los Angeles y Miami para un trayecto de 5.100 km. (Tabla de Distancia terrestre).

➤ **Fletes marítimo y aéreo Lejano Oriente / Manta / Manaos:** Los fletes han sido suministrados por la empresa chilena CCNI que opera en Guayaquil y son estimados únicamente para fines informativos.

TABLA N° 12

Flete marítimo / Lejano Oriente / Manta				Flete Aéreo Manta / Manaos
Japón	Container	Flete US\$	Tiempo Días	Avión aprox. 80.000 Libras = 29.000 kg Tiempo de transferencia = 8 días
Kobe	20+	2.300,00	20	Charter = US\$ 40.000,00 Total estimado de transferencia 8 días Tiempo total de tránsito: 35 días
	40+	4.600,00		
	40+HC	4.900,00		
	40+RF	4.900,00		

Notas:

1. Los fletes son básicos y no incluyen eventuales sobretasas o recargos. Tampoco incluyen el flete de transferencia del puerto al aeropuerto internacional y los gastos de aduana.

2. Los gastos de transferencia física de las mercancías entre el puerto de Manta y el aeropuerto internacional, según informaciones de los *Freight Forwards* que actúan en Ecuador son exagerados en el momento, ya que cargan US\$ 0,35 por kilo, lo que significa US\$ 350,00 por tonelada para cubrir un trayecto de tan solo 15 km.
3. La tasa de servicios cobrada por la aduana es de US\$ 295,00, lo que es igualmente exagerado.
4. El tiempo actual que tarda la aduana en la concesión del tránsito aduanero es de 8 días y eso es muy elevado.

Los factores mencionados a continuación justificarían cambiar Los Angeles por Manta:

- a) La distancia Lejano Oriente / Manta es de 15.054 km. y es más larga que la distancia Lejano Oriente / Los Angeles que es de 9.480 km., pero el modo marítimo es el tramo de flete más barato por km.;
- b) La distancia Los Angeles / Miami por tierra es de 5.100 km., que sumados a la distancia del modo aéreo Miami / Manaos, que es de 4.600 km. y a los 9.480 km. de la ruta marítima Kobe / Los Angeles resulta en una distancia total de 19.180 km., más larga que la distancia total de la ruta Kobe / Manta / Manaos, que es de 17.469 km. con tan solo 15 km. de tramo terrestre por la vía expresa Puerto / Aeropuerto en Manta y 2.400 km. de tramo aéreo, modos que son más caros por km.; y
- c) El tiempo total de tránsito marítimo Lejano Oriente / Los Angeles es de 16 días y el tiempo total de tránsito Lejano Oriente / Manta es de 20 días. Esa diferencia contra Manta sería compensada por una distancia total más corta hasta Manaos ya que por ese camino solo hay tramo terrestre en la corta distancia de 15 km. entre el puerto y el aeropuerto de Manta.

Esos factores serían determinantes para justificar la opción de cambio para la ruta marítima Lejano Oriente / Manta, a pesar de ser la misma más larga y más cara que la ruta Lejano Oriente / Los Angeles. El mayor tiempo y costo marítimo serían compensados por la conexión rápida con la vía aérea directa Manta / Manaos que es más corta y teóricamente más rápida y más barata, sino fuera por:

- a) La aduana del Ecuador tarda actualmente 8 días para autorizar el tránsito aduanero, tiempo ese que sumado a los 20 días del tramo marítimo más el tiempo de las demás operaciones, fácilmente originaría un tiempo de tránsito total superior a los 22/25 días de la ruta Lejano Oriente / Los Angeles / Miami / Manaos actualmente utilizada; y
- b) La aduana ecuatoriana carga una tasa de servicio de US\$ 295,00, que sumada a los gastos de flete entre el puerto y el aeropuerto de Manta, cobrados a razón de US\$ 0,35 por kilo, o sea, US\$ 350,00 por tonelada, para tan solo 15 km. de distancia, más los gastos portuarios y de cargamento aéreo, inviabilizan económicamente la ruta pretendida.

Por lo expuesto anteriormente podemos decir que con la utilización del sistema integrado constituido por el Puerto de Transferencia de Manta, por la vía expresa al aeropuerto internacional de Manta y por la Zona Franca de Manabí, el servicio de tránsito de mercancías importadas por el complejo industrial de Manaos desde el Lejano Oriente podría tornarse un nuevo y muy rentable renglón ecuatoriano de exportación. Así mismo la puesta en práctica de esa nueva ruta de comercio atendería también a los intereses de importadores brasileños localizados en otras partes del país, los cuales además de los de Manaos, reciben actualmente sus importaciones por la vía intermodal marítima - aérea Lejano Oriente / Los Ángeles / Miami. Además, Manta podría llegar a ser la puerta

sudamericana de entrada por el Océano Pacífico y el centro de distribución de productos fabricados por Manaos y demás partes del Brasil y de otros países para los miembros del Pacto Andino.

Ese flujo sería muy importante para establecer una ruta concentradora de cargas para atender a los varios destinos en América del Sur. Los ingresos que actualmente se quedan en USA migrarían al Ecuador. Establecido ese camino, estaría creado un flujo de comercio que sin duda estimularía la competencia de la vía fluvial de transporte por el río Napo hacia Manaos (ruta Transoceánica).

Respecto a lo antes mencionado, se considera necesario que los servicios de aduana sean rápidos y eficientes, y que el flete interno y el costo operacional portuario sean competitivos y rápidos, para que el tiempo de tránsito no sea factor de elevación del costo final.

6.6. Estaciones Climáticas:

No existen estaciones completamente marcadas, existe la presencia de lluvias durante todo el año. Sin embargo se ha podido observar una mayor frecuencia de lluvias de Febrero a Julio y por el contrario una disminución en la época de Agosto a Enero donde se forman largas playas de río, volviendo peligrosa la navegación incluso para embarcaciones pequeñas.

7. EL POTENCIAL DE COMERCIO DEL ECUADOR A TRAVÉS DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA³⁶.

³⁶ Fuente de información: Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca. (MICIP). Quito ó Ecuador.

La apertura de nuevas vías de contacto con el exterior, interesa no solamente al Ecuador sino a todos los países que mantienen como filosofía en materia de comercio exterior, abarcar el mayor número de mercados ubicados en las diferentes latitudes del planeta y que actualmente encuentran serias dificultades para promover sus exportaciones, por las limitaciones que presenta el Canal de Panamá para los países con costas hacia el Pacífico, tanto en costos como en tiempo para atravesarlo.

El establecimiento de nuevas vías de comunicación con fines de integración, no solamente favorecerá al comercio exterior, sino y sobre todo a la inversión, porque se están creando nuevos polos de desarrollo que se nutrirán del aporte del capital extranjero y nacional que esté dispuesto a contribuir con su presencia en el desarrollo sustentable de la región amazónica, a través de la producción, de la generación de nuevas fuentes de trabajo y sobre todo de creación de nuevas ciudades, las que demandarán atención frente a los problemas del crecimiento y desarrollo, todo lo cual contribuye a crear condiciones de vida más acordes con la personalidad humana.

Para el Ecuador, la importancia es más relevante cuando la nueva ruta Transoceánica permitirá, en el mediano plazo, crear fronteras vivas en su región oriental, a fin de ejercer soberanía sobre este vasto y amplio territorio, en el que se encuentra depositado el principal recurso de exportación que constituye la base sobre la cual se cimentará el futuro crecimiento y desarrollo del país hasta que empiece a dar los nuevos frutos el comercio que florecerá a través de la nueva ruta Transoceánica.

Dentro del Tratado de Comercio y Navegación, el Acuerdo de la creación de dos Centros de Comercio y Navegación por el tiempo de 50 años, con una extensión de 150 hectáreas, destinados al almacenaje,

transformación y comercialización de mercancías en tránsito procedentes del Ecuador o destinadas a su territorio, gozarán de libre acceso a las facilidades existentes en los puntos fluviales. Estos centros, ubicados en Pijuayal y Saramiriza, estarán administrados por una empresa privada, designada por el Ecuador y estará sujeta a la normativa legal de la República del Perú. La empresa privada designada, financiará y ejecutará la construcción de cada uno de los Centros de Comercio y Navegación.

Se aspira con el Acuerdo implementar proyectos para desarrollar y fomentar el intercambio comercial del Ecuador con la región amazónica del Perú y Brasil, diversificar la producción destinada a la exportación hacia esos mercados, especialmente de productos provenientes de las regiones oriental e interandina y establecer zonas o centros de transferencia de mercancías hacia y desde los países localizados en las costas del Océano Atlántico, fomentar el turismo hacia la Amazonía, implementar infraestructura adecuada, entre los principales.

En cuanto al fomento del comercio exterior, especialmente en lo que se refiere a las exportaciones, se deberá aprovechar el potencial que puede brindar ese mercado, toda vez que cuenta con aproximadamente 35 millones de habitantes en toda la Hoya Amazónica, con lo que el país mejorará su posición en la balanza comercial, en especial con Brasil, que durante varios años el país mantiene saldo deficitario. Aspecto que se facilitará con la utilización de la ruta Transoceánica, localizada al norte y centro del Ecuador y que conectaría los puertos de Manta / Esmeraldas en Ecuador con el de Belém do Pará en la desembocadura del Río Amazonas en el Brasil.

7.1. Experiencias del Intercambio Comercial del Ecuador:

El intercambio comercial del Ecuador con la región Amazónica, es posible, siempre que se produzcan corrientes de comercio continuas, se establezcan compañías de navegación fluvial que realicen operaciones permanentes en navíos adecuados para la transportación, especialmente de productos perecibles, se mejore la infraestructura de servicios portuarios, así como se disponga de señalización y facilidades para la navegación.

Las experiencias recientes del país en materia de intercambio comercial han sido escasas, sin embargo se dispone de información que da cuenta de la utilización de las vías fluviales como ruta de transporte. Las más significativas son las siguientes:

- La firma Andrade Gutiérrez, transportó una gran cantidad de equipo pesado desde Manaus hasta Ecuador, surcando el río Morona, con un peso bruto de embarque de 500 t.
- En 1999 la firma Industria Acero de los Andes transportó por la ruta Transoceánica en estudio, equipos para la refinería de PETROBRAS en Manaus. Esta experiencia se la puede considerar como pionera de la integración industrial Amazónica.
- Permanentemente las compañías petroleras transportan por los ríos amazónicos, estructuras, equipos, tuberías, repuestos y personal para realizar las operaciones inherentes a su actividad. Las embarcaciones utilizadas son en su mayoría lanchones y plataformas de menor calado.
- El empresario Rafael Galeth posee una flota de embarcaciones con el propósito de establecer un servicio permanente de transporte desde Puerto Francisco de Orellana hasta Iquitos y viceversa. Este servicio permitirá iniciar las operaciones de carga entre estos dos puertos.

7.2. Productos con Potencial Exportable desde Ecuador:

Las posibilidades de exportación hacia la región son múltiples. De acuerdo a estudios de mercado realizados por varias firmas industriales ecuatorianas y al márketing realizado por la firma IETRAT S.A., existen oportunidades de desarrollar un continuo flujo de exportaciones.

Debido a su posición geográfica y a los problemas de abastecimiento que enfrentan las poblaciones de la región, este mercado puede ser potencialmente más favorable para los productos de origen agrícola de la región interandina. Otros productos potencialmente importantes pueden ser las materias primas para las industrias establecidas en la zona y algunos productos del litoral ecuatoriano. No obstante, no se debe desestimar la posibilidad de estudiar el mercado para otros productos de base industrial o pequeño industrial en sectores en los que se determine con precisión las ventajas comparativas y competitivas del Ecuador.

Es de considerar que el desarrollo de estas corrientes de comercio se vería favorecido para el Ecuador pues el país aprovecharía la ventaja comparativa de la menor distancia fluvial con los centros de consumo, cosa que no ocurre con la provisión de productos provenientes de Bolivia o Perú.

La comercialización con esta región debe considerar condiciones de empaque y embalaje compatible con las condiciones climáticas de la zona, así como el tiempo de transporte. También debe considerarse que para que se haga atractiva la actividad para las compañías de transporte fluvial deben completarse embarques entre 500 y 600 t por embarcación. En ciertos productos, por la cantidad posible de ser ofertada o por las condiciones de almacenamiento requeridas, deberá preferirse la vía aérea.

Los productos que se detallan a continuación provienen de la actual oferta exportable del Ecuador, sin embargo no se deben tomar como referencia de certeza de mercado y más bien se deben profundizar en los estudios de mercado así como condiciones de envase y embalaje, normas sanitarias y más aspectos que se deben tener en cuenta para su exportación.

Los productos que actualmente constituyen la oferta exportable³⁷ del país y que potencialmente podrían iniciar corrientes de comercio son los siguientes:

- Semielaborados de cacao (licor de cacao, manteca de cacao y polvo de cacao).
- Artesanías.
- Sombreros de paja toquilla.
- Fibras de Abacá.
- Babaco (papaya de la montaña).
- Cebolla.
- Espárragos.
- Palmito.
- Productos orgánicos.
- Tomate de árbol.
- Vegetales enlatados.
- Conservas de pescado.
- Harina de pescado.
- Textiles.

7.3. Proyecto el Dorado:

³⁷ Fuente de información: Ministerio de Comercio Exterior, industrialización y pesca (MICIP). Quito-Ecuador.

El Dorado es un proyecto multisectorial³⁸ que surge como iniciativa de IETRAT S.A., empresa conformada por un grupo de ecuatorianos convencidos de las potencialidades de la Cuenca Amazónica, y de los beneficios que el Ecuador podría aprovechar, si se estableciere un flujo de intercambio comercial y turístico con las poblaciones asentadas en esa región y, que está auspiciada por la Cámara de la Pequeña Industria de Pichincha (CAPIPI); que pretende contribuir al desarrollo nacional, en general y al desarrollo sustentable de la región Amazónica, en particular, mediante el desarrollo de la utilización de las vías de comunicación fluvial del Ecuador con las principales poblaciones de la cuenca Amazónica de Colombia, Perú y Brasil, a través del intercambio comercial, turístico y de la promoción del Ecuador en esa región.

La Cuenca Amazónica constituye un mercado natural para el Ecuador. Numerosas poblaciones de cientos de miles de habitantes se asientan en las márgenes del río Amazonas, desde Iquitos en el Perú, hasta Belém do Pará en el Brasil, poblaciones de tradición fluvial, conectadas por vía aérea con los centros de abastecimiento de alimentos y materias primas.

Los propósitos del proyecto en el ámbito comercial, identifica la posibilidad de desarrollar el intercambio comercial del Ecuador con la región Amazónica del Perú y Brasil. En concepto de exportaciones pretende fomentar la exportación de productos, especialmente alimenticios, originarios de la sierra ecuatoriana, aprovechando un mercado de aproximadamente 35 millones de habitantes localizados desde Iquitos en el Perú, hasta Belém do Pará en la desembocadura del Amazonas en el Atlántico, así como en múltiples poblaciones ribereñas ubicadas a lo largo del río Amazonas, y pertenecientes a Perú, Colombia

³⁸ Fuente de información: Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca. (MICIP). Quito ó Ecuador.

y Brasil. El intercambio comercial se concretará mediante la utilización de la ruta Transoceánica multimodal que facilitará la exportación de productos industriales de aquella región, hacia los países del Pacífico y viceversa.

En materia de transporte y comunicaciones, el proyecto ha identificado la posibilidad de utilizar la ruta Transoceánica localizada al Norte del Ecuador, que une los puertos marítimos de Esmeraldas / Manta, en Ecuador, con el de Belém do Pará en la desembocadura del río Amazonas en el Brasil. El desarrollo de esta ruta posibilitará iniciar una corriente de tráfico fluvial en los ríos ecuatorianos tributarios del Amazonas, especialmente el Napo.

En el ámbito turístico, el proyecto pretende incrementar la corriente de turismo ecológico y de aventura, hacia la región amazónica y desde los países amazónicos, especialmente Brasil, hacia el Ecuador, aprovechando las potencialidades de las diversas regiones naturales del país.

En el ámbito del desarrollo regional, el proyecto pretende posibilitar la generación de proyectos asociados al desarrollo comercial y turístico en las provincias amazónicas del norte del Ecuador dirigidos a: mitigar los problemas de desempleo, contribuir al desarrollo sustentable de la zona, favorecer la inserción de las comunidades indígenas a proyectos de turismo ecológico, creación de obras de infraestructura y servicios.

7.4. Problemas que Contribuye a Solucionar el Proyecto:

El proyecto tiene como fin el contribuir a la solución de los siguientes problemas nacionales y de la región amazónica ecuatoriana:

- Balanza comercial desfavorable con los países amazónicos, especialmente con el Brasil.
- Inexistencia de intercambio comercial con las poblaciones de la Cuenca Amazónica de Brasil y Perú.
- Escasa utilización de la ruta Transoceánica motivo de este estudio, con fines de comercio exterior.
- Incipiente infraestructura de Transporte Fluvial por los ríos septentrionales del Oriente ecuatoriano.
- Escaso desarrollo del eco-turismo en la región amazónica y limitado flujo de turismo hacia el Ecuador desde los países amazónicos.
- Inexistencia de actividades de promoción del Ecuador en los campos: cultural, industrial, comercial y turístico, en las poblaciones de la Cuenca Amazónica, que provocan el desconocimiento del país.
- Escaso conocimiento nacional de las potencialidades de desarrollo sustentable de la Cuenca Amazónica.
- Limitada vinculación de las poblaciones amazónicas a proyectos de desarrollo por manejo inadecuado de políticas ambientales.

7.5. Acuerdo Comercial y de Preferencias Arancelarias CAN-BRASIL:

A partir del 21 de Abril del año 2000, la Comunidad Andina y la República Federativa del Brasil mantuvieron cinco encuentros de negociación, que permitieron la suscripción del Acuerdo de Preferencias Arancelarias.

El Acuerdo fue suscrito el 3 de Julio del 2000 por los Países Miembros de la Comunidad Andina: Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela y la República Federativa del Brasil, en él se establecen márgenes de preferencias fijos sobre un universo de aproximadamente tres mil subpartidas arancelarias, como un primer paso para la creación

de una Zona de Libre Comercio entre la Comunidad Andina y el MERCOSUR.

El Acuerdo que tendrá una vigencia de dos años, entró a regir a partir de mediados del mes de Agosto del 2000, tiempo requerido para efectuar los ajustes técnicos y administrativos que demanda la protocolización del mismo ante la Secretaría General de la ALADI y, la respectiva incorporación en las legislaciones internas de cada uno de los países.

Con el Acuerdo suscrito se prevé en principio incrementar significativamente las corrientes comerciales existentes entre las partes y mejorar la relación comercial entre la Comunidad Andina y Brasil; a la vez que se confirma la voluntad de continuar las negociaciones del proyectado Acuerdo de Complementación Económica entre los Países Miembros de la Comunidad Andina y los del MERCOSUR, para conformar una Zona de Libre Comercio, situación que redundará en beneficios económicos para los dos bloques.

7.6. Nuevas Perspectivas de Comercio para el Ecuador:

Grandes perspectivas generan el aprovechamiento de la vía fluvial, principalmente en la comunicación transoceánica al unir por ejemplo los Puertos de Manta y Esmeraldas, en el Ecuador, con el puerto de Belém do Pará en la desembocadura del Río Amazonas en Brasil, que posibilitará incrementar el comercio no solo con los países de la Comunidad Andina y MERCOSUR, sino también con todos los países que se encuentran en la costa del Océano Atlántico, toda vez que esta vía evitará el congestionamiento que tiene el Canal de Panamá y en cuanto a costos, estos se reducirán por la disminución de distancias.

El Ecuador por su condición de País de Menor Desarrollo Económico Relativo, reconocido tanto en el Acuerdo de Cartagena como en el Tratado de Montevideo 1980, logró materializar su tratamiento especial en esta negociación, a través del Anexo III del mismo, en el cual se establece un ámbito de 57 subpartidas del interés exportador, para acceder al mercado brasileño en condiciones más favorables que las de sus socios andinos (Anexo ~~B~~ **B+**).

Es de destacar que el Anexo III incluye preferencias del 100% para productos del mar frescos, refrigerados o congelados, sardinas en conservas, camarones, langostas, flores frescas, melones, té negro, bombones, manteca y aceite de cacao, chocolates rellenos, hongos, confituras y mermeladas, palmito, ácido acetilsalicílico (aspirina), madera de balsa, sombreros de paja toquilla, vajilla de cerámica, grifería sanitaria, taladros y otras herramientas electromecánicas con motor incorporado; con 80% de preferencia: banano, piñas, sorbitol, hilados texturados; con 75% de preferencia: conservas de atún, entre los más destacados; todos estos productos de la oferta exportable ecuatoriana de trascendental importancia hacia ese mercado

Por otro lado, vista la crisis económica y fiscal que vive el país, que ha causado recesión y depresión del aparato productivo nacional y, con el propósito de ofrecer alternativas de abastecimiento, se otorgaron preferencias al Brasil en materias primas, insumos y bienes de capital, que demandan los sectores productivos, que a no dudarlo, contribuirán a reactivar la economía nacional, no así para bienes suntuarios y productos sensibles que si fueron de interés de la contraparte.

Los logros más relevantes alcanzados por el Ecuador en esta negociación se pueden sintetizar en los siguientes:

- Un tratamiento diferenciado respecto del resto de los países de la Comunidad Andina.
- Preservar y mejorar en muchos casos, las condiciones de acceso de los principales productos de exportación ecuatorianos, en un mercado de casi 180 millones de habitantes.
- Eliminación de cupos, cuotas y restricciones que figuraban en el Acuerdo de Alcance Parcial N°11, lo que facilita las operaciones aduaneras tanto en origen como en destino.
- Proveer de materias primas y bienes de capital en condiciones más favorables a los sectores productivos del país, lo cual contribuirá a mejorar su competitividad en ese y otros mercados internacionales.

Los beneficios que se esperan del acuerdo, se harán evidentes cuando los sectores exportador y productivo del país hagan uso de las preferencias acordadas, dependiendo por consiguiente de sus actores, el cabal aprovechamiento de las ventajas de acceso alcanzadas en el mismo.

8. VULNERABILIDADES DE LA RUTA TRANSOCEÁNICA.

Las vulnerabilidades de la ruta Transoceánica se harán en base al estudio y análisis de:

- Elementos constitutivos del Estado.
- Contextura del Estado.

8.1. Elementos Constitutivos del Estado:

➤ **Con relación al espacio o territorio:** El trazado del sector terrestre de la ruta Transoceánica, en todo su recorrido o sea desde Manta/Esmeraldas a Francisco de Orellana cruza por tierras altas y por lo

mismo susceptibles de recibir daños producidos por derrumbes, por la inestabilidad de los taludes especialmente en el cruce de las cordilleras. Esta situación se presenta de manera intensa en la estación invernal en donde las precipitaciones son elevadas. Será necesario efectuar variantes en los tramos viales más susceptibles de ser atacadas por causas que son efecto del clima y de la topografía.

➤ **Con relación a la población o masa humana:** La ruta Transoceánica no presenta problemas de importancia al elemento humano. El área de influencia de la vía terrestre, generalmente está ocupada por grupos humanos muy adaptables a los problemas que por varias razones se presentan en la ruta. De manera general será necesaria la intervención gubernamental para garantizar a la población la solución de daños causados por diferentes motivos, especialmente de orden material.

➤ **Con relación a la soberanía:** Cuando se programa la construcción de una carretera y la utilización de un río como medio de transporte, se consideran todos los factores desfavorables que podrían presentarse en la fase de utilización. Justamente para contar con una vía de gran utilidad en la fase de explotación, se realizan los estudios previos a la construcción y explotación del proyecto vial. La principal vulnerabilidad que se presenta en los proyectos viales se refiere a estudios mal realizados que no permiten la utilización con libertad de acción y con medios apropiados. Existen vías diseñadas específicamente para el mantenimiento de la soberanía en los sectores fronterizos. De manera general los proyectos viales terrestres o fluviales procuran alcanzar la integración de la comunidad nacional de modo de constituir un bloque único e invulnerable a las medidas contrarias a los intereses nacionales y en cualquier área sujeta a la soberanía nacional.

8.2. Elementos de la Contextura del Estado:

➤ **Con relación a las fronteras:** La evolución regresiva de las fronteras del Ecuador en su mayor parte se ha realizado en la región amazónica debido, principalmente, a la absoluta falta de ocupación. No existió la presencia ecuatoriana en los lugares claves hidrográficos para ejercer el imperativo acto de la soberanía. Los sectores de los ríos navegables, desde el Putumayo hasta el Santiago, a partir de 1.830 hasta 1.942, no fueron ocupados por el Ecuador, transformándose en una línea de mínima resistencia y, como consecuencia de fácil ocupación por parte del Perú.

Se dio pleno cumplimiento de la cuarta Ley de Ratzel: *La frontera es el Organismo Periférico del Estado y como tal, la prueba del crecimiento es la fuerza y los cambios de este Organismo.* En esta Ley, Ratzel define la frontera como *el organismo periférico del Estado* y contiene también una parte dinámica y explica un fenómeno con sus causas y efectos: *La fuerza de la frontera, vale decir su consistencia y su resistencia, es una prueba del crecimiento del Estado. Dice también Ratzel que los cambios de este organismo son una prueba del crecimiento del Estado. Lógicamente, hay crecimiento cuando la frontera se mueve en forma centrífuga; o sus cambios van alejándola del centro del núcleo vital; lo contrario es una prueba de regresión y decadencia del Estado.*

En los actuales momentos, el asunto *la frontera* con el Perú está definido. La unión de los ríos Aguarico y Napo, lugar por donde cruza la ruta Transoceánica es el principal punto de frontera con el Perú. Si el Ecuador da vigor y fortaleza al movimiento fluvial de la ruta, es posible que se produzca una situación de dominio y hegemonía y, de esta forma, se podría compensar la pérdida de espacio.

- **Con relación al Hinterland o Espacio de Crecimiento:** La ruta Transoceánica, al momento, ya dispone de una zona de influencia inmediata en los dos sectores viales: Manta-Francisco de Orellana y Esmeraldas-Francisco de Orellana. Sería interesante conocer los productos o materiales que requieran Perú, Colombia y Brasil para que el Ecuador satisfaga esos requerimientos y de esta forma, valore la ruta y, especialmente incremente el valor del núcleo vital que en este caso ya se encuentra perfectamente estructurado.

- **Con relación al Núcleo Vital o Heartland:** Sin duda alguna, Quito es el Núcleo Vital. Se halla ubicado a menor distancia de Francisco de Orellana que de Manta o Esmeraldas.

Una vez que se termine la ruta Manta - Ambato, posiblemente, Ambato se transforme en el Heartland de esa ruta lo cual sería muy beneficioso para el país por cuanto se evidenciaría la descentralización que, a veces es impuesta por la propia geografía.

- **Con relación a las comunicaciones:** En realidad la circulación influye decisivamente tanto en el Espacio como en la Posición como un factor capital que vincula los espacios políticos internos o externos, que conquista, despierta y vitaliza el territorio, que canaliza las presiones y orienta las reacciones defensivas y que da significación concreta a la situación, forma y extensión.

Se considera que no es necesario comentar mayormente sobre las comunicaciones por cuanto todo el estudio de la ruta Transoceánica, realmente está orientada a UNA VÍA DE COMUNICACIÓN que es nervio que une las diversas provincias del Ecuador dando solidez al Estado

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

1. CONCLUSIONES.

1.1. Relacionadas con los Antecedentes:

➤ **De las generalidades:**

- 1) El estudio geopolítico de la ruta Transoceánica Esmeraldas / Manta . Francisco de Orellana . Manaos . Belém, mediante un proceso mental, en base a las experiencias del pasado y los resultados del presente, nos permite estudiar sus influjos geopolíticos a lo largo de toda la ruta, tanto al interior del Ecuador como en los países condóminos de la misma, valorar las posibilidades reales de su desarrollo, determinar su accionar y deducir las medidas de conducción política con visión de futuro en beneficio de un adecuado desarrollo de la Nación.

➤ **De los antecedentes geopolíticos:**

- 2) El pensamiento geopolítico de algunos estudiosos ecuatorianos sobre el aprovechamiento del río Amazonas y sus afluentes septentrionales, permite regresar la mirada hacia el Oriente y optar por otras alternativas de desarrollo y comercio para el país.

➤ **De los antecedentes históricos:**

- 3) La historia desde la conquista española, la colonia y la república, nos demuestra la gran importancia e interés que ha existido por la ruta Transoceánica y que por falta de una visión geopolítica de nuestros gobernantes de turno, no ha sido aprovechada y desarrollada en toda su magnitud, permitiendo que otros países vecinos y paravecinos tomen la iniciativa.

➤ **Del Tratado de Cooperación Amazónica:**

- 4) La firma del Tratado de Cooperación Amazónica entre los países condóminos de la gran Hoya Amazónica, significó un gran paso para el proceso de integración, desarrollo económico y social regional y continental a través del río Amazonas y sus afluentes que conforman la gran red fluvial de la Amazonía.

➤ **Del Proceso de Paz con el Perú:**

- 5) El Proceso de Paz entre Ecuador y Perú mediante los Acuerdos de Brasilia en Octubre de 1998 no representa exclusivamente el cierre definitivo de la frontera terrestre e historia de desmembraciones que ha sufrido el Ecuador, sino que representa la unión de dos pueblos hermanos que han fortalecido las relaciones de amistad, comercio y especialmente el desarrollo de ambos países, permitiendo consagrar el derecho ecuatoriano de navegación libre, gratuita, continua y perpetua por el río Amazonas y sus afluentes septentrionales de manera de lograr corredores bioceánicos en beneficios de ambos países.

1.2. Relacionadas con el Análisis de la Situación Geopolítica de la Ruta Transoceánica:

➤ **De los influjos geográficos de la Amazonía:**

- 6) La Amazonía es un vasto mundo, por sus dimensiones, por su biodiversidad, por ser el regulador del clima en el planeta, por ser la principal fuente de suministro de agua dulce del mundo; es aún poco conocida por los mismos países condóminos de la gran Hoya Amazónica; esto no sólo crece en importancia por cuanto se juntan los factores geográficos, económicos, sociales, culturales, ecológicos y políticos de gran interés para la región, sino porque se transforma en un área estratégica de gran importancia geopolítica regional, continental y mundial de la cual el Ecuador se puede beneficiar a través de la ruta Transoceánica.

➤ **De las áreas valiosas, críticas y tensas que han sufrido modificaciones geopolíticas:**

- 7) La historia de desmembraciones que ha sufrido nuestro territorio nacional de áreas geográficas valiosas, ha traído como consecuencias modificaciones geopolíticas que han menguado las aspiraciones del Estado ecuatoriano en la Cuenca Amazónica; y, es aquí donde la ruta Transoceánica se transforma en una alternativa viable que permite recuperar en forma pacífica éstas áreas perdidas con una expansión comercial agresiva de nuestro país.

➤ **De los influjos de las Cuencas del Pacífico y del Atlántico:**

- 8) La ruta Transoceánica al conectar los Océanos Atlántico y Pacífico, recibe los influjos de ambas cuencas que representan el mar del presente y el mar del futuro respectivamente y considerando la saturación y el incierto tarifario del Canal de Panamá, adquiere una mayor importancia al facilitarles otra alternativa como vía de

comunicación en las relaciones comerciales en el eje Este-Oeste y para los países condóminos de la gran Hoya Amazónica significa poder conectarse con los grandes centros de atracción subregional, regional, continental y mundial.

1.3. Relacionadas con el Análisis de los Elementos Constitutivos del Estado y sus Influjos en la Ruta Transoceánica:

- 9) La ruta Transoceánica al cruzar el territorio ecuatoriano transversalmente de Este a Oeste por los corredores Norte y Central contribuye con la soberanía como un elemento unificador, integrador y de cohesión político, económico, social y militar al estimular el comercio y el transporte tanto terrestre como fluvial y va influenciando en las tres regiones del Ecuador en la parte continental: costa, sierra y oriente en el 64,2% del territorio nacional y en el 55,76% de la población ecuatoriana, creando nuevos polos de desarrollo y mejorando la calidad de vida de la población especialmente en la región Oriental que es la más marginada del país.
- 10) El territorio ecuatoriano al tener salida a dos Océanos (Pacífico y Atlántico) tiende a buscar el contacto con los dos a través de la gran red fluvial del Amazonas, con lo cual una vez logrado, se inicia una gran influencia dentro de las zonas que quedaron en el interior de este gigantesco abrazo.

1.4. Relacionadas con el Análisis de la Contextura del Estado y sus Influjos en la Ruta Transoceánica:

- 11) La ruta Transoceánica al cruzar el territorio ecuatoriano atraviesa toda la contextura del Estado y se constituye en la vía de

comunicación más importante que permite al núcleo vital (heartland) irradiar la solidez y el poder necesario hacia el espacio de crecimiento (hinterland) y hacia la frontera, fortaleciéndolos mediante la creación de polos de desarrollo, incentivando la producción, el comercio y el turismo ecológico e integrando y cohesionando al pueblo de esa región mediante el estímulo al transporte terrestre y fluvial, para resistir cualquier acción externa y evitar que nuestra línea fronteriza vuelva a sufrir algún descalabro y se pierdan áreas geográficas históricamente valiosas.

1.5. Relacionadas con la Importancia Geopolítica de la Ruta Transoceánica:

➤ **A la luz de las leyes y principios geopolíticos:**

12) La ruta Transoceánica como una vía de comunicación es un instrumento muy valioso para el Ecuador porque le permite aplicar la Ley Geopolítica ~~la~~ aspiración de un Estado de poseer la salida a mares distintos, que en nuestro caso sería hacia el Océano Atlántico, aprovechando la situación geoeconómica y geohumana de esta cuenca en beneficio del Estado ecuatoriano.

➤ **De los objetivos geopolíticos:**

13) El Ecuador no cuenta con una Escuela geopolítica que le permita alcanzar un pensamiento geopolítico que nos oriente y poder tener una visión de futuro amplia con objetivos geopolíticos claros que pueda transformarse en una doctrina de Estado para que el gobierno pueda tomar las decisiones más adecuadas tanto en política interna como externa.

➤ **De los objetivos geopolíticos de otros Estados que afecten al propio:**

14) A pesar de que el Perú cuenta con las facilidades para incrementar su influencia en la ruta Transoceánica, la lejanía de su núcleo vital no le permite irradiar todo su poder y solidez necesaria para evitar una acción externa, situación que puede ser aprovechada por el Ecuador para incrementar su influencia económica, creando por lo tanto una posible y real dependencia.

➤ **De la ubicación y características de la ruta Transoceánica:**

15) En la parte terrestre de la ruta Transoceánica, se puede establecer que al momento existen dos tramos que se pueden diferenciar para realizar el transporte de la carga: el primer tramo es el comprendido entre los puertos de Manta y Esmeraldas y la ciudad de Quito hasta el sector de Papallacta, en la que el transporte se puede realizar prácticamente en forma fluida. Y el segundo tramo es el que va por Baeza . Narupa . hasta Francisco de Orellana, vía que si bien es cierto al momento se puede transitar y es la vía de acceso al Oriente, no presta las facilidades necesarias en caso de ser utilizada en forma intensiva para el transporte y transferencia de carga entre los puertos marítimos y el fluvial.

16) Por las características de navegabilidad del río Napo, las barcazas autopropulsadas o guiadas por remolcadores, se constituyen en los medios de transportación fluvial idóneos para navegar por este río hasta arribar al Centro de Comercio y Navegación de Pijuayal (por construirse) ubicado cercano al pueblo de Pebas y a la desembocadura del río Napo en el Amazonas, el mismo que serviría como puerto de transferencia de la mercadería en tránsito. Hasta

este puerto arribarían los buques de alto calado procedentes de Manaos o Belém y a partir de allí barcazas guiadas por remolcadores traerían la mercadería hasta el puerto de Francisco de Orellana y viceversa.

- 17) Las dificultades de navegación por el río Napo limita a las embarcaciones hasta 450 toneladas, lo cual permite concluir, que en las condiciones naturales que hoy presenta esa vía no ofrece las condiciones de navegabilidad deseada para sostener aisladamente un flujo comercial continuo y directo de productos ecuatorianos entre Ecuador y Manaos. Las embarcaciones ecuatorianas propias para la navegación por el río Napo no permiten alcanzar la escala económica necesaria para navegar por el río Solimoes hasta Manaos. Tampoco es una vía alternativa confiable para el complejo industrial de Manaos para sustituir las importaciones actualmente realizadas por la ruta marítima del Lejano Oriente a través del canal de Panamá, o las importaciones de ese mismo origen vía Los Ángeles . Miami. Es un camino natural de alto valor estratégico pero requiere correcciones en su curso para hacerlo comercialmente factible.
- 18) El transporte intermodal marítimo / aéreo entre Lejano Oriente . Manta . Manaos, constituye una ruta que bien puede ser aprovechada por el Ecuador a través del puerto de transferencia de Manta que está estratégicamente situado en relación con el aeropuerto internacional de la misma ciudad y llegar a establecer una ruta concentradora de cargas, para atender el servicio de tránsito de mercancías importadas por el complejo industrial de Manaos desde el Lejano Oriente; como centro de distribución de productos fabricados por Manaos, demás partes del Brasil y de otros países para los miembros del Pacto Andino; y, para atender a los

varios destinos en América del Sur, lo cual permitirá estimular la competencia de la ruta Transoceánica a través de la vía fluvial de transporte por el río Napo hacia Manaos y demás ciudades de la Amazonía.

- 19) La utilización de la red fluvial del Amazonas integrando a los puertos del Pacífico mediante los ejes viales terrestres para el transporte multimodal de productos de exportación e importación, tanto con Perú como con Brasil y países del Atlántico es un gran potencial en el largo plazo, intercambio comercial que redundará en un importante beneficio económico de los países participantes

➤ **Del potencial de comercio del Ecuador a través de la ruta Transoceánica:**

- 20) La ruta Transoceánica Esmeraldas / Manta . Francisco de Orellana . Manaos . Belém, constituye para el Ecuador el principal soporte del desarrollo de las relaciones económicas con las ciudades ubicadas a lo largo de la Cuenca Amazónica.
- 21) Debido a los factores geográficos y logísticos favorables para el Ecuador, existen posibilidades de aprovechamiento comercial y turístico de la zona de la Cuenca Amazónica, adyacente al del Ecuador, formada por Perú, Colombia y Brasil.
- 22) A pesar de que el Ecuador dispone de experiencias incipientes en las relaciones económicas con esta región, es posible desarrollar flujos de intercambios continuos con las ciudades de la Amazonía Peruana, Colombiana y Brasileña, ya que existe interés tanto de autoridades ecuatorianas, como de inversionistas de aprovechar este mercado natural.

- 23) Manaos en Brasil e Iquitos en Perú, constituyen mercados importantes para iniciar el desarrollo de corrientes comerciales. El Ecuador potencialmente tiene oportunidades para ubicar en estos mercados productos de su actual oferta exportable. Se complementa con la necesidad de profundizar en estudios de mercado para la oferta exportable potencial del país en esta región.
- 24) El intercambio comercial con la zona puede verse favorecido con el uso de la ruta Transoceánica, especialmente en actividades de exportación de bienes originarios de zonas francas amazónicas, hacia mercados ubicados en las costas del Pacífico.
- 25) El establecimiento de actividades económicas con las poblaciones de la Cuenca Amazónica se facilitará mediante una sostenida promoción del Ecuador, este factor es de particular importancia, debido al desconocimiento del país entre la mayor parte de las ciudades de aquella región.
- 26) Se puede concluir que los productos brasileños son los que constituyen la principal competencia que Ecuador encontrará en Manaos y en su zona de influencia.

2. RECOMENDACIONES.

- 1) Que el Gobierno Nacional a través de la Secretaría General del Consejo de Seguridad Nacional, cree una Escuela Geopolítica que determine los lineamientos geopolíticos para mentalizar la conducción política y estratégica del Estado con visión de futuro y que oriente al gobierno en la toma de decisiones tanto en política interna como externa; además que estructure el conocimiento geopolítico en el Ecuador.

- 2) Que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, considere la factibilidad de este estudio geopolítico fortaleciendo y potencializando el desarrollo de la ruta Transoceánica Esmeraldas / Manta . Francisco de Orellana . Manaos . Belém como otra alternativa de comercio para el país.
- 3) Que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Obras Públicas, en lo que respecta a la ruta Transoceánica misma, a corto plazo debe terminar de asfaltar la vía de penetración al Oriente ecuatoriano el tramo que va por Baeza . Narupa hasta Francisco de Orellana y toda la Troncal Amazónica para tener acceso por las rutas alternas. A mediano plazo en el corredor central debe terminar el tramo de carretera que falta de El Corazón . Pasa . Ambato (98 km) y el tramo entre Río Negro y Agoyán de 20 kms que falta pavimentar para conectar Manta directamente con Ambato y llegar por el Puyo y Tena hasta Francisco de Orellana. A largo plazo debe establecer la ampliación de por lo menos un carril adicional y reforzamiento de la carretera Sto. Domingo de los Colorados . Alóag, ya que el incremento del tráfico de carga al funcionar el puerto de transferencia de Manta será significativo en ésta vía.
- 4) Que el Gobierno Nacional a través del Instituto Oceanográfico de la Armada Nacional proceda a instalar ayudas a la navegación y a balizar el río Napo para tornar la navegación más segura. También, a su debido tiempo y con los cuidados que requiere la cuestión ambiental, es recomendable dragar el río en las zonas más bajas especialmente en el tramo desde Francisco de Orellana hasta Nuevo Rocafuerte, a su vez analizar entre otras, las obras de ingeniería realizadas en el curso del río Tieté en el Estado de San Pablo-Brasil para establecer la hidrovía Tieté-Paraná, con 2.400 km de largo y 10

exclusas, que permitieron la navegabilidad comercial permanente del río Tieté. Ese río es en la actualidad, un camino comercial de uso sistemático que viene transportando cantidades crecientes de carga y transportó 2,5 millones de toneladas en el año 2000. El camino es también un suceso turístico que aumenta la generación de riqueza en la región.

- 5) Que el Gobierno Nacional a través de la Dirección de la Marina Mercante y Puertos, una vez definidas las rutas terrestres y fluviales, construya una infraestructura Portuaria fluvial para el desarrollo de las actividades tanto en el embarque como desembarque de la carga o mercadería en Francisco de Orellana y Pompeya.
- 6) Que el Ministerio de Economía instale facilidades informatizadas de aduana en Francisco de Orellana y Nuevo Rocafuerte para el control aduanero de tránsito. Las mismas facilidades podrán ser requeridas en Pompeya.
- 7) Se recomienda al Ministerio de Energía y Minas que instale estaciones de servicio para venta de combustible a las embarcaciones a lo largo del río Napo.
- 8) Que el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, promueva la instalación y construcción del Centro de Comercio y Navegación en Pijuayal para que sirva como puerto de transferencia, reabastecimiento, almacenaje, transformación y de comercialización de las mercancías en tránsito con destino tanto a Manaos como al mercado ecuatoriano; estación clave donde las mercancías cambian de medio de transporte, de las barcazas guiadas por remolcadores a buques de alto calado para que continúen hasta Manaos y

viceversa. Solo así se puede pensar en un flujo económico sostenible y económicamente viable en esa región.

- 9) Que el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, promocióne y estimule a los empresarios y comerciantes del Ecuador a conocer ~~la~~ ^{en} ~~situ~~ el potencial comercial del Amazonas. Las importaciones provenientes de Ecuador que actualmente realiza la ZFM, son de escasa representatividad. El mercado potencial se encuentra en las mercancías presentes en las internaciones que la ZFM realiza para toda la Amazonía Occidental. Son las compras que esta región realiza de otras partes del país y que incluyen la casi totalidad de los productos seleccionados de la pauta de exportaciones ecuatorianas, debiendo resaltar que ciudad / precio / garantías y agilidad de entrega constituyen los elementos básicos para vencer la competencia y para alcanzar una fructífera relación comercial.
- 10) Que el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca, realice de común acuerdo con las entidades representativas de las clases comercial e industrial del Ecuador y del Amazonas, con el Gobierno del Estado de Amazonas y con la SUFRAMA, un seminario sobre las oportunidades de negocios con productos ecuatorianos. Ese evento puede ser realizado, preferentemente en Manaus conjuntamente con una exposición de los productos que tiene el Ecuador para ofrecer. Se recomienda que en la oportunidad se enfatice en la instalación del Centro de Comercio y Navegación en Pijuyal, así como sobre la potencialidad del puerto de transferencia de Manta y Esmeraldas en el transporte de cargas originarias del Lejano Oriente destinadas a Manaus y como centro de distribución de productos de Manaus en los países del Pacto Andino.

- 11) Realizar en la misma ocasión del Seminario y Exposición, una Rueda de Negocios con probables importadores de Manaos y de la Amazonía Occidental.

- 12) Que el Gobierno Nacional proceda a reducir sustancialmente los factores abajo relacionados para poder aprovechar la ruta del transporte intermodal marítimo / aéreo entre Lejano Oriente . Manta - Manaos:
 - Tiempo de tránsito en aduana: reducir drásticamente el tiempo de tránsito total del transporte a Manaos vía Ecuador, ya que éste es de cerca de 35 días y el tiempo total de tránsito vía Los Ángeles es de 22 / 25 días.
 - Tasa de servicios de Aduana.
 - Flete entre el puerto y aeropuerto de Manta.

- 13) Que la Dirección de la Marina Mercante y Puertos, proceda a discutir con los Armadores el establecimiento de una ruta regular directa del Lejano Oriente a Manta, sin que haya escala obligatoria en Guayaquil. Aún así es necesario rebajar los fletes actuales informados.

- 14) Que la Dirección de Aviación Civil y la Autoridad Portuaria de Manta discutan con los agentes de transporte intermodal el establecimiento de la ruta aérea y los fletes aéreos entre Manta y Manaos.

ANEXO Í AÍ

PROCESO DE PAZ CON EL PERÚ (ACUERDOS DE BRASILIA, 26 DE OCTUBRE DE 1998)

ACTA DE CANJE DE LOS INSTRUMENTOS DE RATIFICACIÓN DE LOS ACUERDOS BILATERALES SUSCRITOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y LA REPÚBLICA DEL PERÚ RELATIVOS AL ACUERDO GLOBAL Y DEFINITIVO CONVENIDO EN EL ACTA PRESIDENCIAL DE BRASILIA EL 26 DE OCTUBRE DE 1998.

En la ciudad de Lima a los siete días del mes de Abril de 1999, el Dr. Gustavo Noboa Bejarano, Vicepresidente de la República del Ecuador y el Ing. Ricardo Marquéz Flores, Primer Vicepresidente de la República del Perú, investidos de los respectivos Plenos Poderes, se reunieron con el objeto de intercambiar los instrumentos de Ratificación de los siguientes Acuerdos Bilaterales suscritos en Brasilia, el 26 de Octubre de 1998:

- Tratado de Comercio y Navegación entre los Gobiernos de la República del Ecuador y la República del Perú;
- Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad y sus Anexos.

Los instrumentos de Ratificación de los Acuerdos anteriores, tras ser examinados y hallados en buena y debida forma, fueron intercambiados. De conformidad con el punto 6 del Cronograma establecido en Brasilia el 19 de Enero de 1998, entrarán en vigor en la fecha en que culminen el proceso demarcatorio con la colocación del último hito.

En cuanto a los siguientes instrumentos que fueron igualmente suscritos en Brasilia y forman parte del Acuerdo Global y Definitivo, se deja constancia que conforme a la legislación de cada uno de los países ha quedado perfeccionado y entrarán en vigencia conjuntamente con la colocación del último hito:

- ~~%~~Acuerdo de Bases para la Administración del Canal de Zarumilla, y el Reglamento para la Administración de dicho Canal y la Utilización de sus Aguas;
- ~~%~~Acuerdo con relación a los aspectos vinculados a la navegación en los sectores de los cortes de los ríos y del Río Napo;
- ~~%~~Acuerdo de Constitución de la Comisión Binacional Ecuatoriano-Peruana sobre Medidas de Confianza Mutua y de Seguridad; y

El Convenio de Aceleración y Profundización del Libre Comercio entre el Ecuador y el Perú, se incorporará al ordenamiento legal de ambos países una vez que se dicten la correspondiente Decisión de la Comunidad Andina.

En fe de lo cual suscriben la presente Acta en dos originales, en la ciudad y fecha arriba indicados.

(f.) Gustavo Noboa Bejarano
Flores,

Vicepresidente de la
República del Ecuador

(f.) Ricardo Márquez

Primer Vicepresidente de la
República del Perú

DECLARACIÓN CONJUNTA DE LOS PRESIDENTES DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR Y LA REPÚBLICA DEL PERÚ (Confluencia de los ríos Yaupi Æ Santiago, 13 de Mayo de 1999).

En la confluencia de los ríos Yaupi y Santiago, el 13 de Mayo de 1999, los excelentísimos señores Yamil Mahuad Witt, Presidente de la República del Ecuador, y Alberto Fujimori Fujimori, Presidente de la República del Perú, se reúnen para dejar constancia formal de la conclusión del Proceso de la Fijación de la Frontera Terrestre Común entre sus países, el cual ha sido realizado en cumplimiento del Punto de Vista Vinculante emitido por los Jefes de Estado de los Países Garantes del Protocolo de Río de Janeiro, el 23 de Octubre de 1998 y aceptado por los Gobiernos del Ecuador y del Perú en el Acta de Brasilia, así como de la entrada en vigor en esta misma fecha conforme lo establecido en el cronograma del 19 de Enero de 1998, de todos los acuerdos suscritos en Brasilia el 26 de Octubre de 1998, el canje de cuyos instrumentos de ratificación tuvo lugar el 7 de Abril último en la ciudad de Lima.

En esta ocasión los Presidentes del Ecuador y del Perú formulan la siguiente

DECLARACIÓN:

Ambos presidentes, convocados por este acto histórico, en el que una vez más se reafirma la paz, constatan que hoy, con la colocación de este hito finaliza el proceso de fijación de la frontera terrestre común, y se consolida una nueva etapa en la promisoría relación entre los pueblos del Perú y del Ecuador, etapa que están convencidos estará signada por la paz; la seguridad jurídica; la afirmación de la confianza mutua; la cooperación y la integración; en la compartida convicción de promover permanentemente el desarrollo y la solidaridad expresada en mejores

condiciones de vida para los dos pueblos, unidos por la geografía, la historia y la cultura.

Reconocen que con el solemne acto realizado en esta histórica fecha, los dos países han cumplido con todas las formalidades dispuestas en los compromisos asumidos para la fijación en el terreno de la frontera terrestre común, así como para la ubicación de los lugares de los Centros de Comercio y Navegación y para la definición de los ejes viales previstos en el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad; igualmente como para la transferencia en propiedad privada al Gobierno del Ecuador del área de un Kilómetro cuadrado en la zona denominada Tiwinza; y la construcción de la vía de acceso respectiva desde territorio ecuatoriano.

Reiteran su reconocimiento a los Gobiernos de los cuatro Países Garantes del Protocolo de Río de Janeiro, por el papel desempeñado en el proceso de paz, tanto en los planos político y diplomático, como a través de la Misión de Observadores Militares Ecuador - Perú (MOMEPE). Esta misión ha prestado un invaluable apoyo al proceso que hoy culmina con la fijación de la frontera terrestre común y la entrada en vigor de los Acuerdos que forman parte de la solución global y definitiva.

Renuevan su voluntad política de continuar fortaleciendo la relación bilateral entre ambos países, vínculo que hoy se encuentra en un excelente nivel. Y cuenta con grandes perspectivas. En ese sentido ratifican su convencimiento de que el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, sobrepasa largamente la simple integración formal localizada y apunta a convertir la paz en múltiples posibilidades de desarrollo para el conjunto de los dos países en todos los ámbitos de su vecindad, en especial los relacionados con la estructura física, social, de comercio recíproco.

Ambos Presidentes coinciden en destacar que la solución alcanzada por medios pacíficos tiene un significado altamente relevante para los dos países, y para América Latina en su conjunto, siendo por lo demás un ejemplo internacional.

Comprometen al decidido esfuerzo de los dos Gobiernos para la ejecución del conjunto de proyectos y programas que han sido establecidos para la primera etapa de implementación del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo que es de carácter integral y donde se privilegian el desarrollo social, la infraestructura productiva y la protección del medio ambiente.

En tal sentido destacan el apoyo que ha comprometido la CAF para los estudios de preinversión de la amplia red de ejes viales que unirán a los dos países, cuya construcción se espera completar en los primeros cinco años del Acuerdo. Así mismo el apoyo del BID, la CAF y la FAO para determinar la escala adecuada de viabilidad para la ejecución del Proyecto Binacional Puyango-Tumbes y el apoyo del Gobierno de Canadá para financiar el estudio de prefactibilidad para la interconexión de los campos petroleros de producción diferida en el Ecuador con el oleoducto Norperuano, que podría derivar en un proyecto de enorme beneficio para los dos países.

Reconocen el respaldo que la comunidad internacional ha brindado al proceso de paz ecuatoriano-peruano, el cual en cuanto ha financiamiento se ha expresado en ofertas de crédito que supera los mil quinientos millones de dolares (1.500.000,000,00), y en el otorgamiento de las primeras donaciones por parte del Gobierno de los Estados Unidos, el BID, el Banco Mundial y la CAF.

ACTA FINAL DE LA SEGUNDA REUNIÓN DE LAS COMISIONES BINACIONALES SOBRE VÍAS Y CENTROS DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN.

En la ciudad de Lima, los días 26 y 27 de Abril de 1999, se reunieron las Comisiones Binacionales sobre Vías y Centros de Comercio y Navegación a fin de concluir el Estudio Técnico conjunto para la ubicación de los Centros de Comercio y Navegación; para el trazado de la vía pública carrozable que conecte el área transferida en propiedad privada (Tiwinsa) con el territorio del Ecuador, y para el Análisis y Estudio del establecimiento del Eje de Interconexión Vial que una territorio ecuatoriano con los ríos Marañón y Amazonas; en cumplimiento de lo establecido en el Tratado de Comercio y Navegación, suscrito por los dos países el 26 de Octubre de 1998; en el Punto de Vista Vinculante entregado por los Presidentes de los Países Garantes el 23 de Octubre de 1998; y en el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, del 26 de Octubre de 1998.

ESTUDIO TECNICO CONJUNTO PARA LA UBICACIÓN DE LOS CENTROS DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN.

Ambas delegaciones coincidieron en que el análisis del intercambio de información proporcionada por las delegaciones del Perú y del Ecuador, y el cumplimiento satisfactorio de los recorridos aéreos y visitas de campo a las poblaciones de Borja, Saramiriza, Puerto América, Iquitos, Nauta, Indiana, Pijuayal y Pebas, ubicadas en las orillas de los ríos Marañón y Amazonas, han permitido a la comisión Ecuatoriana tener una idea concreta de las facilidades existentes y de las características físicas donde se podrían ubicar los Centros de Comercio y Navegación.

Con tales antecedentes, ambas delegaciones convinieron en que el primero de los Centros de Comercio y Navegación estaría ubicado en Saramiriza, localizado en el Distrito de Manseriche, Provincia de Alto Amazonas, Departamento de Loreto. Esta apreciación se sustenta en los siguientes elementos:

La ubicación del perímetro del Centro de Comercio y Navegación de Saramiriza se determina tomando como referencia los siguientes puntos:

SARAMIRIZA

COORDENADAS UTM
GEOGRÁFICAS

COORDENADAS

A 9493.542,27 N. 226.402,63 E.

Lat. 04°34'39.83+ S.

Lon. 077°27'56.91+ W.

B 9492.948,00 N. 226.258,00 E.

Lat. 04°34'59.15+ S.

Lon. 077°28'01.67+ W.

C 9493.382,95 N. 227.006.98 E.

Lat. 04°34'45.08+ S.

Lon. 077°27'37.34+ W.

Por las ventajas que ofrece para la navegación y el comercio con terceros países, se acordó que el segundo Centro de Comercio y Navegación estará ubicado en la localidad de Pijuyal, situada en el Distrito de Pebas, Provincia de Mariscal Ramón Castilla, Departamento de Loreto, en la desembocadura del río Ampiyacu sobre la margen izquierda del río Amazonas.

La ubicación del perímetro del Centro de Comercio y Navegación de Pijuyal se determina tomando como referencia los siguientes puntos:

PIJUAYAL

COORDENADAS UTM
GEOGRÁFICAS

COORDENADAS

A 9632075.000 N. 187064.000 E.

Lat. 03°19'28.77+ S.

Lon. 071°48'57.04+ W.

B 9631726.216 N. 187894.418 E.

Lat. 03°19'40.32+ S.

Lon. 071°48'29.94+ W.

Habiendose identificado las localidades en las que se establecerán los Centros de Comercio y Navegación, la delimitación de cada uno de ellos, con sus respectivas áreas serán consignadas en las Notas Diplomáticas que serán intercambiadas y que se encuentran previstas en el Art. 25 del Tratado de Comercio y Navegación.

ANÁLISIS Y ESTUDIO DEL ESTABLECIMIENTO DEL EJE DE INTERCONEXIÓN VIAL QUE UNIRÁ TERRITORIO ECUATORIANO CON EL MARAÑÓN-AMAZONAS.

Para la presente reunión las delegaciones contaron con mapas y cartas topográficas del área de influencia de los corredores de interconexión en los que se podrían construir las diferentes alternativas del eje vial quinto del Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, así como con los demás documentos intercambiados de acuerdo con el anexo 4 del Acta de la Primera Reunión de las Comisiones celebrada en la ciudad de Quito los días 1 y 2 de Marzo de 1999, en base a los cuales se expresaron sus puntos de vista tomando en cuenta además las observaciones realizadas con ocasión del recorrido terrestre y aéreo realizado del 15 al 16 de Abril de 1999.

En lo que respecta a la determinación del eje de interconexión vial al que hace referencia el Art. XXI del Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, ambas delegaciones continuaron con un dinámico intercambio de documentación técnica, análisis y evaluación de las diferentes alternativas para el desarrollo y futura construcción de dicho eje vial.

La delegación del Ecuador hizo una amplia exposición del carácter técnico de tres alternativas de Ruta: el trazado de carretera de Loja-zamora-Pachicutza-Borja; la vía por la Cordillera del Campanquiz; y la vía Mendez-Yaupi-Borja-Saramiriza.

La delegación del Perú por su parte, expuso sus criterios respecto a la evaluación técnica, económica y de impacto ambiental, razones por las que no eran convenientes los ejes viales por las rutas Loja-pachicutza-Borja y la vía por la Cordillera del Campanquiz.

Explicó al respecto que este eje atraviesa transversalmente la cordillera occidental que en gran parte de su longitud se desarrolla por taludes poco estables (mayores a 50 grados), sobre áreas con problemas de geodinámico externa potencialmente activa, conformadas por rocas sedimentarias, con buzamientos fuertes y desfavorables par la estabilización de los taludes y plataforma.

Asimismo, consideró que dicho eje presenta problemas de gradiente a lo largo del trazo, debido ala diferencia de costas en varios lugares, del orden de hasta 1000 metros desde la Cordillera del Cóndor a las zonas planas en cortas distancias horizontales, por pendientes abruptas o agrestes. Además presenta un sistema de drenaje natural denso principalmente desde la Cordillera del Cóndor hasta las inmediaciones del Río Cenepa, estimándose el requerimiento de más de 50 puentes, de

luces entre 20 y 150 metros, tales como en los ríos Comaína, Cenepa, Najén, así como en los ríos Santiago y Marañón, donde serían necesarios puentes de luces mayores a los 300 metros. Por estas razones de evaluación geológica y geotécnica del eje propuesto, la delegación peruana concluyó que existen motivaciones técnicas desfavorable par su ejecución (Documento %Evaluación Geológica y Geotécnica+)

Sobre el tema ecológico, en la alternativa vial Loja-Zamora-Borja-Saramiza, señaló además, que la construcción de este eje vial generaría importantes impactos ambientales que pondrían en serio peligro la calidad natural del área, incluyendo la desestabilización geomorfológicas de la zona., así como la alteración del ecosistema, y el resultado más desfavorable sería la ruptura del equilibrio ecológico del áreas, que alberga una importante población nativa y recursos naturales que fundamentan las características biodiversidad y su desarrollo sostenible.

Hizo notar la delegación peruana que los bosques que ocupan terrenos hidromórficos o topográficamente muy accidentales están comprendidos en la Zona de Reserva de Santiago-comaina, establecida por Decreto Supremo No. 005-99-AG, normado por la Ley de áreas Naturales Protegidas (Ley No. 26834) por lo que deben ser protegidos a fin de que cumplan sosteniblemente con su función de protección contra la erosión y de mantenimiento de su producción de bienes y servicios ambientales en beneficio de las poblaciones que lo habitan.

Por las razones anteriormente sustentadas, concluyó en la inviabilidad técnica y ambiental del proyecto de esta alternativa (Documento %Evaluación de los aspectos ambientales+).

Asimismo, informó que efectuó la evaluación económica de la alternativa con resultados negativos (Documento %Evaluación

Económica%o un valor Actual Neto negativo (-5.06 millones de dólares) y una relación rentabilidad del proyecto y consecuentemente su no elegibilidad ante los organismos crediticios internacionales.

Posteriormente, la delegación peruana presentó los criterios técnicos, sociales, ambientales y económicos, respecto del eje vial que comprende la ruta por la margen derecha del río Santiago desde la confluencia de los ríos Yaupi y Santiago hasta la localidad de Saramiriza, resaltando los siguientes puntos favorables:

- La evaluación económica de esta ruta da indicadores que demuestran la rentabilidad del proyecto (Valor Actual Neto= 60.88 millones de dólares y Beneficio-Costo= 12.32), con indicadores positivos;
- Se desarrolla por una topografía de colinas suaves, drenaje definido que permite la construcción de una carretera con buenas características de diseño, sin mayores movimientos de tierra lo que generaría menores costos de inversión, mantenimiento y operación.
- Posee las mejores condiciones ecológicas para la regeneración de especies forestales importantes, en la zona de mejor potencial agropecuario; Integrará en su área de influencia asentamiento humano existente.

Sin perjuicio de lo anterior, sobre la base de la determinación del Gobierno del Perú, la delegación del Ecuador expresó que debido a la menor distancia, menores costos de operación y menor tiempo de viaje, si se considera los puntos terminales de Puerto Bolivar y Saramiriza (Documento: Análisis de costo de operación vehicular de las cinco alternativas para la construcción del eje vial No 5 que unirá el territorio

ecuatoriano con el ~~Marañón-Amazonas~~), manifestó la disposición de su Gobierno de concluir la construcción en su territorio de la vía Loja-Zamora-Pachicutza-Cordillera del Condor, y consideró conveniente sugerir que el Perú examine los estudios de una vía que se pudiera conectar con ese sector de la frontera desde Saramiriza y Borja, además de la que se encuentra prevista en el Eje Vial 4 del citado Acuerdo Amplio de Integración.

Sobre la base de las conversaciones mantenidas en la Primera Reunión de las Comisiones y durante el recorrido efectuado entre los días 15 y 16 de Abril de 1999; en el intercambio de opiniones técnicas desarrolladas en la presente reunión; y en el análisis y estudio de la documentación intercambiada, las partes concordaron en que la carretera que se construirá en el territorio peruano, entre los tramos Yaupi-Santiago-Saramiriza con las especificaciones técnicas y de construcción, que figuran en el Anexo No 4, será ejecutada en las siguientes fases:

- Estudios y diseños hasta 12 meses.
- Construcción de la obra hasta el año 2005.

La delegación ecuatoriana tomó nota del compromiso del Gobierno peruano de que el desarrollo del eje vial Mendez-Yaupi-Saramiriza, será diseñado teniendo en cuenta las características de diseño del Anexo antes mencionado. Por su parte la delegación del Perú, hizo notar que para la ejecución de este eje vial habrán de ser respetados los aspectos ambientales y sociales que en él se involucran, en particular la existencia de la Zona de Reserva Santiago-Comainas y los derechos de las comunidades nativas que la habitan.

ANEXO Í BÍ

ECUADOR : BALANZA COMERCIAL CON BRASIL (Cifras en miles de US dólares FOB y CIF)

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	SALDO
1992	12,990	116,282	-103,292
1993	15,328	93,806	-78,478
1994	7,513	223,364	-215,851
1995	54,088	186,444	-132,356
1996	43,816	155,931	-112,115
1997	26,146	145,668	-119,522
1998	33,439	197,258	-163,819
1999	16,197	95,862	-79,665
2000*	12,617	82,370	-69,753

ECUADOR : ESTRUCTURA DE LA BALANZA COMERCIAL CON BRASIL (En porcentajes)

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	SALDO
1992	0.4	4.8	-4.4
1993	0.5	3.7	-3.2
1994	0.2	6.2	-6.0
1995	1.2	4.5	-3.3
1996	0.9	4.0	-3.1
1997	0.5	2.9	-2.4
1998	0.8	3.5	-2.7
1999	0.4	3.2	-2.8
2000*	0.3	3.4	-3.1

EXPORTACIONES A BRASIL (MILES DE DOLARES)			
AÑO : 1999			
PARTIDA	PRODUCTO	TON	FOB
8544511000	DE COBRE	20.06	61.39
6504000000	SOMBREROS Y DEMAS TOCADOS, TRENZADOS O FABRICADOS POR UNION DE TIRAS DE CUALQUIER MA	7.06	71.36
4011200000	DEL TIPO DE LOS UTILIZADOS EN AUTOBUSES O CAMIONES	39.12	97.76
2009801200	DE "MARACUYA" (PARCHITA) (PASSIFLORA EDULIS)	50	125
0603104000	ROSAS	54.52	150.72
9027809000	LOS DEMAS (Instrumentos y aparatos de óptica)	0.22	158.91
3923100000	CAJAS, CAJONES, JAULAS Y ARTICULOS SIMILARES	75	218.04
3302101000	CUYO GRADO ALCOHOLICO VOLUMETRICO SEA SUPERIOR AL 0,5% VOL	3.62	320
4415100000	CAJONES, CAJAS, JAULAS, TAMBORES Y ENVASES SIMILARES; CARRETES PARA CABLES	402.73	338.1
6502001000	DE PAJA TOQUILLA O DE PAJA MOCORA	16.12	366.68
8438202000	PARA LA ELABORACION DEL CACAO O FABRICACION DE CHOCOLATE	131.62	373
7311009000	LOS DEMAS (manufacturas de hierro o acero)	128.53	468.59
9503900000	LOS DEMAS (juguetes y accesorios)	207.12	562.14
3920200000	DE POLIMEROS DE PROPILENO	421.7	563.63
2918221000	ACIDO O-ACETILSALICILICO	200	714.4
1604130000	SARDINAS, SARDINELAS Y ESPADINES	615.26	758.15
5402410000	DE NAILON O DEMAS POLIAMIDAS	207.58	976.4
1604200000	LAS DEMAS PREPARACIONES Y CONSERVAS DE PESCADO	649.29	1,203.68
1604140000	ATUNES, LISTADOS Y BONITOS (SARDA SPP.)	1,334.16	3,078.51
1704901000	BOMBONES, CARAMELOS, CONFITES Y PASTILLAS	1,120.49	3,752.83
	TOTAL 20 PRODUCTOS PRINCIPALES	5684.2	14359.29
TOTAL PAIS		5,964.15	15,021.27

COMERCIO BILATERAL CON PERU

Las relaciones comerciales entre **Ecuador y Perú**, están sujetas a las preferencias que se otorgan recíprocamente en el marco de la Comunidad Andina y en especial al Acuerdo Comercial Bilateral de noviembre de 1992 y su ampliación de 1995, suscrito en el marco de la Decisión 321 de la Comisión de la Comunidad Andina; el Perfeccionamiento de la Integración Andina acordado mediante Decisión 414 de la Comisión de la Comunidad Andina, de julio de 1997; y el Convenio de Aceleración y Profundización del Libre Comercio entre Ecuador y Perú, de octubre de 1998, apoyado por la CAN mediante Decisión 451.

MECANISMOS QUE OTORGAN EL 100% DE LIBERACIÓN	
MECANISMO	No SUBPARTIDAS
Convenio de 1992 y Ampliación de 1995	588
Decisión 353 Participación del Perú en la CAN	2088
Anexo 1, 2 y 3 de la Decisión 414	3862
Convenio de Aceleración	586

Todos estos instrumentos han permitido que cerca del 80% del comercio bilateral se realice libre de aranceles, toda vez que, 210 productos calificados como sensibles+ continúan con el cronograma de desgravación previsto en la Decisión 414 y otro conjunto de 213 productos seguirán el cronograma previsto en el Convenio de Aceleración, considerándose que los 318 que constan en el Anexo III acelerado se desgravó en el 100% el 1 de enero de 2000.

ANEXOS Y NUMERO DE SUBPARTIDAS QUE FALTAN DESGRAVARSE				
No. ANEXO 414	SENSIBLES		ACELERACION Í NO SENSIBLESÍ	
	No. NANDINAS	FECHA DESGRAVACION 100%	No. NANDINA S	FECHA DESGRAVACION 100%
III	46	1 DE ENERO DE 2001	318	1 DE ENERO DE 2000
IV	92	1 DE ENERO DE 2004	195	1 DE ENERO DE 2002
V	3	1 DE ENERO DE 2005	7	1 DE ENERO DE 2002
VI	44	1 DE ENERO DE 2006		1 DE ENERO DE 2002
VII	11	1 DE ENERO DE 2006		1 DE ENERO DE 2002
VIII	14	1 DE ENERO DE 2006	11	1 DE ENERO DE 20001
	210		531	

La posición del Ecuador ha sido y es la de liberar la totalidad del comercio bilateral mediante el establecimiento de una Zona de Libre Comercio, las autoridades del Perú no han dado paso a esta propuesta bajo el argumento de que al suscribirla con el Ecuador tendrían la misma exigencia de parte de Colombia y Venezuela. El Artículo 3 de la Decisión 414 faculta llegar a acuerdos para acelerar la desgravación y en base a este los países aprobaron la Decisión 451 mediante la cual expresaron el apoyo al Convenio de Aceleración y Profundización del Libre Comercio suscrito únicamente entre Ecuador y Perú.

Las exportaciones ecuatorianas se concentran en el petróleo que para el año 1999 representan el 65% con relación al total. El resto de exportaciones se muestra muy diversificada, así tenemos que los 26 productos que registran mayores exportaciones solo cubren el 23, 4% del comercio, con la precisión de que entre estos se exceptúa el petróleo. Entre los productos más importantes tenemos el azúcar que representa el 3%, cocinas el 1, 8%, atunes el 1, 7%, medicamentos el 1,6%, tableros

de fibras de madera 1.34%, sacos de polipropileno, 1%, neumáticos el 1%.

Por el lado de las importaciones procedentes del Perú, tenemos que son muy diversificadas, así tenemos que 26 productos que registran cifra importantes llegan a cubrir el 62% del valor y entre estos se encuentran el zinc en bruto que en 1999 llega al 7,6%, cables acrílicos el 7,3%, nafta disolvente 5%, alambre de cobre 4%, malta tostada 3,6%, botellas 3,5%, glutamato monosódico 3,5%, harina de pescado 2,4%, por citar algunos.

La Balanza Comercial, históricamente ha sido favorable para el Ecuador, como se puede observar a continuación:

**ECUADOR : BALANZA COMERCIAL CON PERU
(Cifras en miles de US dólares FOB y CIF)**

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	SALDO
1992	101,108	32,761	68,347
1993	130,907	38,644	92,264
1994	156,811	52,464	104,347
1995	69,440	39,309	30,131
1996	49,313	42,367	6,946
1997	223,664	65,522	158,142
1998	199,125	98,378	100,747
1999	180,164	48,137	132,027
2000*	248,797	50,127	198,670

**ECUADOR : ESTRUCTURA DE LA BALANZA COMERCIAL CON PERU
(En porcentajes)**

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	SALDO
1992	3.3	1.3	1.9
1993	4.3	1.5	2.8
1994	4.1	1.4	2.6
1995	1.6	0.9	0.6
1996	1.0	1.1	-0.1
1997	4.2	1.3	2.9
1998	4.7	1.8	3.0
1999	4.0	1.6	2.5
2000*	6.8	2.1	4.7

ECUADOR			
PRINCIPALES EXPORTACIONES A PERU EN 1999			
(miles de dólares)			
PARTIDA	DESCRIPCION	FOB	%
2709000000	ACEITES CRUDOS DE PETROLEO O DE MINERAL BITUMINOSO.	118,344	65.69
1701990000	AZUCAR DE CAÑA O DE REMOLACHA REFINADOS	5,678	3.15
7321111000	COCINAS	3,389	1.88
1604140000	ATUNES, LISTADOS Y BONITOS (SARDA SPP.)	3,124	1.73
3004902900	LOS DEMAS MEDICAMENTOS	2,894	1.61
3920200000	PLACAS, HOJAS, PELICULAS...DE POLIMEROS DE PROPILENO	2,456	1.36
4411190000	LOS DEMAS TABLEROS DE FIBRA DE MADERA	2,412	1.34
1804000000	MANTECA, GRASA Y ACEITE DE CACAO.	2,065	1.15
6305332000	SACOS Y TALEGAS DE POLIPROPILENO	1,839	1.02
4011200000	NEUMATICOS DEL TIPO DE LOS UTILIZADOS EN AUTOBUSES O CAMIONES	1,670	0.93
3401110000	DE TOCADOR (INCLUSO LOS MEDICINALES)	1,617	0.90
1803100000	SIN DESGRASAR	1,356	0.75
3924109000	LOS DEMAS (materias plásticas y manufacturas)	1,319	0.73
3503001000	GELATINAS Y SUS DERIVADOS	1,143	0.63
7310290000	LOS DEMAS (manufacturas de hierro o acero)	997	0.55
2202900000	LAS DEMAS (bebidas, líquidos alcohólicos...)	971	0.54
2106902000	PREPARACIONES COMPUESTAS CUYO GRADO ALCOHOLICO VOLUMETRICO SEA INFERIOR O IGUAL AL 0,5% VOL, PARA LA ELABORACION DE BEBIDAS	924	0.51
3004201000	PARA USO HUMANO	839	0.47
4011100000	DEL TIPO DE LOS UTILIZADOS EN AUTOMOVILES DE TURISMO INCLUIDOS LOS VEHICULOS DE TIPO FAMILIAR -"BREAK" O STATION WAGON"Y LOS DE CARRERA)	770	0.43
	SUBTOTAL	168,198	93.36
	TOTAL PAIS	180,164	100.00

TABLA N° 5

CUADRO DE DISTANCIAS DEL RÍO NAPO																									
BOCA DEL RIÓ NAPO	BOCA DEL NAPO																								
MACUSARIA	63	MACUSARIA																							
MAZÓN	104	41	MAZON																						
ORO BLANDO	161	98	57	ORO BLANDO																					
INTAPISHCA	193	135	94	37	INTAPISHCA																				
BUCA BARRANCA	289	226	185	128	91	BUCA BARRANCA																			
B. TAMBORYACU	335	272	231	174	137	46	TAMBORYACU																		
STA. CLOTILDE	342	278	237	180	143	52	6	STA. CLOTILDE																	
CAPAL URCU	370	307	266	209	172	81	35	29	CAPAL URCU																
BOCA DEL CURARAY	416	353	312	255	218	127	81	75	46	BOCA DEL CURARAY															
NUEVA FLORENCIA	449	386	345	288	251	160	114	108	79	33	NUEVA FLORENCIA														
PUERTO AURORA	473	410	369	332	275	184	138	132	103	57	24	PTO. AURORA													
PUNTA ELVIRA	521	458	417	380	323	232	186	180	151	105	72	48	PTO. ELVIRA												
TEMPESTAD	649	586	545	508	451	360	314	308	279	233	200	176	128	TEMPESTAD											
TORRES CAUSANA	679	606	575	538	481	390	344	338	309	263	230	206	158	30	TORRES CAUSANA										
PANTOJA	708	635	604	567	510	419	373	367	338	292	259	235	187	59	29	PANTOJA									
BOCA AGUARICO	714	641	610	573	516	425	379	373	344	298	265	241	193	65	35	6	BOCA AGUARICO								
NUEVO ROCAFUERTE	740	667	636	599	542	451	405	399	370	324	271	264	219	91	61	32	26	NUEVO ROCAFUERTE							
TIPUTINI	763	690	659	622	565	474	428	422	393	347	294	280	242	114	84	55	49	23	TIPUTINI						
HUIRIRIMA	773	700	669	632	575	484	438	432	403	357	304	300	252	124	94	65	59	33	10	HUIRIRIMA					
SINCHI CHICTA	795	722	691	676	597	506	460	454	425	379	326	322	274	146	116	87	81	55	32	22	SINCHI CHICTA				
PAVA ISLA	820	741	716	701	622	531	485	479	450	404	351	341	299	171	141	112	106	80	57	47	25	PAVA ISLA			
PAÑACOA	843	770	739	724	645	554	508	502	453	427	374	370	322	194	164	135	129	113	80	70	48	23	PAÑACOA		
SAN ROQUE	862	789	758	743	664	573	527	521	472	446	393	389	341	213	183	154	148	132	99	89	61	42	19	SAN ROQUE	



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

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

GARZA COCHA	872	799	768	753	674	583	537	531	482	456	403	399	351	223	193	164	158	142	109	99	77	52	29	10	GARZACOCHA				
PRIMAVERA	892	819	788	773	694	603	557	551	502	476	423	419	371	243	213	184	178	162	129	119	97	72	49	30	20	PRIMAVERA			
POMPEYA	912	839	808	793	714	623	577	571	522	496	443	439	391	263	233	204	198	182	149	139	117	92	69	50	40	20	POMPEYA		
SAN CARLOS	945	872	541	826	747	656	610	604	555	529	476	472	424	296	266	237	231	215	182	172	150	125	102	83	73	53	33	SAN CARLOS	
COCA	956	883	852	837	758	667	621	615	566	540	489	983	435	307	277	248	242	226	193	183	161	136	113	94	84	64	44	11	COCA

BIBLIOGRAFÍA

1. BARBERIS J. Nociones Generales de Geopolítica, Quito, Ministerio de Educación y Cultura, 1995.
2. FAIDUTTI C. Derecho Internacional Marítimo, Guayaquil, Academia de Guerra Naval, 1991.
3. MATTOS C. Uma Geopolítica Pan-Amazónica, Río de Janeiro, Biblioteca do Exército Editora, 1980.
4. I.A.E.N. Manual de Geopolítica, Quito, Imprenta Instituto Altos Estudios Nacionales, 2000-2001.
5. I.A.E.N. Hacia una Escuela Geopolítica Ecuatoriana, Quito, Imprenta Instituto Altos Estudios Nacionales, 2000-2001.
6. ATENCIO J. Que es la Geopolítica, Buenos Aires, Editorial Pleamar, 1979.
7. VON CHRISMAR J. Geopolítica, Leyes que se Deducen del Estudio de la Expansión de los Estados, Santiago, Instituto Geográfico Militar, 1968.
8. CASTILLO J. Descentralización del Estado y Desarrollo Fronterizo, Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana %Benjamín Carrión+ Nucleo de Loja, 1995.
9. Tratado de Cooperación Amazónica. Quito, Imprenta del Ministerio de Relaciones Exteriores, 1978
10. GARCÍA J. La Vía Interoceánica San Lorenzo-Manaos (Folleto de Divulgación), Quito, Industrias Gráficas %Cyma+, 1960.

11. DIGEIM Recopilación de Leyes y Reglamentos Marítimos y Portuarios, Tomo II, Ley General de Puertos, Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial, Quito, Imprenta Despertar, 1995.
12. ANDA SEVILLA V. La Vía Interoceánica y su Incidencia Económica en el Ecuador, Quito, Instituto de Altos Estudios Nacionales, 1994.
13. HURTADO C. FRONTERAS para la paz y el desarrollo Ecuador-Perú, Paz con Dignidad I, II Y III Imprenta del Ministerio de Relaciones Exteriores. Quito, 2000.
14. ARELLANO J. Apreciación Geopolítica del Proyecto de la Vía Multimodal, Interoceánica Guayaquil-Morona-Manaos-Belém, Guayaquil, Academia de Guerra Naval, 1992.
15. Vía Interoceánica, Comisión Mixta Ecuador-Brasil, Subcomisión Técnica de Transportes, Quito, Instituto Geográfico Militar, 1967.
16. BORJA I. Visión Geopolítica y Geoestratégica del General Víctor Proaño Carrión, Quito, Revista de las Fuerzas Armadas del Ecuador N° 123, 1998.
17. GARCÍA J. La carretera Méndez . Morona, afirmación de Soberanía e Integración Amazónica Ecuatoriana. Quito, Editorial Politécnica de la ESPE, 1989.
18. JARRÍN O. El Ecuador frente a las Perspectivas de la Cuenca del Pacífico y del Amazonas, Quito, Revista de las Fuerzas Armadas del Ecuador N° 103, 1991.

19. RAMIREZ H. Objetivos Geopolíticos del Perú, Tentativa Doctrinaria, Lima, Estudios Geopolíticos y Estratégicos N° 5, 1980.
20. Primera Reunión Extraordinaria Especializada sobre Interconexión de Cuencas, Lima-Perú, Estudios Geopolíticos y Estratégicos N° 7, 1981
21. M.O.P. Vialidad y Comunicaciones, Quito, Ministerio de Obras Públicas, 2000.
22. GARCÍA J. Revista Geográfica N° 1: Alcances Geopolíticos de la Vía Interoceánica San Lorenzo-Manaos-Belém, Quito, Instituto Geográfico Militar, 1963.
23. GARCÍA J. Revista Geográfica N° 2: La Carretera Marginal Sudamericana, Quito, Instituto Geográfico Militar, 1965.
24. GARCÍA J. Revista Geográfica N° 22: La Provincia del Azuay dentro del Marco de la Geopolítica Ecuatoriana, Quito, Instituto Geográfico Militar, 1985.
25. VILLACRÉS J. Revista Geográfica N°22: La más cercana separación (Divortium Aquarum) de las vertientes del Pacífico al Atlántico se encuentran en los Andes Ecuatorianos, Quito, Instituto Geográfico Militar, 1985.
26. CASTILLO J. Revista Geográfica N° 23: Importancia Geopolítica de la Región Sur del Ecuador, Quito, Instituto Geográfico Militar, 1986.
27. GARCÍA J. Revista Geográfica N° 23: La Conexión Hidrovia Sudamericana, Quito, Instituto Geográfico Militar, 1986.

28. PESANTES R. Revista Geográfica N° 23: La Vía Interoceánica
%Broaño+ Obra de Trascendencia Continental,
Quito, Instituto Geográfico Militar, 1986.
29. GARCÍA J. Revista Geográfica N° 28: Hacia una Nueva
Conciencia Geográfica, Quito, Instituto
Geográfico Militar, 1989.
30. LAURINI O. Revista Geográfica N° 28: Integración
Sudamericana: Carreteras Transamazónica e
Interoceánica, Quito, Instituto Geográfico
Militar, 1989.
31. ZUQUILANDA P. Revista Geográfica N° 28: Entidades que
realizan Trabajos para el Desarrollo en la
Amazonía Ecuatoriana, Quito, Instituto
Geográfico Militar, 1989.
32. CASTILLO J. Revista Geográfica N° 29: Ponencia sobre
Infraestructura Vial y Comunicación para la
Integración Fronteriza Ecuatoriana-Peruana,
Quito, Instituto Geográfico Militar, 1990.
33. GARCÍA J. Revista Geográfica N° 30: El Carácter
Interoceánico de la Carretera Méndez-Morona,
Quito, Instituto Geográfico Militar, 1992.
34. GARCÍA J. Revista Geográfica N° 32: Visión Geopolítica
de la Faja Fronteriza en la Región Amazónica
Ecuador-Colombia, Quito, Instituto Geográfico
Militar, 1994.
35. CASTILLO J. Revista Geográfica N° 32: Del Pacífico a la Red
Fluvial Amazónico-Atlántica, Quito, Instituto
Geográfico Militar, 1994.
36. ASTUDILLO C. Revista Geográfica N° 32: Aspectos
Geográficos de la Amazonía Ecuatoriana,
Quito, Instituto Geográfico Militar, 1994.

37. Acuerdos Bilaterales con Brasil. Quito, División de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores.
38. TERAN F. Geografía del Ecuador, Quito, Editorial Ecuador, 1984.
39. TOBAR Y DONOSO Derecho Territorial Ecuatoriano, Quito, Imprenta del Ministerio de Relaciones Exteriores, 1994.
40. MORALES J. y E. Ecuador Atlas Histórico - Geográfico, Quito, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1942.
41. Centros de Comercio y Navegación, Quito, Imprenta del Ministerio de Relaciones Exteriores, 2001.
42. AYALA MORA E. Ecuador . Perú: Historia del Conflicto y de la Paz, Editorial Planeta del Ecuador S.A., 1999.
43. CORDES Ecuador y Perú construyendo la Paz, Corporación de Estudios para el Desarrollo, Quito - Ecuador, 1999.
44. Derrotero de la Amazonía Peruana, Servicio Hidrográfico Naval de la Amazonía del Perú.
45. BITTENCOURT M. Identificación de Oportunidades Comerciales para Productos Ecuatorianos en Manaus, Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Quito, MICIP - 2001.
46. A.P.M. Proyecto de Enlace Manta . Manaus, Informe Técnico, Autoridad Portuaria de Manta, 2001.
47. CARVAJAL F. Estudio Preliminar de las Posibilidades del Comercio y el Turismo del Ecuador con las ciudades de la Cuenca Amazónica, IETRAT S.A., MICIP - Quito, Agosto del 2000.



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

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

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Autorizo al Instituto de Altos Estudios Nacionales la publicación de esta Tesis, de su bibliografía y anexos, como artículo de la Revista o como artículo para lectura seleccionada o fuente de investigación.

Quito, 04 de Junio del 2001

.....
FIRMA DEL CURSANTE

CPFG-EM MANUEL BALDA SANTOS

.....
NOMBRE DEL CURSANTE