



UN PUERTO DE PAZ Y PROGRESO

BENJAMIN ROSALES VALENZUELA



UN PUERTO DE PAZ Y PROGRESO

Benjamín Rosales Valenzuela

INDICE

PROLOGO	VII
INTRODUCCION	XI
I. HISTORIAS DIVERSAS, REALIDADES COMUNES	1
I.a. Historia precolombina	2
I.b. La conquista y la época colonial	6
I.c. Historia territorial en la época republicana	11
I.c.1. Desde la Independencia hasta 1860	11
I.c.2. Desde 1860 hasta el Protocolo de Río de Janeiro	19
I.c.3. Después del Protocolo de 1942	31
I.d. Paquisha y Tiwinza	37
II. DESCRIPCION DE LA AMAZONIA Y RESUMEN HISTORICO...	41
II.a. Generalidades de la Amazonia	41
II.a.1. Límites	43
II.a.2. Descripción de la Cuenca Amazónica	44
II.a.3. Regiones y Clima	50
II.b. Su flora	52
II.b.1. Especies voladoras por su madera y el producto de resinas	53
II.b.2. Especies con valor alimenticio	54
II.b.3. Especies con variada utilidad	56
II.b.4. Especies de singular atractivo	57
II.c. Fauna	58
II.c.1. Especies ictiológicas	58
II.c.2. Especies no ictiológicas	59
II.d. Historia amazónica	62
II.d.1. Prehistoria del hombre amazónico y americano	62
II.d.2. Descubrimiento ibérico de la mayor cuenca del mundo y su colonización	66
II.d.3. Problemas limítrofes entre repúblicas amazónicas y el auge cauchero	74
III. POTENCIALIDAD ECONOMICA DEL MAYOR SISTEMA HIDROLOGICO	85
III.a. Recursos económicos	85
III.a.1. Minas y petróleo	85
III.a.2. Recursos agrícolas y forestales	88
III.a.3. Pesca	90
III.a.4. Turismo	91
III.a.5. Comercio e Industria	92

III.b. El hombre amazónico actual y su desarrollo urbano	95
III.b.1. Manaus	95
III.b.2. Iquitos	99
III.b.3. Belém do Pará	101
III.c. Otras ciudades amazónicas	101
III.c.1. Ciudades del área del Trapecio de Leticia	101
III.c.2. Otros centros urbanos	102
IV. EJE GUAYAQUIL - PUERTO MARAÑÓN - BELEM DO PARA	107
IV.a. Vías terrestres desde Guayaquil y Puerto Bolívar a Puerto Marañón. Otras vías terrestres	108
IV.a.1. Tramo Guayaquil - Azogues - Paute	108
IV.a.2. Tramo Guayaquil - Cuenca - Paute	108
IV.a.3. Tramo Puerto Bolívar - Paute	109
IV.a.4. Tramo Paute - Puerto Morona	109
IV.a.5. Tramo Puerto Morona - Puerto Marañón	110
IV.b. Vía fluvial	113
IV.c. Sistema intermodal de carga	120
IV.d. Perspectivas turísticas de la vía	122
IV.e. Vía interoceánica e integración amazónica	124
IV.f. Aspectos físicos y económicos del proyecto	126
V. SOLUCION HISTORICA CON MUTUAS Y BENEFICAS CONCESIONES	133
ANEXOS	
Anexo No. 1. Mapa Físico y Orográfico del Ecuador	143
Anexo No. 2. Carta de Navegación Amazónica de la Armada Peruana	145
Anexo No. 3. Cuadro de distancias entre puertos amazónicos de la Armada Peruana	147
Anexo No. 4. Mapa de América del Sur	151
Anexo No. 5. Mapamundi	153
Anexo No. 6. Protocolo de Paz, Amistad y Límites entre Ecuador y Perú	155
Anexo No. 7. Tratado de Cooperación Amazónica	158
Anexo No. 8. Declaración de Paz de Itamaraty entre Ecuador y Perú	165
Anexo No. 9. Declaración de Montevideo	167
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICA.....	169

III.b. El hombre amazónico actual y su desarrollo urbano	95
III.b.1. Manaus	95
III.b.2. Iquitos	99
III.b.3. Belém do Pará	101
III.c. Otras ciudades amazónicas	101
III.c.1. Ciudades del área del Trapecio de Leticia	101
III.c.2. Otros centros urbanos	102
IV. EJE GUAYAQUIL - PUERTO MARAÑÓN - BELEM DO PARA	107
IV.a. Vías terrestres desde Guayaquil y Puerto Bolívar a Puerto Marañón. Otras vías terrestres	108
IV.a.1. Tramo Guayaquil - Azogues - Paute	108
IV.a.2. Tramo Guayaquil - Cuenca - Paute	108
IV.a.3. Tramo Puerto Bolívar - Paute	109
IV.a.4. Tramo Paute - Puerto Morona	109
IV.a.5. Tramo Puerto Morona - Puerto Marañón	110
IV.b. Vía fluvial	113
IV.c. Sistema intermodal de carga	120
IV.d. Perspectivas turísticas de la vía	122
IV.e. Vía interoceánica e integración amazónica	124
IV.f. Aspectos físicos y económicos del proyecto	126
V. SOLUCION HISTORICA CON MUTUAS Y BENEFICAS CONCESIONES	133
ANEXOS	
Anexo No. 1. Mapa Físico y Orográfico del Ecuador	143
Anexo No. 2. Carta de Navegación Amazónica de la Armada Peruana	145
Anexo No. 3. Cuadro de distancias entre puertos amazónicos de la Armada Peruana	147
Anexo No. 4. Mapa de América del Sur	151
Anexo No. 5. Mapamundi	153
Anexo No. 6. Protocolo de Paz, Amistad y Límites entre Ecuador y Perú	155
Anexo No. 7. Tratado de Cooperación Amazónica	158
Anexo No. 8. Declaración de Paz de Itamaraty entre Ecuador y Perú	165
Anexo No. 9. Declaración de Montevideo	167
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICA.....	169

PROLOGO

Hace algunos años, cuando nuestro conflicto territorial con el Perú se encontraba postrado en el peor estado de inmovilismo, tuve una larga conversación con un diplomático peruano, un ser humano honesto y un talentoso profesional, en la que terminamos de acuerdo sobre lo que convenía hacer para encontrar una buena solución del diferendo, vale decir, una que fuera mutuamente aceptable y definitiva.

Con mi amigo acordamos que era esencial excluir cualquier tipo de negociación entre limitólogos. Aquello sería árido, interminable e infructuoso. El sugirió, entonces, que la solución tendría que partir de un concepto de integración de la Amazonia, y anotó que el Tratado de Cooperación Amazónica podría constituir una buena base para avanzar en esa dirección. Si había voluntad política, ese era el camino, dijo, para un proceso que permitiría a los dos países encontrar la fórmula de convergencia que progresivamente uniera todo lo que tienen en común.

Recordé vívidamente esa conversación cuando algún tiempo después, durante mi gestión en la Cancillería, me visitó Benjamín Rosales para hablarme sobre las ideas que lo han inquietado desde hace tiempo y que ahora expone a la opinión pública en este libro. En algún momento, durante el proceso de negociaciones con el Presidente Fujimori, subrayé la necesidad de un esfuerzo conjunto de integración amazónica y mencioné que una vía interoceánica le daría acceso al Pacífico a millones de peruanos.

Fujimori, ingeniero de profesión, asintió. Hay que reconocer que la contrapropuesta a la propuesta de arbitraje papal que el mandatario peruano trajo a Quito contenía un conjunto de proyectos de cooperación económica, muy en la línea de un progresivo acercamiento e integración entre los dos países.

El libro de Benjamín Rosales tiene el don de la oportunidad porque desde los enfrentamientos militares en el Alto Cenepa han aparecido en el Perú varios libros relacionados con el conflicto territorial. La Cancillería peruana publicó además un "repertorio documental", lujosamente encuadernado, que ha quedado sin respuesta de la nuestra.

Es de esperar que este libro dé lugar a más de un debate constructivo en nuestro país y en el Perú. Como dice Benjamín Rosales es indispensable que ecuatorianos y peruanos hablemos más para que nos conozcamos mejor, para aclarar las cosas, para intercambiar ideas, como las que contiene este libro, y para crear así, un clima mucho más propicio para la adopción de las difíciles decisiones que una solución necesariamente implicaría. Esperemos también que quienes conducen la política exterior en los dos países le otorguen a estas páginas la atención e importancia que tienen.

El mérito indiscutible de este libro es el de colocar un análisis práctico, y muy útil, de la Amazonia, y el proyecto de "un puerto de paz y progreso", en el contexto de un examen histórico del diferendo territorial y de los intentos de solución que ya se han hecho. En tal virtud la propuesta adquiere relevancia y actualidad. El libro satisface condiciones de calidad y novedad que introducen en la discusión del tema una alternativa que es tan seria como visionaria.

Este libro registra los resultados de una investigación responsable y perseverante, realizada en el curso de muchos años con entusiasmo, inteligencia y patriotismo. Las reflexiones del autor son tan profundas como pragmáticas. Todas denotan su pasión por el tema y un sincero afán de contribuir a la solución de un problema que ha agobiado a la nación ecuatoriana durante toda su trayectoria republicana.

Ecuadorianos y peruanos tenemos que convencernos de que debemos enfrentar juntos los desafíos que para nuestras sociedades traerá el próximo milenio. No es posible que en un mundo que evoluciona con rapidez por la revolución de la tecnología, y que marcha con paso firme hacia una globalización en la que otros países ya participan activamente, el Ecuador

y el Perú, ambos con condiciones inaceptables de pobreza y atraso, sigan dedicándole fondos, tiempo y, periódicamente, la sangre de sus nacionales, a un problema territorial, allí mismo donde hay ingentes recursos naturales que solamente pueden ser explotados y aprovechados conjuntamente. El libro de Benjamín Rosales debería obligar a la sociedad civil, en el Ecuador y en el Perú, y principalmente a los dos gobiernos, a pensar que con voluntad política, imaginación y realismo se puede diseñar la estrategia de una reconciliación mutuamente honorable, digna y justa.

Dr. Diego Cordovez Zegers

INTRODUCCION

Realmente este trabajo es la conclusión de mi tesis de grado doctoral en el Instituto de Diplomacia y Ciencias Internacionales de la Universidad de Guayaquil titulado "Vía Ecuatoriana Interoceánica: Integración y Desarrollo". Digo conclusión, puesto que en éste, le estamos agregando a aquella un resumen de las relaciones históricas entre el Ecuador y el Perú, y un capítulo final en el cual auguramos un futuro positivo en las negociaciones de paz que se están realizando entre los diplomáticos de los dos países y que concluyan en un tratado que permita a nuestros pueblos vivir en paz y encaminados por la vía del progreso.

El trabajo de la tesis tenía un objetivo mucho mayor que el de obtener un grado doctoral; éste era, el ver realizado un sueño que he mantenido desde hace muchos años: la unión comercial del Océano Pacífico con el Atlántico a través de la Amazonia; unión que estimulará el florecimiento económico y cultural de los pueblos atravesados por esta vía interoceánica. Por eso le dedique extensos espacios en los cuales describí sobre los más variados aspectos: biológicos, históricos, y económicos, de la más grande región de Sudamérica. Yo creo que siguen siendo valederos los motivos geo-económicos que expuse en el trabajo mencionado para resaltar la importancia del tema:

En primer lugar, cabe destacarse la necesidad que tienen Brasil, Perú, Colombia y Ecuador, de contar con una vía corta y operativa que una

su Amazonia con la cuenca del Pacífico, eje del mundo económico de fines de este siglo y, sin lugar a dudas, del próximo. Los pueblos amazónicos de estos países requieren urgentemente salir de su aislamiento para abaratar los productos que se necesitan a fin de potenciar su economía, aumentar su comercio de exportación y superar su marcado subdesarrollo.

El segundo motivo obedece a la nueva corriente económica que sacude en nuestros tiempos a todas las latitudes del planeta: la integración. Desde esta perspectiva, la construcción de una vía interoceánica favorecería a la ampliación de mercados y a la cooperación económica regional; al mismo tiempo, incrementaría la competitividad entre los países originando significativos beneficios económicos para sus pueblos. La vía propuesta no solo tiene interés regional, sino también transcontinental, puesto que ésta abre una clara alternativa para el transporte interoceánico que ahora fluye principalmente por el canal de Panamá.

El tercer motivo es plantear la inclusión de Guayaquil como puerta de salida al Pacífico de la vía interoceánica, considerando el gran potencial portuario de esta ciudad y su larga tradición comercial. Actualmente, buques de importantes líneas internacionales vinculan a la mayor urbe económica ecuatoriana con los principales puertos del mundo, de ahí que la comunicación directa de la cuenca amazónica con Guayaquil y con la cuenca del río Guayas, aseguraría un paso idóneo para el desarrollo de las poblaciones brasileñas, peruanas y colombianas. El paso terrestre desde Guayaquil o Puerto Bolívar, hasta el Puerto Maraón, se constituye en el más corto posible entre una cabecera plenamente navegable del sistema fluvial amazónico y el Océano Pacífico, faltando, en condiciones de fácil realización, tan sólo ciento noventa kilómetros de carretera entre Puerto Morona y Puerto Maraón, para que esté totalmente terminado.

Además, la apertura de esta nueva ruta internacional beneficiaría directamente a los habitantes de la región amazónica: no sólo les facilitaría el comercio con un sinnúmero de países, sino que incrementaría favorablemente sus relaciones comerciales con el propio Ecuador, que en el futuro, bien podría convertirse, en el granero abastecedor de tan importante extensión territorial.

Sin embargo, existe otra razón de fundamental importancia que me ha motivado para hacer esta publicación, ésta es que, la apertura de la vía interoceánica citada, puede ser parte importante en la solución definitiva

del problema territorial que existe entre Ecuador y el Perú desde que son repúblicas independientes. Este tema es bastante complejo, puesto que en efecto, para que pueda abrirse la ruta es, sin duda, necesario que haya un ambiente de paz y un espíritu de integración entre nuestros países. Yo creo que los beneficios sociales derivados del progreso que traería la apertura de esta vía, merecen que se aceleren las negociaciones de paz lo más pronto posible.

A pesar de la dificultad de lograr esos objetivos, y planteando un camino de solución, he incluido aquí, dos capítulos que no estuvieron en la tesis original. El primero, es un recuento histórico de la complicada relación que ha existido entre los dos países; hacerlo me ha tomado la mayor parte del tiempo invertido en la preparación de esta obra. En el último capítulo, en vez de la "conclusión" del trabajo original; trato de plantear, quizá simplísticamente, los pasos que pudieran ser parte de un proceso exitoso de negociación. Yo tengo mucha fe sobre el futuro de las relaciones entre los dos países vecinos. Si después de décadas de disputas fronterizas, Alemania y Francia, a pesar de sus diferencias culturales, han podido resolver sus difíciles problemas, nuestros dos países, también pueden hacerlo.

No quiero terminar esta corta introducción sin antes agradecer a las personas que de alguna manera me han animado a realizar este trabajo, o me han ayudado a corregirlo. En primer lugar, al Dr. Reynaldo Huerta Ortega, quien fuera Director del Instituto de Diplomacia cuando me licencié en 1984, y luego director de mi tesis. El me preguntaba periódicamente sobre el avance del mismo, razón por lo cual finalmente lo terminé luego de algunas largas interrupciones. A los funcionarios de los distribuidores de maquinaria Caterpillar en Manaus e Iquitos, que me atendieron en esas dos ciudades, y me ayudaron a conseguir los datos que me confirmaron la factibilidad de la idea. A los administradores públicos y privados de los tres países, Brasil, Ecuador y Perú, que me facilitaron información en esas dos ciudades y en el Ecuador. Al padre Joaquín García, estudioso de la historia y propulsor de la cultura en la ciudad de Iquitos, con quien tuve la oportunidad de compartir este proyecto y de donde regresé cargado de ideas, libros y esperanzas. A los funcionarios de la compañía Andrade-Gutiérrez que me facilitaron el recorrido por la vía a Morona cuando estaba en construcción, y de donde obtuve muchos datos sobre el potencial real de la navegabilidad de éste y otros ríos amazónicos. A los autores que he parafraseado en este libro, por el abuso que he hecho de sus conocimientos. A personas como el CPCB Homero Arellano, quien acogió la idea en una

conferencia sobre el tema que me invitaron a dar en la Academia Naval de Guerra, y desarrolló su monografía en 1992 con el título: "Apreciación Geopolítica del Proyecto de la Vía Interoceánica Multimodal Guayaquil-Morona-Manaus-Belém". Debo agradecer también, aunque sin mencionar sus nombres para que no se me escape nadie, a muchos otros parientes y amigos que me han ayudado a conseguir información para terminar este trabajo.

Agradezco a las personas que han trabajado conmigo en la corrección y realización de esta publicación, hasta hace pocos meses, antes de finalmente adaptarme al uso de la computadora, éste fue muy molesto. Principalmente a: Carolina Andrade, Rocío Castro, María de Lourdes de Aguilar y Katherine León; por su empeño y sobretodo, por su increíble paciencia. Finalmente, debo agradecer a mi familia, especialmente a mi mujer, María Eugenia Peña, por su aliento y empuje; a mis padres por inculcarme un gran amor a la Patria; y a Dios por concederme la voluntad y los medios para terminar esta obra.

I

Historias diversas, realidades comunes

La verdad sobre las historias de las naciones peruana y ecuatoriana, es que la de ambos países tienen distorsiones, omisiones u otros defectos que hacen que cuando las leemos, parecería que estuviéramos estudiando historias de diferentes lugares o de diversos acontecimientos. Esto sucede no tan sólo con las historias republicanas, sino también con las interpretaciones de la prehistoria, con los relatos de los inicios de la colonia, y con la significación de los decretos reales españoles. En efecto, a pesar de que en la época colonial formamos parte de una misma nación, bajo una misma autoridad peninsular, los cambios de jurisdicción de los distintos pueblos y de las diversas disposiciones judiciales, administrativas, militares y religiosas han sido interpretadas de diferente manera por nuestros historiadores.

Las diferencias de interpretación histórica en la cultura de cada país son radicales, los matices más patrioterros llegan a extremos muy alejados de la verdad. Sin embargo, verdad hay sólo una, y existe en nuestras historias una necesidad de encontrarse. Por eso he tratado de ser lo más objetivo posible al realizar esta recopilación histórica; conociendo y tratando de entender, las interpretaciones de algunos historiadores peruanos; además de las que conozco de muchos ecuatorianos.

He tenido la oportunidad de estar en Lima en varias ocasiones, al igual que en otras ciudades peruanas, incluyendo la capital del departamento de Loreto, la ciudad de Iquitos. En todas esas ocasiones he establecido buenas amistades, y creo haber logrado captar el espíritu de hermandad que existe en el pueblo peruano hacia los ecuatorianos. Creo que el sentimiento de respeto y solidaridad que siento por el pueblo peruano, hará que la interpretación que daré, se acerque lo más posible a la verdad histórica.

En todo caso, eso es lo que espero alcanzar en este resumen histórico, planteado con el objeto de encontrar soluciones prácticas y viables para el beneficio de la paz entre estas naciones hermanas, y el progreso y desarrollo de nuestros pueblos.

I.a. Historia precolombina

Las historias precolombinas del Ecuador y del Perú son increíblemente diferentes, incluyendo la que respecta a la conquista incásica de los pueblos que habitaban las tierras que actualmente conforman la nación ecuatoriana. Para algunos historiadores peruanos, estos pueblos no eran sino tribus dispersas sin mayor desarrollo¹. Para algunos ecuatorianos, en cambio, las naciones: palta, cañari, puruhá, cara, caranqui, junto a otras de nuestros estribaciones andinas y de nuestra costa formaban una gran confederación liderada por los shyrís de Quito². Estimamos que ambas interpretaciones son exageradas, y que una versión ubicada entre estos dos extremos, sería la más cercana a la realidad.

El imperio incaico realmente no perduró muchos años, pero sin duda que se originó de la absorción cultural de otros pueblos que lo precedieron por varios siglos, como la de Tiwanaco en el altiplano boliviano, la de Nazca y la increíble cultura Chimú en la costa peruana³. Debió, sin duda, la cultura incaica haber sido más aguerrida que la de sus vecinos, y los fue conquistando poco a poco, asimilando en este proceso los más sabios conocimientos y las mejores técnicas de los pueblos sometidos.

De acuerdo a algunos historiadores, la conquista de los pueblos paltas, que habitaban en lo que hoy es el norte del Perú, y el sur del Ecuador, la inició Pachacútec, el padre de Tupac Yupanqui, alrededor del año de 1460 D.C., unos setenta años antes de la conquista española. Esto es enteramente posible, porque el propio Pachacútec había logrado conquistar a los avanzados agricultores chimús. Lo cierto es que la conquista de los pueblos paltas no fue fácil, requirió de muchos años, cobró muchas vidas,

¹ Juan Miguel Bákula, *Perú y Ecuador: Tiempos y testimonios de una vecindad*, Tomo II, CEPEI, 1ra. Edición, Perú, 1992, pág. 34

² Juan de Velasco, *La Historia Antigua*, Clásicos Ariel, Tomo I, Parte I, Libro I.a., págs. 29 - 31

³ Alfredo Pareja Diezcanseco, *Ecuador: De la Prehistoria a la Conquista Española*, Editorial Universitaria, Quito, Ecuador, 1979, Capítulo III, págs. 131 - 132

hasta que este pueblo fuera casi totalmente aniquilado. Constancias arqueológicas que evidencian lo fuerte de los enfrentamientos, se han descubierto en los alrededores de la población de Catacocha corroborando, de esta manera, las leyendas que se han repetido a lo largo de los siglos. Fue Tupac Yupanqui, el que dirigió las tropas incaicas en las últimas cruentas batallas, las cuales terminaron con la resistencia organizada de la orgullosa nación de los Paltas.

Poco tiempo después, el líder inca emprendió la conquista de la nación cañari. Hasta los más nacionalistas de los escritores peruanos reconocen lo prolongado y difícil que fue esta hazaña inca. Muchos cañaris fueron obligados a dejar sus tierras y llevados como «mitimaes» al centro y al sur del Perú. Mientras tanto, el pueblo Saraguro fue traído a la región localizada entre la ocupada por los cañaris y los paltas, desde el altiplano del sur de Cuzco, para ayudar en los procesos de conquista y aculturación incásica. Tupac Yupanqui tuvo que construir la fortaleza de Ingapirca, para poder mantener el control de los pueblos conquistados. Se radicó por muchos años en la capital cañari de Tomebamba, en donde, según versiones históricas, nació su heredero, el futuro gran cacique Huayna-Cápac⁴.

Conforme a las narraciones de los cronistas, las cuales son aceptadas por historiadores de los dos países, el emperador inca hizo una expedición a las costas ecuatorianas, probablemente a tierras de los mantenses. Este pueblo tenía una cultura marítima muy adelantada con respecto a los otros pueblos americanos, se cree que tenían contacto con los pueblos de las costas peruanas y con la de los pobladores de Mesoamérica. Los mantenses invitaron al poderoso visitante a conocer unas exóticas islas ubicadas mar afuera, pudiendo tratarse de las Galápagos, o de la isla de la Plata; en cualquier caso, si la travesía fue al archipiélago referido, el inca habría sido uno de los primeros turistas de esos hermosos parajes. Las embarcaciones que utilizaban estos pueblos costeros ecuatorianos, fueron descritas por los primeros exploradores, que se impresionaron por el tamaño de las balsas movidas por singulares velas⁵.

Estimamos que los líderes incaicos, aprovecharon también elementos culturales de los pueblos que conquistaron en tierras ecuatorianas, como

⁴ Alfredo Pareja Diezcanseco, *Ecuador: De la Prehistoria a la Conquista Española*, Editorial Universitaria, Quito, Ecuador, 1979, Capítulo II, pág. 99.

⁵ Jenny Estrada, *La Balsa: En la Historia de la Navegación Ecuatoriana*, Olaf Holm, *Las Islas Galápagos en la Prehistoria Ecuatoriana*, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, 1988, págs. 182 - 185.

anteriormente lo habían hecho con aquellos de los pueblos del norte andino y de la costa peruana; en fin, como habían asimilado ideas provechosas de todos los pueblos que conquistaron. No estamos de acuerdo, entonces, con los que creen que los antiguos habitantes del Ecuador, eran pueblos desorganizados y en una etapa muy primaria de evolución. Tampoco juzgamos que existía una gran confederación organizada de naciones que cubría gran parte de nuestro territorio. Creemos que ante la amenaza incaica, que ya se había apoderado de la nación palta, y que estaba en proceso de arrasar también con la voluntad de la nación cañari, cometido que por cierto, nunca lograron alcanzar, como lo demuestra la gran cohesión que todavía existe en ese pueblo ecuatoriano; los pueblos que ocupaban el territorio desde el nudo del Azuay hasta las tierras de Pasto, se unieron en la organización de la defensa de sus tierras y de su independencia. Esta federación político-militar, fue descrita en el siglo XVIII por el insigne historiador jesuita, el padre Juan de Velasco, quien la denominó: el antiguo Reyno de Quito.

Parte de los historiadores peruanos desconocen el desarrollo socio-político que tuvieron los pueblos quiteños, los caras-quitus, y la influencia comercial y cultural que ejercieron sobre sus vecinos. Quito era el fruto de la mezcla de dos culturas con orígenes muy distantes: los quitus, que se habían organizado como nación, ocupando hermosas mesetas y valles andinos, y los caras, nación indígena cuyos orígenes han sido legendariamente atribuidos a un pueblo que llegó desde lejanas tierras, allende el inmenso mar. Luego de desembarcar en la hoy mundialmente conocida Bahía de Caraquez, se organizaron, y emprendieron luego, la subida a tierras más saludables en los valles andinos, logrando una exitosa asimilación con los pueblos que habitaban la región de Quito⁶. De hecho los historiadores más acuciosos, reconocen los estrechos vínculos que existían entre la organización shyri, y las etnias andinas vecinas. Durante los quinientos años, que estima el historiador riobambeño, padre Juan de Velasco, que duró el período de la prehistoria, y que comprende desde la ocupación y dominación cara, hasta la conquista incásica, situada según el mismo autor, en mil cuatrocientos ochenta y siete; hubo un desarrollo agrícola, artesanal, y comercial importante, que lo llevó a Velasco a caracterizarlo como una nación de avanzado desarrollo y amplísima cobertura territorial.

Los caciques cuzqueños conocían de la fortaleza de Quito, por eso

⁶ Juan de Velasco, *Historia Antigua, Clásicos Ariel*, Quito, Tomo I, Parte I, Libro 1o. Págs. 34 - 37

se prepararon muy bien para emprender la invasión. Se hicieron fuertes en Ingapirca. Tupac Yupanqui no pudo iniciar la campaña de conquista de la nación quiteña; hubo de ser su hijo Huayna Cápac, quien la emprendiera: «Huaynacápac, que ciertamente fue uno de los mayores Incas del Perú, llamado con razón el Grande y el Conquistador, comenzó a mover sus tropas hacia el año 1475»⁷. Luego de recorrer los principales dominios del norte del su imperio, y preparándose para la tan esperada expedición de conquista, el Inca: «Pasó a la Provincia de Cañar, y llegando a Tomebamba donde su padre había fabricado un palacio, se detuvo en él y emprendió la magnífica obra de otro nuevo mucho más suntuoso, con templo del Sol y monasterio de 600 vírgenes, obra la mayor y la más célebre entre cuantas se refieren del tiempo de su reinado. Fue pasando lo demás de la Provincia no sólo sin oposición, sino como en triunfo y fiesta, aclamado de todas sus numerosas parcialidades, hasta las últimas del Gran Cañar, donde fabricó aquel magnífico palacio, que aún subsiste casi entero y ha sido la admiración de las naciones europeas»⁸.

Sin duda se preparaba el Inca, para una difícil conquista de las tierras situadas al norte del nudo del Azuay; pues según nos relata Velasco, algunas de esas tierras, seguramente las de los Puruhaes, habían sido ya anteriormente dominadas por el gran emperador Tupac Yupanqui; sin embargo, los quitus los habían reintegrado a sus dominios.

Huayna Cápac, aunque joven, ya tenía esposa y descendencia en el Cuzco cuando culminó finalmente la conquista de Quito. Pero, para consolidar políticamente la conquista realizada, y debido a que el Inca se enamoró de una hermosa princesa de la realeza shyri, se desposó con ella, iniciándose así, una segunda línea real; la Inca-Caraquitense, que convirtió virtualmente a Quito, en una segunda capital imperial. Realmente, la familia Tupac Yupanqui, adquirió muchos vínculos en tierras ecuatorianas, inclusive yo mismo, de acuerdo con el libro de Robles sobre el origen de algunas familias guayaquileñas, soy descendiente directo, por el lado de mi abuelo materno, el Dr. Alfredo Valenzuela Valverde, y su ascendencia por Reyna, de un miembro de la familia Tupac Yupanqui⁹. Esta circunstancia, siempre ha sido motivo de orgullo en nuestra familia.

⁷ *Ibíd.*, pág. 47

⁸ *Ibíd.*, pág. 49

⁹ Robles y Chambers, *Contribución para el Estudio de la Sociedad Colonial de Guayaquil*, Litografía e Imprenta La Reforma, 1938, pág. 520

Atahualpa vivió gran parte de su vida en donde su padre tenía su residencia preferida, esto es, en la propia Quito. En aquella ciudad, estaban además de la más joven de las esposas de Huayna Cápac, sus mejores generales, quienes mantenían el control de las nuevas fronteras del Imperio, defendiéndolas de los ataques de grupos de rebeldes caras. Por estas circunstancias, el gran Inca, emprendió la construcción del renombrado «Camino del Inca» hasta la importante nueva frontera del Imperio.

El Inca Huayna Cápac, murió en los tiempos del viaje de Bartolomé Díaz. Fue sucedido por el Inca Huáscar, quien comenzó a reinar desde el Cuzco, la capital imperial. A los pocos años se rebeló su medio hermano Atahualpa, que tenía el apoyo de algunos de los mejores generales de su padre, quienes también como él, eran descendientes del mestizaje de los guerreros incas y las princesas shyrís. Entonces, la sucesión imperial se convirtió en una verdadera guerra civil. Como Huayna Cápac había dispuesto antes de morir que su corazón permaneciera en Quito, y que el resto de su cuerpo fuera llevado a la capital de Cuzco; deducían, Atahualpa y la nobleza quiteña que ello significaba la división del inmenso imperio suramericano, en dos diferenciados e independientes reinos ¹⁰.

La guerra fratricida que se produjo entre estas dos fracciones militares-políticas del mundo incaico, fue una de las causas principales para que la conquista española se realice con relativa facilidad, y ocurrió sin duda, debido a la existencia dentro del Imperio precolombino, de dos polos principales, el uno, la tradicional capital de Cuzco, y la otra, Quito, que había adquirido una gran importancia cultural, política y militar.

Lb. La conquista y la época colonial

Cuando desembarcaron en Tumbes, Pizarro y sus hombres, estaba iniciándose el epílogo de la desafortunada guerra, con el triunfo de los generales de Atahualpa. Todos conocemos la historia de lo que sucedió en Cajamarca. Es difícil entender como un gran ejército victorioso, pudo postrarse ante un puñado de hombres extranjeros. Sólo la ingenuidad del joven monarca de una nación en profunda crisis, nos ayudan a comprender en algo lo sucedido. Debieron creer que se trataba de deidades. Sin

¹⁰ Juan de Velasco, *La Historia Antigua*. Clásicos Ariel, Quito, Tomo I, Parte I, Libro 1o., pág. 142

embargo, el posterior triunfo de los españoles contra las tropas del general Rumiñahui, en las cercanías del volcán Cotopaxi, solo se explica por el apoyo que tuvieron aquéllos de los aguerridos cañaris, y de otros pueblos, que resentían con saña, el avasallamiento del que eran objeto por parte de los incas.

Evidentemente, la conquista y los descubrimientos han sido narrados por los mismos españoles. Una de las primeras disposiciones de Don Francisco Pizarro, fue la de fundar la Quito española y crear la Gobernación de esa importantísima región del Imperio incásico. No nos vamos a detener en este capítulo en describir el descubrimiento del río Amazonas, puesto que esto lo haremos en el próximo, en donde resumiremos la historia amazónica. Sin embargo, consideramos poco trascendente la discusión planteada por algunos historiadores en el sentido de que esta se originara en el Cuzco, ya que Gonzalo Pizarro había partido de ahí para ir a posesionarse de su cargo de gobernador de Quito¹¹. Muchos guayaquileños podríamos argumentar que el descubrimiento del gran río se originó realmente en nuestra ciudad. De hecho, el verdadero descubridor del río fue don Francisco de Orellana, quien alcanzó la expedición cuando ésta ya había partido de Quito, luego de fundar definitivamente la ciudad de Guayaquil.

La categoría de Real Audiencia fue concedida a Quito, por el rey de España, a través de la Cédula Real de 1563, confirmando de esta manera, la trascendencia de las tierras ecuatorianas y su diferenciación con las de influencia cuzqueña, ubicadas en el centro y en el sur del Perú. Los límites determinados en esa cédula, fueron los que los administradores del rey, consideraron los más adecuados a la realidad. Los ecuatorianos estimamos que la creación de la Audiencia, es el inicio histórico de la nación ecuatoriana, que venía gestándose desde los tiempos de los shyrís.

El hecho de que la Real Audiencia, creada por el decreto real, dependiera del Virreinato del Perú, es indicativo de la realidad de esos primeros años de la colonización española en la mayor parte del continente americano, y de la preponderancia que tuvieron las ciudades virreinales de Lima y México. Desde Quito y su metrópoli, se consolidaron las conquistas de los pueblos que existían dentro del territorio audiencial en el siglo XVI¹².

¹¹ Percy Cayo Córdova, *Perú y Ecuador: Antecedentes de un largo conflicto*, Universidad de Pacífico, Centro de Investigación, 1ra. Edición, Perú, 1995, págs. 12 - 18

¹² José Rumazo González, *La región amazónica en el siglo XVI*, Colección histórica No. 4, Centro de Investigación y Cultura, Banco Central del Ecuador, Quito, Ecuador, 1982, págs. 123 - 124

En el próximo capítulo describiremos los esfuerzos desplegados por la orden religiosa de la Compañía de Jesús para la evangelización de los pueblos amazónicos, y la expansión de los territorios hispánicos gracias a la labor realizada por los misioneros quiteños. Ellos utilizaron diferentes rutas: la originalmente descubierta por Orellana, la ruta de Baños a Canelos, la ruta del Santiago que partía de Cuenca o de Loja, y la ruta de Jaén de Bracamoros.

Quito incluía en aquellas épocas: Buga, Pasto y Popayán; ciudades que estaban también relacionadas con Santa Fe de Bogotá, por eso cuando en 1740, el rey español decidiera la creación del Virreinato de Nueva Granada, la Real Audiencia de Quito, quedó supeditada a éste¹³. Al mismo tiempo, se creó el Virreinato de la Plata, al que se le añadió la Real Audiencia de Chacras, centro de la gran producción de metales en las minas de Potosí. Esta desmembración, en sus dos extremos geográficos, de regiones con las que Lima tenía estrechos vínculos, hizo que la gente influyente de la gran metrópoli colonial española, se sintiera afectada; de hecho, parte de la Audiencia de Chacras fue desmembrada para formar la Real Audiencia del Cuzco, que sí dependía del Virreynato de Lima.

Es verdad, que Guayaquil y su comarca, estaban estrechamente relacionadas, comercial y culturalmente durante toda esa época, con la ciudad de Lima: "Perdurable fue la relación familiar entre Guayaquil y el norte del Perú y, desde otro punto de vista, entre el puerto y la capital del Virreynato, ya que la educación escolar y sobre todo universitaria se hizo preferentemente en los claustros limeños"¹⁴. Una gran parte de los guayaquileños ilustres de todo el período colonial, hicieron estudios secundarios y universitarios en esa ciudad, sin duda, porque el viaje fluvial y marítimo en las aguas del Pacífico a Lima, era más corto que el viaje a la capital, que consistía de un tramo fluvial, y un largo y difícil viaje terrestre. Ambos duraban alrededor de seis días, pero muchos preferían evitar los malos caminos.

Para fines del siglo XVIII, la mayoría de las «exportaciones» de la Real Audiencia quiteña, provenían de la provincia de Guayaquil, e iban,

¹³ Félix Denegri Luna, *Perú y Ecuador: Apuntes para la historia de una frontera*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, 1996, pág. 129

¹⁴ Juan Miguel Bárcala, *Perú y Ecuador: Tiempos y testimonios de una vecindad*, Tomo II, Centro Peruano de Estudios Internacionales, Perú, 1ra. Edición, 1992, págs. 78 - 79

primordialmente al puerto de Lima. Consistían, en su mayor parte de: madera, para construir las edificaciones de Lima; cacao, para ser «reexportado» a la madre Patria y el mundo europeo; embarcaciones, para el transporte y pesca, en el Pacífico sur y central; quinua y zarzaparrilla, del Azuay y de Loja; muebles y objetos de arte, de las artesanales Quito y Cuenca; tejidos, de la toda la serranía ecuatoriana; paja toquilla y sombreros, de Jipijapa y Montecristi en Manabí, y de los alrededores de Cuenca y de Azogues, en el Austro; y otras de menor importancia. Muchos comerciantes guayaquileños, a la postre, tenían la mayoría de sus actividades mercantiles con comerciantes en el puerto de El Callao ¹⁵.

Luego de más de sesenta y cinco años de haber perdido la corte virreinal limeña, el control político, militar y religioso, de las dos reales audiencias que la habían ayudado a enriquecerse: la de Quito y la de Chacras; ésta aprovechó sus influencias ante las cortes españolas, para recuperar aunque sea parte de los territorios perdidos en la creación de estos dos virreinos. Desde España, vino a nuestras tierras, el ingeniero Francisco Requena, con el objeto de estudiar la ruta más adecuada para enviar una expedición militar a Maynas que las defendiera de los avances de los colonos portugueses que habían llegado ya hasta Tabatinga, en la confluencia del Amazonas con el Yavarí. Los jesuitas, antes de su expulsión, tenían misiones hasta la confluencia del gran río con el Negro ¹⁶.

Requena recorrió los territorios amazónicos durante muchos años, y en 1779 fue nombrado gobernador de Maynas. El constató el estado de abandono en que se encontraban algunas de las misiones anteriormente administradas por los jesuitas. También sugirió que el mejor camino para acceder a la Amazonia, a pesar de ser más largo, sería el que partiendo del puerto de Paita llegase a Jaén; ya que éste era más seco y menos agreste, permitiendo el uso de cabalgaduras ¹⁷. Requena creyó, durante su permanencia en América, que Guayaquil estaría mejor protegida marítimamente si dependiera en lo militar de Lima, en vez de Quito y Bogotá, por su condición de puertos.

¹⁵ *Ibid.* págs. 77 - 78

¹⁶ Jorge Villacrés Moscoso, *Historia Diplomática de la República del Ecuador*, Primer Tomo, Colección de Historia de las Relaciones Internacionales de la República del Ecuador, Segunda Edición, Universidad de Guayaquil, pág. 55

¹⁷ *Ibid.* pág. 67

El gobernador Requena fue nombrado Ministro del Consejo de Indias en 1798, luego de haber permanecido durante más de treinta años por estos lares. Su influencia en ese Consejo debió haber sido determinante para la promulgación de la Cédula Real del 15 de julio de 1802, en la que se transfirió la responsabilidad de las misiones de Maynas de los franciscanos de Quito a los del Colegio de Santa Rosa de Ocopa que estaban bajo la jerarquía religiosa del Obispado de Trujillo. Esta Cédula fue una de las causas primordiales de los posteriores problemas territoriales entre Ecuador y Perú, puesto que los peruanos la interpretaron como que dicha cédula significaba una tácita desmembración territorial de la Audiencia de Quito, a favor de la de Lima. Debemos aclarar que no hemos encontrado pruebas de que la cédula mencionada haya sido plenamente ejecutada, pues las misiones de Canelos y Quijos siempre fueron atendidas desde Quito, y misioneros ecuatorianos, como el franciscano padre Plaza atendieron misiones en el corazón de Maynas hasta años después de iniciadas las repúblicas. El padre Plaza fue nombrado Obispo de Cuenca en 1840, mérito que lo obtuvo gracias a su sacrificada labor en las misiones de Maynas, apoyado principalmente desde Quito.

Bajo la influencia del mismo Requena, el 7 de julio de 1803, el gobierno español promulgó otra cédula, en la cual la responsabilidad militar de Guayaquil pasó a depender de la Capitanía de El Callao, en lugar de la de Quito. Sobre esta cédula también existen controversias históricas, puesto que algunos peruanos sostienen que Guayaquil pasó a depender de Lima, lo cual es enteramente refutable, ya que las autoridades civiles y religiosas guayaquileñas siempre dependieron de Quito. En lo militar, esta cédula entró en plena ejecución, sobretodo luego del 10 de agosto de 1809, fecha en la cual los patriotas quiteños proclamaron su independencia¹⁸. De hecho, el Presidente de la Audiencia emprendió sus esfuerzos para recuperar su capital desde Guayaquil, con ayuda directa del Virrey del Perú.

Quizás, aquí debemos detenernos un momento: es una etapa clave en la historia de estos dos hermanos países, que vale la pena analizar. ¿Había entonces, una nacionalidad ecuatoriana?, ¿existía en Quito, el 10 de agosto de 1809, un sentimiento nacional, que involucrara a Cuenca y a Guayaquil?, ¿intentaban los patriotas quiteños una independencia para su cabildo y no para toda su jurisdicción? Yo pienso que sí. Existía ese sentimiento incluso desde años antes. Lo prueban los escritos del padre Juan de Velasco. El éxito, en el manejo de las misiones de Maynas, desde Quito, se debió, no a

¹⁸ Oscar Elfrén Reyes, *Breve Historia General del Ecuador*, Tomo I, Duodécima Edición, Quito, 1979, pág. 372

las bondades o facilidades que prestaba esa ciudad; sino, al elaborado sistema logístico establecido e implantado por los jesuitas desde la serranía de la presidencia quiteña, incluyendo a Cuenca, Loja y Jaén, hacia la región de Maynas. Los habitantes de la Presidencia sentían orgullo por el esfuerzo realizado en la evangelización de Maynas, cuyo costo era cubierto con el usufructo del trabajo de los Obrajes, mantenidos por la Compañía de Jesús. El ámbito territorial de la Real Audiencia quiteña, siempre fue el que ésta tuvo desde su fundación; así lo entendieron los habitantes de las zonas pobladas de la jurisdicción audiencial.

I.c. Historia territorial en la época republicana

Hemos dividido la historia territorial de las repúblicas de Ecuador y de Perú, en tres partes. La primera se inicia con la Independencia de Guayaquil el 9 de octubre de 1820, pocos meses después de la declaración de Independencia del Perú y, termina luego de cuarenta años con el fin de la segunda ocupación peruana de Guayaquil. Esta etapa se caracteriza precisamente por las intenciones del antiguo virreynato de incorporar el puerto del Guayas a su república. La segunda etapa comprende desde la desocupación de Guayaquil hasta la firma del protocolo de Río de Janeiro. En esta etapa el Perú va sistemáticamente ocupando los territorios de Maynas, al norte del Amazonas, que el Ecuador consideraba propios; se negocian infructuosamente acuerdos limítrofes, que terminan con la invasión peruana de la provincia ecuatoriana de El Oro y, la consecuente firma del injusto y defectuoso tratado de 1942. La tercera etapa continúa desde esa firma hasta los momentos actuales y deberá terminar con la firma de un tratado que corrija los errores del anterior convenio para poder finalmente iniciar un período de paz, amistad y progreso entre nuestras naciones.

I.c.1. Desde la Independencia hasta 1860.- En efecto, la primera independencia en tierras ecuatorianas se produjo once años antes a la definitiva de Guayaquil, en Quito el 10 de Agosto de 1809. Este acontecimiento, por suceder entre los primeros en la América Hispana, sirvió de inspiración para que los líderes de otros pueblos, iniciaran la lucha que nos dio la Independencia; tuvo la participación de verdaderos próceres americanos, como fueron Don Juan Pío Montúfar, Juan Salinas, el Obispo José Cuero y Caicedo, Manuel de Quiroga, quienes entre otros, eran la flor y nata de la sociedad quiteña que conspiraron contra las autoridades

españolas con la colaboración de la célebre patriota Manuela Cañizares. Sin embargo, este episodio no puede considerarse el inicio de la vida republicana en tierras ecuatorianas, puesto que el proceso se frustró antes de un año con la recuperación de la ciudad por las fuerzas realistas, y la cruel matanza de los dirigentes de la acción revolucionaria, el 2 de agosto de 1810¹⁹.

Con la independencia de Guayaquil comienza lo que algunos historiadores peruanos llaman "la cuestión de Guayaquil". El movimiento guayaquileño nació manifestando independencia de las repúblicas vecinas que se estaban formando en el norte y en el sur de la Presidencia de Quito. El Estatuto Provisorio de Gobierno aprobado el 8 de Noviembre de 1820 por el Colegio Electoral de la Provincia, expresa en su Art. 2o.: "La Provincia de Guayaquil, se declara en entera libertad para unirse a la grande asociación que le convenga de las que se han de formar en la América del Sur"²⁰. La decisión final de la unión del territorio liberado a otra nación americana, se tomaría después de lograr la independencia de Quito y, el resto de su Real Audiencia. De hecho, la Junta de Gobierno de Guayaquil emprende tan pronto como pudo organizarse, una primera expedición hacia Quito. Mientras tanto, Cuenca y otras ciudades quiteñas se habían adherido al movimiento de la costa ecuatoriana. Olmedo y los patriotas conscientes de la falta de medios para lograr la independencia del resto de la Audiencia de Quito, tan pronto se produjo el pronunciamiento, enviaron sendos mensajes al General San Martín, el mismo que luego de luchar en la independencia de Argentina y Chile, estaba impulsando el movimiento independentista peruano, y al General Bolívar, quien había triunfado ya en Boyacá y se disponía a continuar la lucha hasta liberar todo el territorio que conformaba el Virreynato de Nueva Granada.

En la ciudad del Guayas, surgieron tres tendencias políticas con respecto al futuro del país: una de ellas, liderada por una parte de los comerciantes exportadores de la ciudad, quienes querían que Guayaquil se uniera con la república que se formaría en el Perú; otra, consideraba que Guayaquil, de hecho, era parte de la república del Libertador, la Gran Colombia, y que junto con los departamentos del Azuay y de Quito, se llamó Ecuador por el Congreso colombiano de 1820; pero, quizás el grupo que más prevaleció en la ciudad, era el liderado por Olmedo y un conjunto

¹⁹ *Ibíd.*, págs. 370 - 388

²⁰ Abel Romeo Castillo, *Olmedo: Procer y Poeta*, Instituto Olmediano del Ecuador, Guayaquil, 1980, pág. 37

de visionarios que creían que Guayaquil debía constituir una tercera república, que no formara parte de sus dos vecinos mayores: Colombia y Perú, sino más bien, les sirviera de vínculo. Esta república, sin duda, incluiría a los otros dos departamentos de la Real Audiencia de Quito, como lo demuestran los repetidos esfuerzos desplegados por Guayaquil, sola inicialmente, y luego con el apoyo de oficiales y tropas enviadas por Bolívar y San Martín, para lograr la independencia de Quito y las otras ciudades de lo que finalmente se denominó Ecuador. La consigna de los patriotas guayaquileños fue desde el inicio: "Por Guayaquil Independiente", pero fue también "Guayaquil por la Patria". La independencia que ambicionaba el grupo de Olmedo era de Guayaquil y del resto de la Patria.

La actitud del General Simón Bolívar en relación al futuro del puerto guayacense, fue terminante. No se podía siquiera suponer una Colombia sin Guayaquil, puesto que esta ciudad era el puerto de Cuenca y Quito, los otros dos departamentos del Distrito del Sur, que junto con Nueva Granada y Venezuela, formaban la República. Bolívar envió a Guayaquil, primero, al General José Mires; y más tarde, al General Antonio José de Sucre, a ambos se les autorizó para que trataran de incorporar a Colombia, a la provincia libre de Guayaquil. Sus emisarios siguieron sus disposiciones diplomáticas, mas no fueron eficaces en tratar de cambiar la posición de los patriotas que lideraban el gobierno de Guayaquil, especialmente por parte de Olmedo que "era el único que deseaba la absoluta independencia de la que él llamaba "la Republicuita" y que no era otra que la integrada por todo el territorio de la Antigua Real Audiencia de Quito."²¹

El General José de San Martín, por su parte, sostenía que se debía respetar la decisión del pueblo, en lo que se refiere a determinar el futuro de Guayaquil. Prevaleció finalmente, la voluntad del Libertador Bolívar, quien luego del triunfo patriota del 24 de mayo de 1822, en las faldas del Pichincha y que sellara la independencia de Quito, se trasladó a Guayaquil para imponerse con su prestigio y su poder militar sobre la intención de los patriotas de Guayaquil, de decidir el futuro de la provincia con el uso de la expresión popular.

Entró, entonces, Guayaquil junto con el resto del territorio de la antigua Audiencia de Quito, a formar parte de Colombia, y cuando llega a esta ciudad, el General San Martín para reunirse con Bolívar, hecho ocurrido el 26 de Julio de 1822, la decisión ya se había tomado. No sabemos con

²¹ *Ibid.*, pág. 43

certeza, lo que conversaron los dos grandes libertadores de Sudamérica, lo cierto es que luego del encuentro, San Martín decidió retirarse de su posición de Protector del Perú, para que Bolívar fortalezca los ejércitos que liberarían ese país con sus tropas colombianas y, lidere la lucha que faltaba por hacerse para expulsar a los españoles que todavía eran fuertes en el Alto Perú. Bolívar y sus generales, destacándose entre ellos Sucre, culminan la independencia de América con las batallas de Junín y Ayacucho, en 1824. Para organizar con éxito este esfuerzo libertario el Congreso del Perú, lo había nombrado a Bolívar, Dictador ²².

Bolívar influenció para que el Alto Perú, vale decir, lo que había sido la Audiencia de Chacras, se convirtiera en un país independiente. Este se llamó Bolivia y fue su primer presidente el General Antonio José de Sucre, que acababa de ser nombrado Mariscal de Ayacucho. Los peruanos se resentieron con Bolívar por esta acción, debido a que los principales políticos de ese país querían ver una nación conformada por lo que en una época había sido el Virreynato de Lima, al comienzo del siglo XVIII. Cuando el Libertador tuvo que regresar a Colombia para intentar poner orden al caos político que se estaba formando, la situación en el Perú se tornó en contra de él y de Colombia. El ejército colombiano fue expulsado de Lima, y no se reconocía la deuda de la independencia por parte de ese país, y peor aún, el Perú retenía como propia la provincia de Jaén y parte de la de Maynas.

La situación se puso muy tensa cuando Bolívar se negó a recibir al enviado diplomático peruano, José Villa, a comienzos de 1828 ²³. Los acontecimientos que se precipitaron después, tienen en los historiadores del Ecuador y del Perú, dos muy diferentes versiones. Para algunos peruanos, ellos fueron los agredidos, y nunca hubo una verdadera guerra; la batalla de Tarqui no fue sino una escaramuza inconclusa. Según Félix Denegri: "La llamada batalla de Tarqui no definió la guerra. En realidad fue solamente un combate entre las vanguardias de ambos ejércitos; encuentro en el que, evidentemente, la vanguardia peruana llevo la peor parte."²⁴ Para los ecuatorianos, éste es el mayor éxito militar de nuestra historia; un ejército de cuatro mil colombianos vencieron a ocho mil peruanos; sólo la magnanimidad del Mariscal de Ayacucho, que comandaba las tropas del Distrito del Sur, impidió una masacre. Pero existen

²² René Favaloro, *La Memoria de Guayaquil*, Buenos Aires, 1991, págs.46-48

²³ Félix Denegri, *Perú y Ecuador Apuntes para la Historia de una frontera* Pontificia Universidad Católica del Perú, 1996, pag.91

²⁴ *Ibid.*, pág. 97

circunstancias que no pueden ser negadas por ningún estudioso del tema: el ejército invasor fue el peruano, pues éste había ocupado Loja y el sur del Ecuador, y la batalla se dio a pocos kilómetros del sur de Cuenca; Guayaquil, principal puerto del Pacífico, fue ocupado por la armada peruana, y una gran cantidad de influyentes peruanos, liderados por Bernardo Monteagudo, aún no aceptaban que el puerto del Guayas haya sido "perdido" por el General San Martín. El General Sucre, vencedor en el enfrentamiento, fue generoso en los términos que aceptaba el Convenio de Girón, que firmaron los generales Flores y O'Leary, por Colombia, mientras que por Perú, Gamarra y Orbegoso, el 29 de febrero de 1829 ²⁵.

El Presidente del Perú, el General La Mar, había nacido en Cuenca y tenía vínculos familiares y económicos en Guayaquil, y en el sur del Ecuador. Había vivido en Lima por muchos años, y fue un impulsor de la Independencia del Perú. Guardó siempre una rivalidad con Simón Bolívar, y ansiaba ver un Perú engrandecido. Estos hechos, y las circunstancias internas que se vivían en Colombia nos hacen presumir que la intención de La Mar fue, en efecto, de confirmar para Perú la posesión de Jaén y de Maynas, y de esta manera, conquistar el sur del Distrito del Sur, incluyendo Loja, Cuenca, su tierra natal, y Guayaquil, en la cual suponía la existencia de un movimiento peruanófilo. La derrota en Tarquí, le costó a La Mar, no sólo la pérdida de su ilusión, de integrar a su tierra natal a la nación peruana, sino también la Presidencia del Perú.

El conflicto terminó, finalmente, con la firma del Tratado de Guayaquil, el 22 de septiembre de 1829, en el cual se estableció que una comisión binacional trazaría los límites desde el río Tumbes. En el Tratado, ambos países reconocían por límites de sus territorios los que tenían antes de su independencia, con las variaciones que se juzgaren conveniente acordar, y se obligaban a hacerse recíprocas cesiones "que contribuyan a fijar la línea divisoria de una manera más natural, exacta y capaz de evitar competencias y disgustos entre las autoridades y habitantes de las fronteras" ²⁶. La intención de esta última estipulación era para permitir que el Perú se quedara con Jaén, provincia que poseía y que no le pertenecía, y que el río Marañón pueda establecerse como el límite natural de los dos países, dividiendo el inmenso y despoblado territorio de Maynas entre ellos.

²⁵ Jorge Villacrés Mascoso, *Historia Diplomática de la República del Ecuador*, Documentos Anexos, Primera Colección de Historias de las Relaciones Internacionales de la República del Ecuador, Tomo I, Segunda Edición, págs. 360 - 363

²⁶ *Ibid.*, pág. 365

Está claro que el Tratado de Guayaquil de 1829 no establecía límites, sino solo las pautas generales para que estos se establezcan. La comisión de límites, que estaría conformada por dos representantes de cada país, debía comenzar a trabajar cuarenta días después de ratificado el tratado, y no debía durar más de seis meses en su tarea. El resultado de este trabajo culminó con la firma, en Lima, del Protocolo Pedemonte-Mosquera, en el cual se fijaron los límites de las dos naciones. Este documento, sin embargo, para los historiadores peruanos, nunca existió, puesto que, de acuerdo a sus versiones, el representante colombiano Tomás Cipriano Mosquera, para la fecha de la firma, ya no era representante de Colombia, que estaba prácticamente disuelta con la separación de Venezuela y Ecuador, de Nueva Granada. Sostienen autores peruanos²⁷ que para el 11 de agosto de 1830, fecha de la firma del Protocolo, Mosquera ya estaba de regreso a Colombia. En todo caso, no hay constancia de la ratificación del mismo por parte de los congresos de las dos naciones; sin embargo, en el Ecuador históricamente se han reconocido como ciertos los límites establecidos en el Pedemonte-Mosquera.

El primer tratado que suscribió el Ecuador, luego de su separación de Colombia y del Perú, fue el de Amistad y Alianza firmado en Lima por José María Pando y Diego Noboa, el 12 de julio de 1832²⁸. El Ecuador estaba más preocupado en resolver su problema fronterizo con Nueva Granada durante los primeros años de vida jurídica independiente. De hecho, en la ley de división política de Colombia, se había incluido en Nueva Granada, los territorios de Pasto, Popayán y Buenaventura, que durante la colonia habían sido de la Real Audiencia de Quito. Esto originó el conflicto, pues algunos de los habitantes de esos territorios querían reintegrarse a Quito, y el presidente Flores decidió apoyarlos.

La realidad es que luego del Tratado de Guayaquil, el Perú continuó ocupando Jaén y Tumbes, a pesar de que estos territorios eran claramente ecuatorianos. El vasto territorio de Maynas era escasamente poblado por tribus indígenas que eran pobremente atendidas por unos pocos misioneros. El principal de ellos, fue el padre Manuel Plaza, ecuatoriano que luego fue Obispo de Cuenca²⁹, éste para ejercer su misión recibía apoyo

²⁷ Percy Cayo Córdova, *Perú y Ecuador: Antecedentes de un Largo Conflicto*, 1era. Edición, Lima, 1995, págs. 87 - 95

²⁸ *Ibíd.*, 106 - 113

²⁹ Félix Denegri Luna, *Perú y Ecuador: Apuntes para la Historia de una Frontera*, Primera Edición, Perú, 1996, pág. 119

indistintamente desde Quito y Trujillo. Esto prueba que en la práctica, la Cédula de 1802 nunca fue plenamente ejecutada. Era muy difícil para el padre Plaza y para los pocos misioneros que atendían los pequeños poblados de la inmensa región, hacer su labor sin contar con la ayuda de Quito, sobretodo en aquellas poblaciones situadas en la margen izquierda del Marañón y en los ríos que desembocan en ese margen.

En la década anterior a 1860, el Perú tuvo un gran auge económico, gracias a la exportación del guano explotado en las islas de la costa peruana. El gobierno se preocupó de robustecer a su diplomacia y emprender un esfuerzo colonizador en los territorios amazónicos. En efecto, la cancillería peruana estableció una estrategia de expansión territorial basada en tres principios: el del *uti possidetis*, el de la libre determinación de los pueblos y el de la acción colonizadora y descubridora. Para justificar la ocupación de Jaén, aplica el de la libre determinación; para ocupar Maynas, el de la acción colonizadora; y el *uti possidetis* de 1810, lo invoca asumiendo que la cédula de 1802 transfería territorios³⁰. La cancillería de Torre Tagle y los gobiernos peruanos ejercieron acciones prácticas para implementar su política de expansión territorial. Uno de los mayores éxitos estratégicos de la cancillería peruana fue el reconocimiento de la soberanía brasileña de los territorios amazónicos aguas abajo de Tabatinga en las orillas del Amazonas. Esto lo realizó mientras las cancillerías colombiana y ecuatoriana le concedían al Brasil sólo los territorios aguas abajo de la confluencia del Yapurá con el Amazonas. Esta aceptación peruana propició el reconocimiento recíproco del Brasil de soberanía peruana en el Marañón aguas arriba de Tabatinga, y luego de las consiguientes negociaciones, se firmó la Convención sobre Comercio y Navegación Fluvial, el 23 de octubre de 1851. En este tratado, el Perú le concedía al Brasil los territorios que éste había ocupado desde el río Negro hasta Tabatinga, que jurídicamente le habían pertenecido a España. Brasil, por su parte, le reconocía el derecho de libre navegación por el Amazonas, que el Perú necesitaba para emprender la colonización de los vastos territorios orientales.

En efecto, la firma de este Tratado, le permitió al gobierno peruano del General Echenique impulsar la colonización de Maynas, para lo cual en 1853 se creó el gobierno político de Loreto³¹. El representante ecuatoriano en Lima, don Pedro Moncayo, protestó por estos hechos ante el gobierno

³⁰ Percy Cayo Córdova, *Perú y Ecuador: Antecedentes de un Largo Conflicto*, 1era. Edición, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1995, págs. 20 - 31

³¹ Félix Denegri Luna, *Perú y Ecuador: Apuntes para la Historia de una Frontera*, Primera Edición, Perú, 1996, págs. 156 - 159

peruano, a raíz de lo cual se inició la controversia sobre la existencia, validez, eficacia y vigencia de la Cédula Real de 1802, que el Perú defendía para que en base al *uti possidetis* de 1810, se considere como propios a los territorios amazónicos en el norte del Marañón. El conflicto se acentuó en 1857, luego del acuerdo Icaza-Pritchett, firmado entre Ecuador y el representante de los acreedores ingleses de la deuda de la Independencia asignada al Ecuador, mediante el cual se le adjudicaba a los tenedores de la mencionada deuda, tierras amazónicas. El plenipotenciario peruano, Celestino Caveró, protestó por esta adjudicación, sosteniendo que esos territorios eran peruanos. El gobierno del Ecuador solicitó el retiro del diplomático, pedido que fue contestado con la autorización del Congreso peruano para que el General Castilla iniciara la guerra al Ecuador.

El gobierno ecuatoriano estaba dirigido por el General Ignacio Robles, quien se dirigió a Guayaquil para defenderla del bloqueo iniciado por la Armada peruana a fines de 1858. Sin embargo, la oposición a su gobierno se manifestaba con diferentes reacciones en Quito, Cuenca, Loja y en el propio Guayaquil. Un caos político hacía presa del Ecuador. Parecía que el país se desintegraba. Cipriano Mosquera, líder neogranadino propuso a Ramón Castilla, presidente del Perú, la polonización del Ecuador: Guayaquil, Manabí y Loja, formarían parte del Perú, y el resto del Ecuador se integraría a Nueva Granada³². Estos protervos intentos no se pudieron realizar por la guerra civil que para entonces se iniciara en Colombia y, por la reunificación del Ecuador bajo el liderazgo de Gabriel García Moreno; sin embargo, el General Castilla, a comienzos de 1860 y durante la última invasión peruana a Guayaquil, firmó con el General Franco, jefe militar de esa ciudad, el Tratado de Mapasingue, mediante el cual el Ecuador reconocía la validez de la Cédula de 1802, a pesar de que ésta nunca había estado en vigencia.

El Tratado de Mapasingue no sólo que no fue ratificado por el Congreso ecuatoriano, sino que se decretó que éste era "nulo, odioso, sin valor, ni efecto"³³. Con el final de esta invasión peruana a Guayaquil, se acaba este primer período de la historia republicana del Ecuador y el Perú. Después de esta fecha, el vecino del Sur, desiste de los intentos de agregar el puerto ecuatoriano a su territorio. Percibieron los militares y diplomáticos peruanos que ya no habían sentimientos peruanófilos en Guayaquil, sentimientos que habían existido en algunos pobladores de esta ciudad en

³² *Ibid.*, pág. 178-180

³³ *Ibid.*, ref. 506, pág. 185

1820. El sentimiento nacional ecuatoriano estaba fuertemente arraigado en todos los guayaquileños, tanto como en el resto de los ecuatorianos. A partir de esta época concentrarían sus esfuerzos en integrar a su territorio la mayor parte posible de la inmensa región del Maynas.

Creemos que el mayor error estratégico de la política internacional ecuatoriana en esta primera etapa de la historia territorial con el vecino del sur, fue el de no haberle reconocido al Brasil la soberanía sobre los territorios que ya estaban ocupando, obteniendo a cambio derechos de navegación en el Bajo Amazonas. Este hecho, le pudo haber facilitado a los ecuatorianos la colonización de las cuencas navegables de nuestros ríos orientales. El Perú, por su lado, logró gracias a esa política de reconocimiento de los avances colonizadores brasileiros, la libre navegación amazónica que a su vez le permitió desarrollar a la población de Iquitos y, por ende al comercio internacional del caucho desde ese puerto.

I.c.2. Desde 1860 hasta el Protocolo de Río de Janeiro.- La segunda etapa de la historia republicana comienza, entonces, en 1860, con los esfuerzos colonizadores del Perú en la región de Maynas. En efecto, el general Castilla había mandado a construir en Baltimore, tres vapores: el Morona, el Pastaza y el Napo, los que gracias al Tratado de Navegación suscrito con el Brasil, fueron introducidos en el Marañón, donde hicieron un puerto en el sitio de Iquitos. Ese pequeño poblado comenzó a crecer partir de la fundación de un astillero. En 1862, no tenía sino 431 habitantes; y en 1876, 1.475 personas habitaban la entonces capital de Loreto. Mediante el desarrollo cauchero, la población creció vertiginosamente con migrantes del Perú, Brasil, Ecuador y, de otras naciones europeas, y es así que en 1903, tenía ya 9.438 pobladores.

Debido a dos graves problemas internacionales del Perú, las conversaciones y negociaciones territoriales con el Ecuador, se suspendieron por más de treinta años. Estos problemas fueron: la expedición naval española de 1863, que terminó en 1866 y llegó a ocupar las islas peruanas donde se producía la mayor riqueza exportable de ese país en aquella época: el guano; y la guerra del Pacífico que el Perú enfrentara junto a Bolivia, en contra de Chile en 1879, en la cual las tropas chilenas ocuparon Lima y gran parte del Perú, por varios años. El Ecuador en ninguno de esos dos eventos trágicos y dolorosos para los peruanos, se aprovechó para resolver sus problemas territoriales con la hermana nación. Por el contrario, se

abstuvo de realizar alguna acción hostil y, a través del comercio, abasteció al Perú en sus necesidades más apremiantes ³⁴.

En 1887, se firmó entre los dos países la Convención Arbitral, que establecía la posibilidad de solucionar el problema territorial con negociaciones directas, pero si esto no ocurriera, se sometería el conflicto al fallo arbitral del Rey de España. En efecto, en base de este convenio, se iniciaron conversaciones entre las dos cancillerías, llegándose a firmar el 2 de mayo de 1890 el Tratado Herrera-García, en el que se estableció "la línea divisoria, en occidente, seguía la frontera de posesión tradicional, pero consagrando la pertenencia de Tumbes; más adelante, al seguir el río Chinchipe hasta su confluencia en el Marañón, se ratificaba la inclusión de Jaén en el Perú. Desde este punto, la compensación otorgada al Ecuador dejaba en su poder los ríos Santiago y Morona, siguiendo el río Marañón hasta la desembocadura del Pastaza, cuyo curso ascendía hasta el Pinches; y por medio de líneas imaginarias, hasta el río Curaray; el río Napo hasta el Payaguas. De allí al río Putumayo." ³⁵

Este tratado bien pudo haber resuelto el problema territorial entre los dos países desde hace más de cien años; éste reconocía los derechos ecuatorianos sobre una considerable porción de la ribera norte del Marañón y respetaba los territorios colonizados por el Perú desde Iquitos, hasta aquella época; sin embargo, el congreso peruano le hizo observaciones que impidieron su ejecución. Es posible que en el planteamiento de esas observaciones y, en el posterior rechazo de los peruanos al tratado Herrera-García, influyeran políticos ecuatorianos opuestos al régimen progresista del Presidente Flores Jijón, como lo expresa el propio Roberto Andrade en su obra: "Vida y muerte de Eloy Alfaro". El historiador peruano Félix Denegri sostiene en su libro "Apuntes para la historia de una frontera", que exiliados y opositores ecuatorianos criticaron abierta y acremente este tratado en la prensa limeña ³⁶.

El fracaso de la negociación directa dejó como única alternativa de solución, la vía del arbitraje español. La república de Colombia, por su

³⁴ Félix Denegri Luna, *Perú y Ecuador: Apuntes para la Historia de una Frontera*, Primera Edición, Perú, 1996, págs. 202 - 203

³⁵ Juan Miguel Bárcala, *Perú y Ecuador: Tiempos y testimonios de una vecindad*, Tomo II, Ira. Edición, Perú: CEPEL, 1992, pág. 387

³⁶ Félix Denegri Luna, *Perú y Ecuador: Apuntes para la Historia de una Frontera*, Primera Edición, Perú, 1996, págs. 225 - 226

lado, solicitó y negoció con el Ecuador y con el Perú su intervención en el Convenio de Arbitraje para salvaguardar sus intereses en la región del Caquetá y del Napo, donde muchos de sus nacionales tenían explotaciones caucheras. En la convención adicional a la de 1887, suscrita por los tres países en diciembre de 1894, se establecía que el arbitraje debía fundarse no sólo en derecho sino también en equidad. Sin embargo, los acontecimientos políticos en el Ecuador de 1895, es decir, el triunfo de la revolución liberal, impidieron que el Congreso ecuatoriano se pronuncie y ratifique los acuerdos tripartitos a los que arribaron las cancillerías de las tres naciones.

Es difícil para mí, que siempre he tenido una gran admiración por el General Eloy Alfaro y por los logros de la revolución liberal, en la que incluso participaron de alguna manera dos antepasados míos: Carlos Benjamín Rosales Llaguno, y Miguel Valverde, como Gobernador del Guayas y Canciller, respectivamente, durante una parte de los primeros gobiernos liberales; reconocer los errores cometidos en materia de política internacional por los gobiernos ecuatorianos a fines del siglo pasado y durante los primeros años del presente. Se pretendía recuperar por derecho, territorios que estábamos perdiendo por la falta y la incapacidad nacional de emprender una labor colonizadora en las tierras amazónicas. Nos faltó una política realista que reconociera la existencia de una colonización peruana y una colombiana, en territorios reclamados jurídicamente por nosotros a cambio de "cerrar" desde aquella época una frontera que por indefinida, permitía que nuestros vecinos siguieran expandiendo sus explotaciones comerciales en ricas zonas caucheras.

Uno de los principales errores se cometió a inicios de la revolución. En 1896, el gobierno liberal ecuatoriano expulsó a la orden religiosa de la Compañía de Jesús, que había regresado al país en el gobierno de García Moreno, a principios de la década de 1860, y que había reemprendido la labor misionera en el oriente ecuatoriano, prácticamente abandonada un siglo antes con la expulsión española de esta orden religiosa. Esta segunda expulsión tuvo un efecto muy negativo en nuestra historia limítrofe, puesto que tropas peruanas se aprovecharon de este hecho para ocupar las misiones jesuitas en los ríos Napo y Curaray, que estaban dentro de la línea del *statu quo* de 1887. Esta ocupación arbitraria fue enfrentada infructuosamente por efectivos del ejército ecuatoriano enviados por el gobierno del General Leonidas Plaza Gutiérrez en 1903. El Perú desde Iquitos, y por la vía fluvial tenía claras ventajas estratégicas y tácticas para realizar con éxito,

operaciones militares en el Bajo Napo y en el Curaray.

1904 fue un año lleno de acontecimientos diplomáticos. En febrero de ese año se firmó en Quito un protocolo entre el plenipotenciario peruano Mariano Cornejo y el canciller ecuatoriano Valverde mediante el cual se expeditaba el Arbitraje de 1887 que debía realizar el Rey de España. Ecuador y Colombia negociaban en Bogotá un proyecto de Tratado de Límites que finalmente no fue aprobado por la cancillería ecuatoriana, lo cual propició que se firmara entre los dos países un Tratado de Arbitraje, sometiendo los asuntos limítrofes al Emperador alemán, Guillermo II. Sin embargo, ese tratado fue protestado por el Perú, puesto que se estaban sometiendo al árbitro alemán, territorios que eran objeto del arbitraje español entre el Ecuador y el Perú. Por su lado, en Lima, el plenipotenciario colombiano pactaba con el canciller peruano un arbitraje de derecho y equidad, y un *modus vivendi* en el que acordaban mantener las autoridades civiles de Colombia, en el Caquetá, y del Perú, en el Napo, retirando las que ambos tenían en el Putumayo, y cuya posesión estaba en litigio. El 6 de mayo de 1904, el plenipotenciario ecuatoriano en Río de Janeiro, Carlos Tobar, firmaba con el canciller brasileiro, el Barón de Río Branco, un tratado de alianza y de reconocimiento de los límites que el Perú ya había reconocido desde hace más de cincuenta años, para el caso que el árbitro español le adjudicara a nuestro país, los territorios ocupados por el Perú y Colombia aguas arriba de Tabatinga en el Amazonas³⁷.

Toda esta profusión de acercamientos diplomáticos cruzados entre Colombia, Brasil, Perú y Ecuador continuó en los años subsiguientes debido a la intensa colonización que ocurría por nacionales de los países en conflicto, gracias al desarrollo cauchero y a la falta de definición fronteriza. Mientras tanto, el Rey de España designó como Comisario Real a Ramón Menéndez Pidal, quien viajó a Quito y Lima. Las cancillerías nominaron sendas comisiones; la ecuatoriana fue presidida por Honorato Vázquez y, la peruana por Mariano Cornejo. El Comisario español obtuvo que en febrero de 1905, los dos representantes aceptaran compensaciones mutuas para la ejecución del laudo. Con el informe emitido por Menéndez y con los alegatos peruanos y ecuatorianos, la Comisión Especial Técnica de Estudios emitió en junio de 1908 su dictamen, el que fue presentado ante el Consejo de Estado. De acuerdo al proyecto de sentencia arbitral, el Ecuador perdía los territorios más orientales, aledaños a Iquitos, pero conservaba el Napo desde la

³⁷ Félix Denegri Luna, *Perú y Ecuador: Apuntes para la Historia de una Frontera*, Primera Edición, Perú, 1996, págs. 230 - 235

confluencia con el Curaray y tenía un acceso directo al Marañón entre el Santiago y el Pastaza. Este fallo tomaba en consideración no sólo las razones de derecho, sino también las realidades de colonización existentes en la época.

Juzgando hoy los resultados probables del fallido laudo arbitral, y los acontecimientos posteriores a éste; es indudable que al Ecuador le hubiera convenido someterse rigurosamente al fallo del rey de España. Sin embargo, en el gobierno del General Eloy Alfaro, y en el Ecuador de 1910, cuando se filtraron detalles del futuro dictamen español, se consideró que éste nos era desfavorable, puesto que muchos políticos pretendían aún, la recuperación de los territorios que a la postre ya estaban poblados por peruanos; estos exacerbaban los ánimos de la población. El 3 de abril, el populacho atacó a la Legación peruana, y pedía que el gobierno declarara la guerra al Perú. Según Roberto Andrade en su libro "*Vida y Muerte de Eloy Alfaro*"; la situación en la frontera se puso tensa; Alfaro se aprestaba para la guerra y el Perú, a su vez, movilizaba sus tropas. Ante estas circunstancias, y para evitar que su dictamen pudiera ser causa de un conflicto entre pueblos hermanos, el Rey de España, se inhibió de dictar su fallo³⁸. Se perdió entonces, una gran oportunidad de terminar definitivamente el problema que ha afectado el bienestar de nuestros pueblos desde que somos independientes. A raíz de ese conato de guerra, promovido con el propósito de evitar, con un mal entendido patriotismo, que se finiquitara el problema territorial con el supuestamente perjudicial fallo real; se desató en el Ecuador un período de conflictos internos que llevaron a la muerte del revolucionario líder liberal.

Por otro lado, en 1913, el presidente peruano Billinghurst inició conversaciones directas que fueron interrumpidas al poco tiempo por su derrocamiento un año después. Entonces, se congelaron por algunos años las negociaciones territoriales entre los dos países, mientras los peruanos continuaban su avance colonizador amazónico desde su metrópoli de Iquitos.

La diplomacia ecuatoriana, consciente de la difícil situación de negociación para el Ecuador, al mantener conflictos con nuestros dos vecinos, se concentró en solucionar el que sosteníamos con Colombia. En efecto, el 15 de julio de 1916, se firmó en Bogotá el tratado conocido como Muñoz Vernaza-Suárez, por haber sido firmado por el plenipotenciario

³⁸ Roberto Andrade, *Vida y Muerte de Eloy Alfaro*, Editorial El Conejo, Colombia, 1985, pág. 432-433

ecuatoriano Alberto Muñoz Vernaza, con el canciller colombiano Marcos Fidel Suárez. En él se fijaba la frontera, reconociéndole a Colombia, en la región oriental, territorios que nunca le habían pertenecido; sin embargo, la intención era solucionar el problema colombiano para enfrentar el peruano. Este tratado tuvo la gran falencia de no estipular en una de sus cláusulas, condiciones de negociación conjunta de nuestros problemas con el Perú. A los pocos años, en 1922, siendo presidente de Colombia, el ex-canciller Suárez, Colombia firmó con el Perú, el Tratado Salomón-Lozano, mediante el cual le reconocían tierras que el Ecuador le había concedido a Colombia, conforme al tratado de 1916. Esto lo hizo, a cambio de que el Perú le respetara un acceso efectivo al Amazonas por medio del Trapecio de Leticia. Cabe resaltar, para respetar la verdad histórica, que en gran parte de los territorios en disputa existían haciendas caucheras que pertenecían a colonos peruanos de Iquitos.

El tratado de 1922 entre Colombia y Perú, generó algunos problemas; el Brasil protestó, puesto que afectaba el tratado firmado por este país con el Perú en 1851, al concederle acceso a una tercera nación al Amazonas; mientras tanto, el Ecuador se sintió traicionado por Colombia, llegando a romper relaciones; y los habitantes peruanos de Iquitos se levantaron contra el reconocimiento definitivo del mismo, por parte del congreso peruano, en 1927. Este último incidente, casi ocasiona una guerra entre Perú y Colombia en 1932, cuando habitantes loreanos llegaron incluso a ocupar Leticia, y de este modo evitar la ejecución del tratado. Para la posición ecuatoriana, este tratado no podía ser más perjudicial, ya no sólo limitábamos con el Perú al sur, sino también en el norte de nuestras fronteras.

Mientras tanto, en el Ecuador se inició una década de máxima inestabilidad gubernamental, que afectó nuestro desarrollo económico y nuestra preparación bélica. El Dr. Isidro Ayora presentó su renuncia el 24 de agosto de 1931, encargándosele el poder al Coronel Luis Larrea Alba, quien lo ejerció hasta el 15 de octubre del mismo año. Posteriormente, su ministro de gobierno, Dr. Alfredo Baquerizo Moreno, lo sucedió, en cuyo mandato se realizaron las elecciones en las que triunfó Neptalí Bonifaz. Las acusaciones de peruanófilo en contra del electo presidente, dieron inicio en Quito, a la batalla conocida como la de "los cuatro días". El presidente Baquerizo, se vio obligado a dejar el poder, que fue asumido por su ministro de gobierno, Carlos Freile Larrea, quien dura tan sólo el trágico período de "los cuatro días". Lo sucede el presidente del senado, Dr. Alberto Guerrero Martínez, quien organizó nuevas elecciones. Entregó el poder, el

2 de diciembre de 1932, al triunfador de éstas, Sr. Juan de Dios Martínez Mera, el mismo que a pesar de la legitimidad de su mandato, tuvo que enfrentar una tenaz oposición del congreso, encabezada por el Dr. José María Velasco Ibarra, quien desde esa fecha y por cerca de cincuenta años se convirtió en uno de los políticos más influyentes del Ecuador. El congreso interpelaba a cada ministro del gobierno de Martínez y, finalmente declaró vacante la presidencia, nombrando como reemplazo a Abelardo Montalvo, su último ministro. El organizó nuevas elecciones en las que triunfó el Dr. Velasco Ibarra, quien asumió la presidencia el 1 de septiembre de 1934. Duró en su primer mandato menos de un año, siendo depuesto el 21 de agosto de 1935, cuando desconoció al congreso y se proclamó dictador. Lo sucedió su ministro Antonio Pons, quien al cabo de un mes entregó el poder al ejército, designándose al Ing. Federico Páez como encargado del poder.

Durante el tiempo que en el Ecuador se vivía esta extensa sucesión de jefes de estado, con la correspondiente inestabilidad diplomática; en el Perú, se había iniciado un período de estabilidad bajo el mando del General Oscar Benavides desde el 30 de abril de 1933. Con el Tratado y Protocolo de Lima firmado con Chile en 1929, el Perú resolvió todos sus problemas fronterizos, excepto el que mantenía con el Ecuador. Se iniciaron entonces negociaciones directas en Lima en 1934, se procuraba establecer un acuerdo de arbitraje a cargo del presidente de los Estados Unidos. Las dificultades se presentaban en torno a que si éste debía ser de derecho exclusivamente, o también de equidad. Finalmente, el 6 de junio de 1936, el plenipotenciario ecuatoriano, Homero Viteri Lafrontera, y el peruano Alberto Ulloa firmaron en Lima un acta, donde se establecía una línea de *statu quo*; trasladándose las conversaciones a Washington, las mismas que podían ser sometidas, en caso de ser necesario, al arbitraje norteamericano.

Las conversaciones se iniciaron en la capital de los Estados Unidos, el 30 de septiembre de 1936, en ellas el Perú insistía en negarle al Ecuador su derecho de salir al Marañón entre el Chinchipe y el Pastaza, como le había reconocido el Tratado Herrera-García de 1890, y posiblemente el fallido laudo español. Ante el poco avance de las negociaciones, y seguramente con la intención de encontrar un ambiente más propicio, el presidente Benavides del Perú, decidió suspender las conversaciones de Washington en septiembre de 1938, proponiendo que se reinicien en Lima. Pretendía, el presidente peruano, que se negocie directamente, respetando la línea de referencia de 1936.

Mientras la cancillería peruana mantenía una posición concertada y estable para lograr sus objetivos; en el Ecuador continuaba la inestabilidad política y por ende diplomática. Al ingeniero Páez, lo sucedió el General Alberto Enríquez, en octubre de 1937. En agosto de 1938, dejó el mando a Manuel María Borrero, quien renunció en diciembre del mismo año. Fue asumido a continuación el poder por Aurelio Mosquera, hasta noviembre del año siguiente, en que falleció. Lo reemplazó, Carlos Alberto Arroyo del Río, quien se retiró para participar en las elecciones que fueron organizadas bajo el mandato de Andrés F. Córdova. En efecto, fue elegido en cuestionados comicios Arroyo del Río, quien ocupó la presidencia desde septiembre de 1940. Esta inestabilidad política fue el caótico preámbulo a la tragedia ecuatoriana de 1941.

El diplomático ecuatoriano Don Gonzalo Escudero hace un magnífico relato en su libro "Justicia para el Ecuador" de los acontecimientos inmediatamente previos y posteriores a la firma del Protocolo de Límites, realizada en Río de Janeiro en el marco de la Tercera Reunión de Consulta de Cancilleres Americanos en enero de 1941. Obligatoriamente, el documento firmado entonces, es un anexo importantísimo de este trabajo, por lo que no es necesario extendernos mucho sobre su contenido. Como ecuatoriano, se me hace muy difícil entender la actitud del gobierno del presidente Arroyo del Río, y la de su canciller Tobar Donoso, al aceptar los términos de ese tratado y no enfrentar con decisión el abuso que se estaba cometiendo con nuestro país.

Tres fueron las causas principales que hicieron propicia la firma de tan injusto y antihistórico tratado. La primera fue el destructivo caos político que el Ecuador venía experimentando durante más de una década antes del conflicto con el Perú. Ya hemos mencionado a todos los mandatarios de la década del treinta. Ese caos político fue a la vez causa y consecuencia de los desórdenes paralelos en el desarrollo económico y administrativo de nuestro país y de sus instituciones. El gobierno de Arroyo del Río estaba obsesionado en lograr el mérito de acabar la sucesión de administraciones inconclusas. En vez de buscar la unidad nacional para afrontar la amenaza externa, mantuvo en el exilio a algunos de sus tenaces opositores entre ellos al impetuoso Velasco Ibarra. En vez de robustecer a nuestras fuerzas armadas para la defensa nacional, fortaleció a las fuerzas policiales en las ciudades preparándolas para reprimir alzamientos internos. Los generales ecuatorianos desprovistos de ninguna inteligencia militar, ignoraban su inmensa debilidad ante su vecino del Sur, y los inminentes aprestos que él

hacía para invadir el sur del Ecuador.³⁹ Los diplomáticos ecuatorianos estaban esperanzados en que el avance del Derecho Internacional y la validez de los acuerdos firmados en el ámbito americano harían imposible la consecución de una agresión militar peruana. El pueblo ecuatoriano al conocer la rotura de sus líneas defensivas por el poderoso Agrupamiento del Norte del ejército peruano, se ofreció al sacrificio personal y esperaba órdenes y armas para lanzarse a la defensa de la patria. Estas nunca llegaron. Ecuador fue víctima de su clase política.

El Perú por otra parte, desde comienzos de 1933 fue gobernado por el general Oscar Benavides. Por cerca de siete años en que ejerció el poder cumplió con su lema de "Orden, Paz y Trabajo". Según Félix Denegri: "Fue consciente de la necesidad de dar una estructura al Perú. Por eso, entre otros méritos, hay que reconocer su preocupación por dotar al país con buenos puertos y caminos, y por desarrollar una política petrolera y energética."⁴⁰ El autor también afirma: "Pocas veces, en nuestro criterio, el Perú ha tenido un gobierno tan coherente y articulado como el del General Benavides."⁴¹ Se preparó además en el campo militar. A pesar de que las fuerzas armadas del Perú eran mucho más poderosas que las del Ecuador, y que el gobierno de ese país ya había gastado "gravosas sumas de dinero en armamento durante el conflicto con Colombia"⁴², continuaron haciendo gastos considerables: "Se adquirió tanques, artillería y modernos aviones de combate, tratando así de disuadir cualquier aventura bélica ecuatoriana"⁴³. Todo pese a que el ejército del Ecuador no estaba en capacidad de realizar sino la más sencilla operación defensiva.

En estas condiciones asume el 8 de diciembre de 1939, la presidencia del Perú, Manuel Prado Ugarteche. Su padre había sido cuestionado por su actuación presidencial durante la Guerra del Pacífico. Por eso, tuvo una actitud muy belicista hacia el Ecuador, por otra parte inexplicable, para con un país hermano que confiaba en la negociación pacífica sobre bases de equidad y de justicia. Sabía de la superioridad peruana y se aprestó para la guerra. Continuó con la construcción de vías en la zona fronteriza, y

³⁹ Gonzalo Escudero, *Justicia para el Ecuador*. Edt. Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito 1968, págs. 24-25

⁴⁰ Félix Denegri, *Perú y Ecuador: Apuntes para la historia de una frontera*. Primera Edición, Perú, 1996, pág. 270

⁴¹ *Ibíd.*, pág. 271

⁴² *Ibíd.*, pág. 273

⁴³ *Ibíd.*, pág. 273

conformó el 11 de enero de 1941, el Agrupamiento del Norte del ejército peruano con dos grandes divisiones fortalecidas con unidades de todo el país. El Gral. Miguel Monteza, Jefe de Estado Mayor del agrupamiento militar, hace un buen relato de las preparaciones bélicas realizadas por el ejército peruano. La misión impuesta por el Comando General al Agrupamiento del Norte, no era de ninguna manera pacifista: "1) .- Actitud defensiva hasta la organización y concentración de las fuerzas que se encargarían de reincorporar a territorio nacional las islas de MATAPALO y NOBECILLA y la meseta del CAUCHO; y 2).- En caso de reacción enemiga, contraatacarlo para alcanzar bases de valor estratégico en las direcciones de TUMBES-MACHALA; LANCONES-CELICA y MACARA-CARIAMANGA, que permitan acciones futuras" ⁴⁴.

Era evidente, que la década de buena administración política-económica del Perú, le habían permitido obtener un poderío bélico y los medios estratégicos necesarios para librar exitosamente con el Ecuador una guerra ofensiva, y el Presidente Prado decidió romper las conversaciones diplomáticas e iniciar una acción coercitiva para lograr para su país, un acuerdo limítrofe que incluyera las máximas pretensiones históricas y beneficios. Con esta posición de "firmeza en la defensa de los intereses peruanos" ⁴⁵, él reivindicaba la memoria de su padre. Este entorno de poderío y prepotencia fue la segunda causa fundamental que condujo a los países vecinos a la firma del Protocolo de Río de Janeiro.

La tercera causa fue el entorno internacional. El mundo estaba en plena Segunda Guerra Mundial. Las grandes potencias querían asegurar sus zonas de influencia. El Imperio Japonés buscaba robustecer sus intereses en América del Sur, especialmente en el Perú. La diplomacia de los Estados Unidos trabajaba para impedirlo. Las demás naciones del Eje, especialmente Alemania, se interesaban en desestabilizar la región. Después del ataque japonés en Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1942, a la Marina Norteamericana, los Estados Unidos entraron en la guerra. Las otras naciones americanas debíamos apoyarlo. Tenía que resolverse a como de lugar este conflicto enraizado en las entrañas del continente, aun a costa del sacrificio de la justicia y de la letra de todos los tratados del naciente Derecho Internacional Americano.

⁴⁴ Gral. Miguel Monteza Tafur, *El conflicto militar del Perú con el Ecuador (1941)*, Colección Perú Histórica, Lima, 1976, pág. 45

⁴⁵ Félix Denegri, *Perú y Ecuador: Apuntes para la historia de una frontera*, Primera Edición, Perú, 1996, pág. 274

En efecto, la causa mediata y principal para que el gobierno del Ecuador se someta y firme el ignominioso tratado territorial en enero de 1942, fue la derrota militar que desembocó en la ocupación de la mayor parte de la provincia de El Oro, parte de Loja, e inmensos territorios de las provincias orientales. Las hostilidades entre los ejércitos de los dos países eran intensas en la frontera desde el 5 de julio de 1941. El General Eloy Ureta, Comandante General del Agrupamiento del Norte, inició la primera operación a gran escala el 6 de julio. Sin embargo, fallas en el planeamiento hicieron atrasar la ejecución del Plan General de Maniobra hasta el 22 de julio ⁴⁶. El 23 de julio se inicia lo que los peruanos conocen como Batalla del Zarumilla y que consistió en una serie de acciones ofensivas realizadas por las fuerzas armadas peruanas contra los desguarnecidos puestos fronterizos ecuatorianos realizados de conformidad con el prenombrado plan y que contemplaba: "a).- Una acción local en la región de la Isla NOBLECILLA, destinada a reincorporar a territorio patrio las zonas peruanas que ilegalmente ocupaba el ECUADOR; y b).- Otras acciones profundas en la Provincia de EL ORO para alcanzar una base de partida que facilite las operaciones futuras en el caso de que el ECUADOR no respete los derechos peruanos" ⁴⁷. La operación no terminó, sino a fines de julio, negándose el Perú a aceptar el cese de hostilidades pedido por el Ecuador y por las naciones amigas. Los ataques continuaron en agosto y septiembre, en los sitios de Zapotillo, Porotillo y Panupali ⁴⁸, además de muchos otros en la región oriental ecuatoriana. Sólo el 2 de octubre de 1941, en el puerto de Talara, se firmó un armisticio, que inexplicablemente establecía una zona desmilitarizada dentro del territorio ecuatoriano ocupado por el Perú, y no de acuerdo a la línea del *statu quo* fijada por los dos países en 1936.

En estas condiciones de debilidad militar y diplomática, acudió el Ecuador a la Reunión de Consulta de Cancilleres de 1942, y en esas penosas circunstancias fue obligado a firmar el famoso Protocolo; documento que quiso constituirse en la solución del interminable conflicto fronterizo, pero que no ha sido sino el fin de un capítulo, y al mismo tiempo, el inicio de esta última etapa de las relaciones republicanas entre el Ecuador y el Perú; que lejos de ser una etapa de amistad y paz, ha estado llena de pugnas y tensiones, la cual esperamos que acabe con la firma de un nuevo tratado

⁴⁶ Gral. Miguel Montero Tafur, *El conflicto militar del Perú con el Ecuador (1941)*, Colección Perú Histórica, Lima, 1976, págs. 46 y 111-112.

⁴⁷ *Ibid.*, pág. 124.

⁴⁸ *Ibid.*, págs. 171-176.

que solucione los problemas que el de 1942 inició. La firma del Protocolo de Río de Janeiro se realizó el 29 de enero, suscribiéndolo los cancilleres Alfredo Solf y Muro y Julio Tobar Donoso, por el Perú y el Ecuador, respectivamente, firmado igualmente por los cancilleres de Chile, Argentina, Brasil y los Estados Unidos. Todos estaban conscientes de las circunstancias históricas en que se forzaba a nuestro país a aceptar las condiciones impuestas en el Tratado. El canciller Aranha al despedir al ecuatoriano, según la exposición de Tobar Donoso al Congreso extraordinario de 1942, habría dicho: "Vayan a su país, trabajen mucho, organicense y tengan fe en que la injusticia no es permanente".⁴⁹ El canciller americano Sumner Welles se habría expresado de la siguiente manera cuando el diplomático ecuatoriano Dr. Humberto Albornoz le explicaba que el Ecuador no había estado preparado para una guerra porque confiaba en el Derecho Internacional y en el panamericanismo: "¡Principios del Derecho Internacional! ¡Panamericanismo! Estos sirven para resolver problemas. Ustedes no son un problema en América. Ustedes, con su falta de resistencia militar no han hecho de su problema un problema americano."⁵⁰

El Protocolo de Río de Janeiro fue aprobado por el Congreso Nacional del Ecuador el 26 de febrero del mismo año, dentro del plazo perentorio fijado en el mismo documento, cuando todavía no acababan de desocupar las tropas peruanas, la provincia de El Oro.⁵¹ Los ecuatorianos aún no entendemos la impavidez del presidente ecuatoriano, el Dr. Carlos Alberto Arroyo del Río, ante los aprestos militares que hacían los peruanos desde fines de 1940, y luego ante los acontecimientos posteriores. Como un hombre tan preparado: maestro universitario, excelente juriconsulto, famoso parlamentario con recia personalidad y un verbo florido, sin embargo, no arengó a los muchedumbres ciudadanas, no organizó al país para la defensa, nos es todavía inexplicable. En vez de seguir el ejemplo de Alfaro, en 1910, el presidente Arroyo "prefirió confinarse en su "torre de marfil", guardando un hermético silencio, cumpliendo normalmente sus funciones oficiales, prestando su usual consejo a la Cancillería y siguiendo con cierta parsimonia contemplativa el curso de los tremendos ofrecimientos".⁵²

⁴⁹ Gonzalo Escudero, *Justicia para el Ecuador*, Edit. Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 1968, pág.143.

⁵⁰ *Ibid.*, pág. 118.

⁵¹ *Ibid.*, págs. 142-143.

⁵² *Ibid.*, pág. 154. ⁵³ *Ibid.*, pág. 461.

Lc.3. Después del Protocolo de 1942. - La firma y la aprobación de este documento tuvo su epílogo en la revolución del 28 de mayo de 1944. En ella se interrumpió el mandato del presidente Arroyo y el pueblo exigió sanción para los ciudadanos inculpados de la tragedia nacional. La nación ecuatoriana no estuvo preparada para "la conmoción espiritual después de conocer, de la manera más sorpresiva, que se había suscrito un instrumento de fronteras que le imponía el despojo de casi la mitad de su territorio"⁵³ según lo expresado por el embajador Escudero. El objetivo de la revolución era castigar a los culpables de la tragedia nacional. El 22 de junio se apresó al ex-canciller Tobar Donoso, posteriormente se emitió el decreto de enjuiciamiento en contra de él, junto con las demás personas que intervinieron en los acontecimientos militares y diplomáticos de 1941 y 1942. En la Asamblea Nacional Constituyente que se inauguró el 10 de agosto de 1944, se presentó un revolucionario proyecto de acuerdo, lleno de "saña vindicativa" en contra de los actores principales del desgarramiento patrio. Voces de prudencia sobre este delicado proceso de justicia que podía desgarrar aún más los sentimientos dolidos del alma nacional; ya que si se castigaba tanto a los culpables de la traición como a los culpables de la debilidad de la nación; hubiera sido inmensa la lista de militares y políticos enjuiciados, como muchos fueron los que protagonizaron el proceso de deterioro económico e institucional del estado durante la larga década de inestabilidad política interna que precedió a la firma del documento de Río de Janeiro. Finalmente, el 20 de enero de 1945, la Asamblea aprobó unas conclusiones sobre los causales de la mutilación patria⁵⁴.

Había pensado en revisar ligeramente el período comprendido desde el inicio de la demarcación de la frontera, acaecido el 1 de junio de 1942, hasta que ésta se suspendió por el problema de la inejecutabilidad en 1948; sin embargo, el día en que iba a terminar este esbozo histórico, me entregaron de parte de un amigo peruano, la copia del libro: "Mito y realidad de una frontera: Perú, Ecuador 1942-1949", del historiador peruano Ernesto Yepes, que consta principalmente de la traducción del informe que George McBride presentara ante el Departamento de Estado del gobierno de los Estados Unidos, luego de más de seis meses de haber terminado su función como asesor técnico de su país para la Comisión Mixta Demarcatoria de Límites, el 13 de julio de 1949.

⁵³ *Ibid* pág. 161

⁵⁴ *Ibid* págs. 161-167

El ingeniero McBride, por dos ocasiones trató de conseguir la autorización para la publicación de su trabajo, pero este documento ha sido considerado de carácter confidencial por muchos años, y solo recientemente ha sido "declasificado" y permitida su difusión. Su contenido consiste en siete capítulos, el primero es una muy buena descripción del territorio en disputa, considerando a éste como el comprendido entre las máximas aspiraciones de los dos países, un área de alrededor de 350.000 km² entre el Amazonas-Marañón-Huancabamba y las cumbres de la Cordillera Central de los Andes Ecuatorianos en la región amazónica, y entre los ríos Tumbes y Zarumilla en la región costera. El capítulo del desarrollo histórico es básicamente objetivo e imparcial, aunque no menciona la importancia de la evangelización jesuita y, la intensa relación de Quito con el gran río desde su descubrimiento hasta fines del siglo dieciocho, y además, sobrestima la importancia de la línea del *statu quo* de 1936. Tampoco analiza el significado de la preparación del ejército peruano con la Agrupación del Norte a inicios de 1941, como prueba para determinar la responsabilidad del país agresor.

En el capítulo "El Protocolo de Río de Janeiro", el informe reconoce el poco conocimiento que se tenía de la realidad geográfica de gran parte de la región fronteriza: "Las confluencias de los ríos resultaron estar a algunos kilómetros de distancia de donde los mejores mapas iniciales indicaban que debían estar; las fuentes de algunos ríos estaban en un lugar muy diferente de donde generalmente se pensaba que deberían situarse, e incluso una cadena de montañas (la Cordillera del Cóndor) mostró estar en una posición, dirección y carácter totalmente diferentes respecto a lo que antiguamente se había supuesto."⁵⁵ Sobre la falta de una salida propia del Ecuador al Amazonas, McBride sostiene que: "Esta fue una enorme renuncia sentimental de parte de Ecuador, y ha sido la base de una insatisfacción continua con el Protocolo de parte de numerosos e influyentes elementos de ese país".⁵⁶ Indudablemente, el asesor norteamericano nunca vislumbró el avance vial ecuatoriano, y el efecto que eso tendría en la utilidad comercial del puerto amazónico ecuatoriano para todas las comarcas de la amazonia central y occidental, y su comunicación con la Cuenca del Pacífico.

El cuarto capítulo es el más extenso, en él se relata con detalles y pleno conocimiento de causa el proceso de demarcación de la frontera de

⁵⁵ Ernesto Yepes, *Mito y realidad de una frontera: Perú-Ecuador 1942-1949*, Servicios Editoriales Didi de Artega S.A., Lima, 1996, pág. 120.

⁵⁶ *Ibid.*, pág. 120.

los dos países. Según McBride "la Comisión peruana tendría poca libertad para aplicar los términos del Protocolo respecto a las <<concesiones recíprocas>> y que estaría dirigida probablemente más por el deseo de su gobierno de obtener o retener cualquier posible porción de territorio que por el interés de hacer una nueva frontera de acuerdo con la <<realidad geográfica>>"⁵⁷. Mientras los comisionados peruanos tendieron a tomar una actitud inflexible por su falta de independencia de su sede central, los ecuatorianos parecían más inclinados a cooperar, ya que tuvieron mayor libertad para hacerlo. Con respecto a la posición de uno de los jefes ecuatorianos designado como técnico para la demarcación, McBride se consideró que "esta actitud probablemente puso a su país en situación de desventaja en algunas ocasiones".⁵⁸ El trabajo demarcatorio fue arduo y extenso, pues la mayor parte de los límites corría a través de un territorio virtualmente inexplorado, esto es en la región oriental. Desde que éste se inició, "resultó evidente que el Perú iba a mantenerse firme en su deseo de que el trabajo efectivo fuera ejecutado por las Comisiones de Demarcación de los dos países con la menor intervención posible de los mediadores o de sus asesores técnicos."⁵⁹ Esta circunstancia y la difícil relación entre los gobiernos de los mediadores por la actitud de Argentina en la guerra mundial, cambió la naturaleza de las obligaciones que correspondían a los asesores técnicos, quienes no acompañaron a la Comisión Mixta en su trabajo de campo y solo actuaron con ella en forma indirecta. Sin embargo, el asesor técnico de los Estados Unidos tuvo un gran protagonismo pues el coordinó el reconocimiento aéreo y fue la única persona que estuvo involucrada desde el inicio de la demarcación hasta que ésta se suspendiera.

Según el asesor técnico norteamericano, para mediados de 1949, la mayor parte de la frontera había sido reconocida, fijada en forma definitiva y completamente demarcada; solo faltaban unas pequeñas secciones a lo largo de las cabeceras del Lagartococha y del Güleppí, y aproximadamente 130 km a lo largo de la divisoria de aguas de la Cordillera del Cóndor. Esto lo dice a pesar de que el Protocolo de Río de Janeiro nunca mencionó esa cordillera, sino la divisoria de aguas del Zamora y del Santiago; divisoria que existe cuando el río Zamora cambia de nombre al Santiago, en la confluencia con el Yaupi, pero que luego se ramifica en dos divisorias: la del Zamora con el Cenepa, en el ramal principal de la Cordillera del Cóndor;

⁵⁷ *Ibíd.*, pág. 126

⁵⁸ *Ibíd.*, pág. 127

⁵⁹ *Ibíd.*, pág. 136

y la del Santiago con el Cenepa, en un ramal lateral. Lo que describe con detalle McBride en su informe es el difícil terreno y lo denso del bosque en la Cordillera del Cóndor. Lo difícil que era conseguir alimentos, equipos y provisiones; las enfermedades que provocaban los insectos; y la rigurosidad de la labor de las brigadas de trabajo y de los jefes que dirigían la tarea exploratoria.⁶⁰ Esta descripción de McBride confirma el hecho de que los peruanos, antes de la firma del Protocolo de Río de Janeiro, no conocían esta región de la cuenca del Cenepa, sino tal vez su parte baja, y tampoco conocían de su geografía; de otra manera no habría ocurrido tamaño error en la descripción de la línea fronteriza.

McBride describe las consecuencias favorables del tratado de límites, y también preve algunos problemas que se presentarían en el futuro por falta de ciertas definiciones. El principal de estos, con respecto a la frontera marítima, cuya línea no estaba considerada en el Protocolo. En efecto, este hecho les ha ocasionado a pescadores ecuatorianos y peruanos, innumerables problemas con los guardias costeros del país vecino, puesto que existen diferentes interpretaciones sobre la dirección de la frontera marítima. En el último capítulo de su informe, el geógrafo norteamericano avista ya la posibilidad de una posible demanda de revisión del documento firmado en Río de Janeiro. Inclusive, McBride hace un listado de argumentos que el Ecuador pudiera esgrimir para solicitar esta revisión, y sostiene que: "En cualquier tentativa de revisar el Protocolo, es probable que Ecuador no intente, en esta etapa de la demarcación, abandonar el acuerdo totalmente. Ecuador tratará quizá de asegurar sólo una salida propia al Amazonas, algo similar al enclave colombiano de Leticia, y así retener su *status* como un <<país amazónico>>."⁶¹

En efecto, desde el descubrimiento en 1948, y gracias al plano aerofotogramétrico de la Cordillera del Cóndor elaborado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, de la inexistencia del *divortium aquarum* del Zamora y del Santiago en esa cordillera; los gobiernos ecuatorianos comenzando por el de Don Galo Plaza Lasso, han sostenido la inejecutabilidad del tratado. Desde 1948 hasta 1960, la actitud ecuatoriana era de negociar, con la asistencia de los Mediadores, un convenio complementario que remedie el grave error del Protocolo de Río de Janeiro. Para Gonzalo Escudero, los gobiernos de los países Mediadores, fundados en un espíritu de justicia y equidad, tenían la aspiración de que en ese

⁶⁰ *Ibid.*, pág. 171

⁶¹ *Ibid.*, pág. 237

convenio, se repararía "el máximo agravio contra el derecho que se consumó mediante la absurda privación del condominio amazónico al Ecuador".⁶²

El gobierno del Perú, como era lo políticamente racional, se opuso a cualquier tipo de revisión, aún rebelándose contra la realidad geográfica descubierta. El proceso de demarcación se suspendió indefinidamente. La cancillería ecuatoriana con la evidente inejecutabilidad de al menos parte del "Protocolo" del año 42, impulsó en los foros internacionales la tesis de la revisión de los tratados injustos, desde la brillante exposición de la misma del canciller ecuatoriano, el Dr. Dn. José Vicente Trujillo, en la Conferencia Panamericana de Petrópolis de 1947. A partir de entonces, la convicción en el espíritu de los ecuatorianos, fue robusteciéndose en la necesidad de acceder legítimamente a una soberanía amazónica. Intelectuales, profesores, estudiantes y muchos otros ciudadanos de todas las ciudades ecuatorianas, se rebelaban contra la injusticia cometida contra su Patria.

Esto ocurría muy especialmente entre los habitantes de Guayaquil, Cuenca y Loja; capitales de las tres regiones mas afectados en su historia y en su futuro por el acuerdo firmado entre Ecuador y Perú en 1942. Cuenca y Loja, fueron por más de un siglo, puertas principales de la evangelización amazónica de los jesuitas, que utilizaban el Paute y el Zamora para comunicarse con la gigantesca región selvática; los poblados de Borja y Santiago son pruebas palpables de la existencia de esas rutas. No permanecieron estables en el tiempo por interrupciones originadas en la rebeldía de los pueblos shuaras y ashuaras en contra de los abusos de los colonos. Esas hábiles y aguerridas naciones indígenas, habitaban una gran parte de la zona entre el margen izquierdo del Bajo Marañón y de las cuencas medias y altas del Pastaza, del Morona, y del Santiago; y los contrafuertes de la cordillera central de los Andes ecuatorianos. Si bien, no eran frecuentadas masivamente por los habitantes de las dos ciudades del sur del Ecuador, sus jóvenes aventureros y sus sacrificados misioneros incurrían en toda esa región, visitando comúnmente los famosos Pongos de Manseriche, en los años anteriores a la firma del controvertido tratado limítrofe. Guayaquil, por otro lado, mirando al futuro, previendo la conversión de la llamada "Perla del Pacífico", en un puerto intercontinental que sea el núcleo más occidental de la ruta que comunique a los dos océanos más grandes del mundo, por la Amazonia y el puerto ecuatoriano en el Marañón, se convirtió en el baluarte de la reivindicación nacional.

⁶² Gonzalo Escudero, *Justicia para el Ecuador*, Edit. Casa de la Cultura Ecuatoriana, Quito, 1968, pág. 174

Luego de más de una década de estancamiento diplomático, y ante la realidad del sentimiento del alma ecuatoriana, el 17 de agosto de 1960, el Presidente electo, Dr. Dn. José María Velasco Ibarra, pronunció en la ciudad de Riobamba en la inauguración del monumento al Capitán Chiriboga, oficial ecuatoriano caído en la defensa nacional, las palabras que muchísimos querían oír:

"¿Puede el Ecuador, Señores militares, Señoras y Señores, que me escucháis, puede el Ecuador, que colonizó el Amazonas, que ocupó el Amazonas, puede el Ecuador quedar reducido ahora a la cordillera oriental y al mar con unos pequeños declives hacia el oriente? ¿Hay justicia en esto? ¿Hay en esto cooperación sudamericana? ¿No estamos restableciendo aquí, en este Continente nuevo con tan pocas gentes y con tierras tan extensas, el exclusivismo imperialista que ha sido la desgracia en muchas horas de Europa la Grande? No, no hay justicia en la humillación, en el arrinconamiento del Ecuador entre el mar y la montaña".

"Ayer o esta mañana, leí en un periódico que las autoridades peruanas reclaman que se cumpla el Protocolo de Río de Janeiro. Pero yo pregunto ante vosotros: ¿Es que éste es un tratado? ¿Cabe que se firme un tratado con provincias invadidas? ¿Cabe que se celebre un contrato con la pistola en el pecho del contratante? El Protocolo de Río de Janeiro es un tratado nulo. ¡Nosotros no queremos la guerra en el mundo sudamericano, pero no reconoceremos jamás el Protocolo de Río de Janeiro!"⁶³.

Yo tenía diez años cuando el presidente Velasco proclamó la posición de su futuro gobierno ante el problema territorial con el vecino del sur, y recuerdo la euforia que se sintió en el alma nacional. El 23 de octubre de 1960, la cancillería ecuatoriana oficializó el reclamo, respaldada por la opinión pública nacional, y se inició un nuevo período de tensas relaciones entre las fuerzas armadas del Ecuador y del Perú, que ha tenido más de un momento crítico. La paz de Río de Janeiro duró menos de veinte años.

La declaración del Dr. Velasco repercutió intensamente en el sistema educativo público y privado. Se popularizó el lema: "El Ecuador es, ha sido y será, país amazónico". Nunca se tuvo muy claro si el reclamo de los ecuatorianos era el de una revisión total o sólo parcial de la línea establecida

⁶³ *Ibid.*, pág. 180

en Río de Janeiro. Se produjo un efecto negativo en las relaciones entre los puestos fronterizos orientales de las dos naciones, que pasaban por períodos de cooperación amigable seguidos por otros tensos. Surgieron enfrentamientos militares ocasionados, especialmente, en las zonas no delimitadas y en la región en donde el protocolo es inejecutable y los territorios están indivisos.

I.d. Paquisha y Tiwinza

Muchas de las crisis militares se han presentado a fines de enero de algunos; siendo éste el mes en el que se recuerda la firma del inconsulto y controvertido tratado. Han habido dos ocasiones en los últimos quince años en que estos enfrentamientos han originado verdaderos riesgos que amenazaban con terminar en destructivas guerras generalizadas. En éstas se interrumpieron las relaciones comerciales, se movilizaron los ejércitos, se llamaron a las reservas y se prepararon a los países para lo más trágico; una guerra entre naciones hermanas. Hubieron ataques aéreos, muertos y heridos, en lugares que fueron verdaderos sitios de batalla en las dos guerras "no declaradas". La acción diplomática de los gobiernos en conflicto y la de los países amigos, especialmente la de los llamados como garantes de paz por el Protocolo de Río de Janeiro, impidieron que estallen guerras totales con impredecibles consecuencias. La gravedad de estos dos peligrosos acontecimientos son suficientes para que los gobiernos del Ecuador y del Perú hagan de su máxima prioridad, el encuentro de soluciones definitivas que borren la posibilidad de que hechos como estos se repitan en el futuro perjudicando, de esta forma, al progreso de nuestros pueblos.

La primera de estas crisis sucedió a comienzos de 1981, con el ataque peruano con helicópteros artillados a tres puestos militares ecuatorianos. En ese entonces, el presidente del Ecuador era el Ab. Dn. Jaime Roldós Aguilera; quien había aprobado la continua ocupación militar ecuatoriana de las posiciones de Paquisha, Mayaico y Machinaza; destacamentos ubicados en la ladera oriental de la Cordillera del Cóndor, que correspondían a los nombres de tres poblaciones de la provincia de Zamora ubicados en el valle del Nangaritzza, en la otra ladera de esa cordillera andina. El gobierno del Perú dirigido por el Arq. Fernando Belaunde fue implacable en su accionar militar y, no dio oportunidad al diálogo, puesto que aducía que esas posiciones habían sido abiertas algunos años antes por unidades de su ejército, y abandonadas, posteriormente, por las dificultades logísticas para

proveerlas. Los puestos ecuatorianos que estaban en una zona ni práctica ni legalmente delimitada, fueron reiteradamente atacados por cuadrillas de helicópteros peruanos.

A pesar de que el ejército ecuatoriano ya no estaba en la posición precaria en que estuvo en el año 1941; puesto que tras una década de explotación petrolera había adquirido modernos implementos de guerra, prevaleció el espíritu pacifista de nuestro pueblo, y el gobierno del Ab. Roldós Aguilera ante la presión belicista de nuestro vecino del sur, ordenó el desalojo de las tres posiciones que habían sido mantenidas por nuestros soldados ante los reiterados ataques peruanos. El canciller ecuatoriano, el Dr. Alfonso Barrera Valverde, hizo una brillante exposición en la Organización de los Estados Americanos, sobre la realidad de los hechos y expuso ante los líderes del continente la existencia de la herida abierta entre nuestras naciones:

"La Cordillera del Cóndor no asoma mencionada en el Protocolo, asoma puramente en la voluntad y en el deseo del Perú. Entonces, el Perú decide imponer la Cordillera del Cóndor, quiere imponernos hasta ahora y a quién tenemos que preguntarle si es o no así, es al Perú; y si se le dice que no, el Perú dispara y arrasa.

Esta es la situación actual señores. Puede comprobarse porque está aquí a disposición de todos el Protocolo de Río de Janeiro, donde no hay mención alguna de la Cordillera del Cóndor. Yo acudo a la conciencia continental y pregunto: ¿qué hace un país con un Tratado de Límites donde no está el accidente que debía estar? Esa respuesta no ha sido todavía dada por el Perú ni por nadie, porque es una respuesta imposible y entonces lo que nosotros le decimos al Perú es algo muy simple: Señores, siéntense a conversar, negocien. El Perú dice: primero disparo y luego converso, si quiero, y si no, ni siquiera converso. Este es el drama que hoy nos ha reunido, señores, y ésta la acusación que formulo directamente al Gobierno del Perú, en la persona de su Canciller."⁶⁴

Posterior conversaciones de jefes militares ecuatorianos y peruanos contribuyeron a calmar los ánimos y restablecer relaciones normales en nuestras fronteras pobladas.

⁶⁴ Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Ecuador, *Misión en Washington*, 1981, pág. 17

A mediados de 1982, ya se estaban normalizando las relaciones entre los dos países. Pasaron varios años en el que los incidentes fronterizos fueron menores debido al diálogo y comunicación entre los ejércitos nacionales. Durante el gobierno del Dr. Rodrigo Borja Cevallos en el Ecuador, y del Dr. Alan García en el Perú, se encontró que el ejército peruano había construido un pequeño destacamento en un sitio que llamaron Pachacútec, en tierras claramente definidas por el Protocolo de Río de Janeiro y por el árbitro brasileño Dias de Aguiar, como ecuatorianas. Las relaciones se pusieron sumamente tensas, pero gracias a la acción diplomática, muy hábilmente dirigida por el canciller Dr. Diego Córdóvez, y negociaciones directas, se llegó al llamado Pacto de Caballeros, evitando enfrentamientos militares. Se inició una etapa de acercamiento entre los líderes del Ecuador y del Perú con la visita del Ing. Alberto Fujimori. El gobierno del Ecuador había propuesto el arbitraje papal para la solución del conflicto territorial existente; mas el presidente del Perú aceptaba únicamente una mediación en un proceso de demarcación limítrofe que no reconocía la realidad del problema territorial. Sin embargo, algún avance se había hecho: "el Presidente Alberto Fujimori envió al Jefe del Estado ecuatoriano una comunicación en la que por primera vez el Perú admitía que había un contencioso entre los dos países."⁶⁵

Durante el gobierno del Arq. Sixto Durán-Ballén, a fines de 1994 y comienzos de 1995, luego de una etapa de estabilidad entre estos dos países, se suscitaron acontecimientos que amenazaron con romper este equilibrio; y es así que en enero de 1995, se produjeron los mayores enfrentamientos militares después de la firma del Protocolo de Río de Janeiro. Estos hechos sucedieron alrededor de los destacamentos militares ecuatorianos de Tiwinza, Base Sur y Cueva de los Tayos, ubicados todos en la cuenca del Alto Cenepa, zona de difíciles condiciones selváticas y climáticas que se encuentra dentro de la región no delimitada. El gobierno del Ecuador solicitó la mediación de los países garantes; quienes mostraron su buena disposición para lograr un acuerdo de paz. Durante más de treinta días los soldados y oficiales ecuatorianos resistieron firmemente los ataques del ejército peruano. El gobierno del Arq. Dn. Sixto Durán-Ballén, con el apoyo incondicional del pueblo ecuatoriano respaldaron con decisión indeclinable al ejército. El Presidente popularizó el lema de "Ni un paso atrás". Las fuerzas militares peruanas sufrieron importantes pérdidas materiales y humanas en sus frustrados intentos de ocupar las posiciones ecuatorianas. Los riesgos de una guerra generalizada eran evidentes, los dos países estaban

⁶⁵ Córdóvez Diego, *Memorias de Relaciones Exteriores*, Quito 1992, pág. 78.

movilizados, fuerzas especiales del ejército peruano, lideradas personalmente por el Presidente Fujimori, luchaban infructuosamente, por dominar las selvas de la cuenca alta del Cenepa. Seguramente, la evidente preparación militar ecuatoriana impidió que el Perú intenté otra invasión a la provincia de El Oro, como la que ocurrió en el año 1941.

Finalmente, los militares peruanos y el Ing. Alberto Fujimori accedieron a que su gobierno firmara en Brasilia, el 17 de febrero de 1995, el Acuerdo de Paz de Itamaraty, al que se llegó con la activa participación de los países garantes. En éste, el Perú reconoció públicamente, por primera vez desde 1942, la existencia del problema fronterizo y la necesidad de resolverlo por la vía pacífica. Empero, no fue suficiente este acuerdo para restablecer finalmente la paz. Sólo luego de la firma de la Declaración de Montevideo, el 28 de febrero de 1995, se inició verdaderamente el cese definitivo de hostilidades.

Continúan realizándose conversaciones entre los dos países con la directa colaboración de los países garantes: Estados Unidos, Argentina, Chile y Brasil. Estas conversaciones deberán de arribar a la firma de un Convenio que solucione la inejecutabilidad del tratado de límites existente, y cree finalmente las condiciones de amistad que necesitan nuestros pueblos hermanos para lograr su desarrollo y progreso.

El objetivo de este libro es el de contribuir con ideas que vislumbren el desarrollo amazónico al darse las condiciones de paz e integración entre el Ecuador y el Perú. Estas ideas pueden ser aplicables en el proceso en que se hallan las conversaciones de paz.

II

Descripción de la Amazonia y su resumen histórico

II.a. Generalidades de la Amazonia

Describir la geografía de este gigantesco valle tropical es una tarea muy compleja, no solo por las limitaciones del lenguaje para ilustrarlo, sino porque su total recorrido, si se desea realizar un trabajo completo y prolijo, resultaría sumamente largo y peligroso.

Algunas ocasiones, en vuelos comerciales y particulares, hemos tenido la oportunidad de sobrevolar la Amazonia. Tal vez, el viaje aéreo más interesante fue uno realizado en 1986, entre Brasilia y Manaus, durante una tarde despejada que nos permitió observar una gran extensión de la Amazonia Surbrasileña, incluyendo el sector de la confluencia del Madeira con el Amazonas. Esta extensa alfombra verde, fondeada por el plateado reflejo del agua, advertía que se trataba de suelos inundados. Los caudalosos ríos con radicales diferencias en sus formas, mostraban su singular matiz desde el café barroso al azul brillante, coloraciones diferentes que indicaban, unas veces, la velocidad de sus torrentes acuáticos o la naturaleza de sus lechos; otras, la influencia de una variada y exótica vegetación de singulares y diversos orígenes. Sin embargo, lo que más impresiona a los pasajeros al atravesar por aire la Amazonia es indudablemente su dimensión, la estupenda inmensidad de este subcontinente tropical. Al respecto, el brasileño Samuel Benchimol, en su libro sobre la Amazonia, señala lo más representativo de esta región en los siguientes términos:

- vigésima parte de la superficie terrestre,
- cuatro décimas de América del Sur,
- tres quintos del Brasil,
- un quinto de la disponibilidad mundial de agua dulce,

- un tercio de las reservas mundiales de florestas latifoliadas.⁶⁶

La región es tan grande y se ven relativamente tan pocas manifestaciones de población humana, que parece estar más deshabitada que los propios desiertos. En la Amazonia solo habitan dos y medio milésimas de la población mundial, en contraste con los siete millones de kilómetros cuadrados que ocupa en extensión. Para ilustrar mejor el tamaño y la densidad poblacional de la Amazonia nos permitimos reproducir un cuadro que aparece en el interesantísimo libro *Uma Geopolítica Pan-Amazônica* del general Carlos de Meira Mattos.

Cuadro No. 1

Datos Estadísticos sobre Pan-Amazonia⁶⁷

País	Km2 (Unid.mil)	% Area	Población (1.000 Hab)	Densidad (hab./km.)
Brasil	4.871	69	10.00	2,00
Bolivia	648	9,2	500	0,77
Perú	610	8,7	540	0,88
Ecuador	134	1,9	70	0,59
Colombia	624	8,8	260	0,41
Venezuela	176	2,4	15	0,08
Totales	7.063	100,0	11.385	1,60

⁶⁶ Carlos de Meira Mattos, *Uma Geopolítica Pan-Amazônica*. Rio de Janeiro, (Livraria José Olimpo Editora S.A., 1980), pág. 23

⁶⁷ *Ibid.*, pág. 23

Tratamos de actualizar estos datos a través de las publicaciones más recientes de las Secretarías pro-tempore del Tratado de Cooperación Amazónica, pero no nos fue posible conseguirlos. Debemos aclarar que la información referente a la extensión amazónica, no es exacta, puesto que las fronteras entre Ecuador y Perú aún no están totalmente definidas. Para visualizar los cambios poblacionales ocurridos, hacemos referencia al último Censo poblacional ecuatoriano de 1990, que para las cinco provincias amazónicas determinaba la existencia de 372.533 habitantes ⁶⁸. Estas variaciones poblacionales originan de igual manera cambios para las densidades poblacionales en el cuadro anteriormente presentado.

II .a.1. Límites.- El gran valle amazónico está limitado:

Al noreste por la Guayanas, que aunque tiene las mismas características físicas que la Amazonia, cuentan con sistemas fluviales atlánticos independientes.

Al norte por los afluentes del Orinoco, (880.000 km²), a cuya cuenca, que se extiende por Colombia y Venezuela, podría conectarse la del Amazonas por medio de un canal que una las nacientes del Guainia-Negro con las del Orinoco. Este gran río atraviesa Venezuela para desembocar caudalosamente frente a la isla Trinidad, entre el mar Caribe y el océano Atlántico.

Al noroeste se encuentran los llanos venezolanos y los orientales colombianos. La gran parte de las vertientes de estos, van a ríos amazónicos. Estas planicies se diferencian de la mayor parte de la región amazónica porque presentan características climáticas y de vegetación distintas. Más al occidente, están los majestuosos Andes.

Al oeste y al suroeste se encuentran los Andes colombianos, ecuatorianos, peruanos y bolivianos con sus estribaciones orientales, desde donde fluyen gran parte de las aguas que llenan la Amazonia; éstas inician su recorrido en los picos nevados de los Andes centrales sudamericanos.

Al sur se encuentran las planicies de Matto Grosso y la región del Chaco, que separan la Amazonia de la pintoresca cuenca del Río de la Plata, segunda en dimensión en el continente sudamericano.

⁶⁸ Datos del Instituto Nacional de Censos, 1990

Al sureste hay elevaciones que separan la región amazónica de sistemas fluviales independientes en el centro-oriente del Brasil, entre los que se destaca, principalmente, la cuenca del río San Francisco.

Al este, se encuentra el gigantesco delta que el gran río forma al penetrar en el océano Atlántico.

I.a.2. Descripción de la cuenca amazónica.- La cuenca amazónica está localizada en plena zona tórrida y ocupa más de una cuarta parte de América del Sur. El río Amazonas tiene un curso casi paralelo a la línea equinoccial: entre dos y tres grados al sur del ecuador.

Para los hispanoamericanos, el Amazonas nace en la confluencia del Marañón con el Ucayali ⁶⁹. Considerando el gran caudal del Marañón, muchos investigadores no dudan en aceptar a éste como el origen del Amazonas. La teoría fue formulada y comprobada por el sabio Raimondi, quien hizo el cálculo matemático de los caudales y, luego de comprobar el mayor caudal del Marañón, sostuvo que sería un contrasentido que un río menor reciba a uno mayor. Así pues, aunque el Ucayali es más largo, es tributario secundario del Amazonas. Aceptar lo contrario "sería lo mismo que si en un animal de cola muy larga se considerase ésta apéndice del mismo animal" ⁷⁰. Sin embargo, algunos geógrafos sostienen que por ser más largo el Ucayali, éste es la fuente originaria del Amazonas.

El publicista y explorador peruano-francés, Bertrand Flornoy, en un artículo publicado en el diario *El Comercio* de Lima del 3 de mayo de 1952, afirma: "La discusión sobre el origen del Amazonas tiene en la actualidad, un carácter sentimental e histórico al igual que un carácter de exactitud científica" ⁷¹.

Luego, sostiene la preeminencia del Marañón por su mayor caudal. Se puede dar crédito, entonces, a la apreciación universal de que el Marañón (1.790 km) es el origen del Amazonas (4.000 km).

El Marañón nace en la cordillera de Huayhuash, cruza la cordillera central de los Andes por el pongo de Rentema y la oriental, por los de

⁶⁹ Para los brasileños, la unión del Marañón y el Ucayali forma el Solimoes que aguas abajo de Manaus y luego de la desembocadura del Río Negro se llama Amazonas.

⁷⁰ Avencio Villarejo, *Así es la selva*. (Iquitos, Centro de estudios de la Amazonia, CETA, 1988), pág. 59.

⁷¹ *Ibid.*, pág. 70.

Manseriche; división geográfica que lo divide en Alto y Bajo Marañón. Este espectáculo natural de apresuradas y violentas corrientes de agua, situadas luego de la confluencia del río Santiago, impide el tránsito fluvial entre las dos partes del río. El Alto Marañón surca el continente de sur a norte, encañonado por grandes cordilleras y, al igual que sus principales afluentes: el Chinchipe, el Cenepa, y el Santiago, tiene orillas escarpadas con quebradas muy pronunciadas. La región es poco conocida y con escasa población.

Los pongos de Manseriche, por su especial belleza, bien podrían ser un lugar turístico invalorable, y además posee un inmenso potencial hidroeléctrico. Después de estos, el Marañón se vuelve como empujado por la fuerza de los ríos Santiago, Morona y Pastaza hasta encauzarse casi paralelo al ecuador, del oeste al este.

El Bajo Marañón recibe por su margen izquierda, las aguas del Tigre, que nace también en tierras ecuatorianas. Por la margen derecha se le une el río Huallaga que avanza hacia el norte desde las serranías del centro del Perú y recoge las aguas de los Andes centrales de este país. Los principales afluentes del Huallaga son el Parapapuma, el Cainarache y el Shanusi en cuya confluencia está el importante puerto peruano de Yurimaguas.

El Ucayali tiene 2.885 km. de longitud y llega a medir en sus tramos más anchos entre 400 y 2.000 metros. Recibe muchos nombres a través de su curso. Según algunos estudiosos: "el Ucayali nace con el nombre de Monigote, en los glaciales de la cordillera de Chile, del departamento de Arequipa y sigue su curso hasta encontrar el Apurímac... el Apurímac conserva su nombre hasta su confluencia con el Mantaro, luego se llama Ene, hasta recibir al Perenne, desde donde se llama Tambo, hasta encontrar al Urubamba. En las juntas del Tambo-Urubamba toma definitivamente su nombre de Ucayali"⁷².

Si se aceptara al Ucayali, como el origen del río-mar de Orellana, el recorrido total de éste sería 6.885 km; de ser así, el Amazonas, no solo sería el río más caudaloso del mundo, sino también el más largo, superando al Nilo (6.671 km) y al Misisipi (5.971 km.). En sus orillas se encuentra la ciudad-puerto de Pucallpa que tiene más de 150.000 habitantes, y es capital del departamento de Ucayali. Este puerto al este del Perú, es uno de los más importantes puntos de comunicación fluvial-terrestre entre la Amazonia

⁷² Villarejo Avencio, *Así es la Selva*, Centro de Estudios Teológicos de la Amazonia, Iquitos, 1988, pág. 31

peruana y el resto del país. Está directamente conectado con Lima por una vía que, aunque deficiente, ha relacionado a la capital del Perú, desde hace decenas de años, con la inmensa amazonia.

La unión del Marañón con el Ucayali y el nacimiento del Amazonas aparecen interesantemente descritos por el antes citado, Avencio Villarejo: "El Amazonas no nace como un niño, siempre en pequeñas rencillas con todo lo que oponga a sus veleidosos caprichos y constantemente vigilado por altos montes que le constriñen sus impetuosas manifestaciones juveniles: él entra a la vida en la plenitud de la edad, sereno y consciente de su predominio, gustoso de respetar derechos ajenos, pero iracundo e irresistible contra cualquier elemento que quiera interceptarle su hierática marcha. Los pleitos jurisdiccionales con sus vecinas orillas los va zanjando con suave energía, sin mostrar ese loco afán de hacer y deshacer de otros ríos juveniles como el Napo, Putumayo, Pastaza, Alto Ucayali, etc., que no pueden estarse quietos en su lecho. El Amazonas, sólo de tarde en tarde, altera un poco la posición escogida, como queriendo desentumecer el cuerpo o demostrar la inmensa potencia de sus robustos y grandes brazos"⁷³.

La anchura del Amazonas, en su convergencia originaria es de 4.000 metros; luego ésta tiene drásticas variaciones que la reducen en ciertos sectores a 2.000 metros. Más allá del trapecio de Leticia alcanza los 5.000 metros de ancho.

Al pie de la confluencia del pequeño río Itaya, y cerca de la confluencia del Nanay con el Amazonas que casi la rodea por el norte, está la acogedora y sencilla ciudad de Iquitos, la mayor de la amazonia peruana. Las márgenes del Amazonas en la capital del Loreto no son estables, el movimiento que se suscita en las orillas del gran río es un fenómeno bien documentado por el padre Joaquín García, en su libro titulado "El río que se aleja".

Sobre la orilla izquierda y a escasos cientos cincuenta kilómetros aguas abajo de Iquitos, aporta significativamente sus aguas al rey de los ríos, uno de sus más grandes afluentes, el fabuloso Napo (885 km), por el cual Francisco de Orellana y los hombres blancos entraron por primera vez en su cauce en diciembre de 1541. Esta expedición, que salió desde la Gobernación de Quito bajo el mando de Gonzalo Pizarro, entró el 12 de

⁷³ Avencio Villarejo, *Así es la selva*, (Iquitos, Centro de estudios de la Amazonia, CETA, 1988) pág. 59

Febrero de 1542 a las aguas del Marañón ⁷⁴.

Durante muchos años, los primeros de la conquista española, el Napo fue considerado por los exploradores como el origen del Amazonas. Su gran cuenca se origina en los deshielos del Antisana, Sincholagua, Llanganates y Cotopaxi; este último, está considerado como el volcán activo más alto del mundo, principales nevados de la Cordillera Central de los Andes ecuatorianos. En su curso superior, el Napo es correntoso y lleno de remolinos, pero al confluír con el Payamino, importante por las arenas auríferas que lleva en su lecho, y con el caudaloso Coca, vía de penetración que utilizó Gonzalo Pizarro en su expedición hacia El Dorado, el indómito Napo se torna navegable y adquiere las características de los grandes ríos amazónicos, siendo más importante aún, cuando está crecido. En sus orillas se encuentran los puertos ecuatorianos de Francisco de Orellana (Coca) y Nueva Rocafuerte. En su confluencia con el Aguarico, que nace en los Andes del norte del Ecuador, el Napo cuenta ya con 1.500 metros de ancho. Uno de los mayores afluentes del Napo es el Curaray, que inicia su curso en la selva ecuatoriana y desde la frontera actual es profundo y navegable. Hasta 1941, el Aguarico era totalmente ecuatoriano, pero luego del Protocolo de Río de Janeiro, un importante trecho de su curso ha pasado a formar parte de la actual frontera entre Ecuador y Perú.

La confluencia del Napo con el Amazonas es un espectáculo violento que se produce por el choque de los dos torrentes. Villarejo lo ha descrito de manera brillante, en los siguientes términos: "No se une mansamente con el Amazonas, como lo hacen la mayoría de los ríos, él lucha: cuando el Amazonas viene hinchado de orgullo y dominante, el Napo se regolfa hasta 50 Km. adentro, como reservando energías; pero cuando el Amazonas se achica un poco el Napo se lanza furioso contra él, le invade su curso y le doblega el brazo de Yanamono, haciéndole correr hacia arriba. El resultado de esta lucha milenaria entre dos colosos es el archipiélago de islas testigos formadas por los ingerentes despojos que deja la batalla de estos dos reyes de la selva." ⁷⁵

El Yavarí fluye por la margen derecha al gran río, conformando gran parte de la frontera brasileño-peruana. Por la margen izquierda, fluye al Amazonas el caudaloso Putumayo que, naciendo colombiano, sirve de

⁷⁴ Fr. Gaspar de Carvajal, José Toribio Medina, *Descubrimiento del Río de las Amazonas*, Colección Vida Amazonas, Sevilla, 1894, pág. 103

⁷⁵ Avencio Villarejo, *Así es la selva*, (Iquitos, Centro de estudios de la Amazonia, CETA, 1988), pág. 74

límite entre este país y el Ecuador; luego, es frontera entre Colombia y Perú; después es nuevamente colombiano al noroeste del "Trapecio de Leticia". Finalmente, es exclusivamente brasileño hasta su confluencia. En todo su recorrido, como páginas de la convulsionada historia limítrofe de esta zona, existen poblaciones de cuatro naciones: Ecuador, Colombia, Perú y Brasil.

El Yuruá o Jurúa (1.900 km), nace cerca de los límites de Perú, provincia de Ucayali, penetra en territorio de Brasil (Acre) y recorre grandes bajiales amazónicos; tiene localizado en sus márgenes al progresista puerto brasileño de Cruzeiro do Sul y desemboca en el Amazonas.

El río Yapura, nace y recorre, en sus primeros cientos de millas, tierras colombianas y luego de un larguísimo recorrido por tierras brasileñas, confluye al Amazonas por su margen izquierdo.

El Purús (3.380 km), que nace en el este del Perú, provincia de Ucayali, es otro de los principales afluentes del Amazonas por su margen derecha, cruza la Amazonia brasileña y atraviesa el Acre, rico estado del oeste de Brasil donde se encuentra el puerto de Río Branco, su capital.

El río Negro (2.200 km) es, posiblemente, uno de los más importantes afluentes del Amazonas por su orilla izquierda. Nace en Colombia con el nombre de Guainía, sirve de frontera entre este país y Venezuela, recibe las aguas del Casiquiare, importante río venezolano que en sus orígenes se comunica con el Orinoco. Luego de su largo recorrido, al unirse con el que los brasileños llaman, hasta entonces, Solimoes, formaría recién, -según ellos- el Amazonas. No obstante su voluminosidad, este gigantesco y anchuroso río no se puede considerar hermano del Amazonas, pues hay notables diferencias entre ellos. El diferente colorido de las aguas de ambos ríos al juntarse, nos hace suponer que cada uno quiere conservar su identidad. El Negro, manso y oscuro, debe su colorido a la defoliación de los grandes bajiales que baña su margen derecha durante su relativamente apacible trayecto. El Amazonas en cambio, avanza fuerte y barroso, imponiéndose claramente con una facilidad que asombra a propios y a extraños.

Pocos kilómetros antes de la unión del río Negro con el Amazonas, en los bancos de la margen izquierda de aquél, está el gran puerto de Manaus, ciudad que prácticamente se encuentra en el centro de la gigante Amazonia

suramericana por lo que es y ha sido, el eje de su desarrollo mercantil, industrial y cultural.

Después de la confluencia del río Negro, el Amazonas recibe otros afluentes de considerable importancia; por el margen derecho, el fabuloso Madeira cuyos orígenes están en los ríos Madre de Dios y Beni, que a su vez, nacen en los Andes del Sur del Perú y del norte de Bolivia, sirviendo durante un corto trecho, de frontera entre este país y Brasil. A orillas de su gran cuenca quedan los puertos de Trinidad y Porto Velho, boliviano y brasileño, respectivamente. El Madeira, desde su nacimiento como Mamoré en las altísimas mesetas bolivianas hasta su confluencia con el Amazonas, mide 3.240 km de largo. En este sitio, el rey de las aguas dulces mide ya 6.326 metros de ancho.

A continuación nos encontramos con el río Tapajós (1.980 Km.), afluente del Amazonas por la derecha. Tiene su origen en los llanos del sur y centro del Brasil y las mesetas de Matto Grosso, que separan la cuenca amazónica con la del río de la Plata. En la confluencia del Tapajós con el gigantesco río se encuentra la ciudad amazónica de Santarém.

El río Xingú (1.980 km) acomete al Amazonas por su margen derecha, también directamente desde el sur. Nace en el norte de la meseta del Matto Grosso, de la unión de pequeños afluentes y desemboca cerca del delta del Amazonas, que a estas alturas tiene ya quince kilómetros de ancho. En los márgenes derechos del río Xingú se encuentra la ciudad brasileña de Altamira. Es interesante notar que apenas cientos de kilómetros atrás se encuentra el famoso Estrecho de Obidos, donde el Amazonas tiene apenas 1.892 metros de ancho.

Entre los grandes afluentes del caudaloso río, el más grande del mundo, no podemos dejar de mencionar al gigantesco Araguaia, que desemboca en el río de Orellana luego de unirse al Tocantins, otro gran río de la extensísima Amazonia brasileña.

La desembocadura del Amazonas al Atlántico es extraordinaria; hay centenares de islas, entre las que cabe mencionar a la gigantesca isla de Marajó que, con sus 80.000 km², es mayor en extensión que muchas naciones europeas o caribeñas. El ancho del Amazonas está calculado, frente al puerto brasileño de Belém, en 400 km y su influencia al penetrar en el Atlántico se siente en una distancia similar, sobre todo en la época de

crecientes. Las mareas del Amazonas son bastante notables y su influjo llega hasta el estrecho de Obidos, cerca de 1.000 km aguas adentro de la majestuosa desembocadura.

La profundidad del "rey de los ríos" es variada, tiene entre diez y treinta metros de hondura en aguas peruanas, aumenta a sesenta metros en el estrecho de Obidos y llega a los noventa en ciertos lugares, es decir, que el fondo de su cauce está, durante miles de kilómetros, más abajo del nivel del mar.

II.a.3.Regiones y clima.- En la amazonia se pueden diferenciar tres regiones físicas: las estribaciones andinas, las planicies amazónicas y los grandes bajiales. En todas llueve mucho todo el año y casi no hay diferenciación de estaciones; sin embargo, hay períodos menos lluviosos y períodos menos calurosos que coinciden al sur del ecuador con el invierno del hemisferio sur. A continuación intentaremos describir cada una de las regiones mencionadas:

Las estribaciones andinas.- Conocida en Perú y Bolivia como "ceja de selva", esta zona está localizada sobre los 500 metros encima del nivel del mar. Su vegetación y clima son netamente amazónicos, aunque los valles más altos muestran características subtropicales. En esta región están las poblaciones que sirvieron de base para la evangelización y colonización hispánica de la Amazonia.

Al inicio del período colonial, se fundaron también en esta zona varios centros de explotación minera. En el área sur de la Real Audiencia de Quito, las mitas fueron una fuente de riqueza inigualable para los colonizadores, apenas superada, por lo productos de las haciendas encomenderas a comienzos del siglo XVIII. Posteriormente, las mitas desaparecieron debido a la escasez de mano de obra producida por la miserable y despiadada explotación de los indígenas de la región andina adyacente, cuyas tribus fueron diezmadas por el sobrehumano esfuerzo exigido por los primeros invasores europeos.

La ceja de selva es más lluviosa que otras regiones alejadas de los Andes. La creciente de los ríos se relaciona con el invierno de los valles andinos y es alimentada por los deshielos; ocurre por lo general entre mayo y diciembre. Las estribaciones andinas son una región sumamente nublada, hay zonas en las que frecuentemente es imposible realizar viajes aéreos por

la poca visibilidad existente. Estos viajes aunque necesarios son muchas veces peligrosos.

Las planicies amazónicas. - Constituyen la región más extensa de la Amazonia y conforman la mayor parte del subcontinente. Sus tierras no están sujetas a inundaciones aunque sí a lluvias constantes. No es una región totalmente unificada ni homogénea en su geología, está llena de barrancos y declives hacia los innumerables ríos y riachuelos. Gran parte de las provincias ecuatorianas de Napo y Pastaza están en esta región donde, además, se encuentra la riqueza petrolera del Ecuador. También hay petróleo en las planicies colombianas y peruanas que limitan esta zona.

En las planicies amazónicas del sur, en Brasil, el clima es algo más benigno y la vegetación menos tupida que en las latitudes del norte, factores que contribuyen al desarrollo de una agricultura de consumo doméstico y local. En esta región se asientan las más importantes ciudades de la Amazonia: Iquitos, Tabatinga, Leticia, Manaus, Santarém, Tefe, entre otras. En la actualidad, es la zona más expuesta al expansionismo del desarrollo colonizador incentivado, entre otras cosas, por la permanente construcción de nuevas rutas terrestres.

En las planicies y en los grandes bajiales, hay muchas más horas de sol que en la "ceja de selva" y cuando están nubladas, éstas se encuentran generalmente más elevadas. Durante las horas soleadas que soportan con diferente rigor las distintas regiones amazónicas, el calor es insoportable. La temperatura en las ciudades de la planicie amazónica puede llegar a más de 30 grados centígrados, con porcentajes de humedad por encima del 95%, lo que provoca, durante la mayoría de las tardes, un clima verdaderamente agobiante. Sin embargo, hay épocas menos calurosas. El visitar Iquitos en julio de 1987, nos permitió experimentar la llegada de los famosos "Fríos de San Juan". Los días son menos cálidos, y sus noches son frescas y venteadas, muy similares a las de Guayaquil durante los meses de julio y agosto.

Los grandes bajiales. - Conocidos en Brasil como grandes "varzeas", son zonas sujetas a periódicas o permanentes inundaciones; se interponen entre las planicies y están generalmente alrededor de los grandes ríos. Por la reinante insalubridad, es una región muy poco propicia para la vida humana; muchos de los asentamientos que existen son estacionales, habitados solo en las temporadas de bajantes.

Durante la época de menor pluviometría y bajo nivel de las aguas de los ríos, esta zona se utiliza para sembríos de arroz. En la época de auge de la explotación cauchera amazónica, fue en esta región donde mayormente se explotaron las manchas naturales de la "hevea brasiliensis".

En el Perú existe el famoso gran bajial del río Samiria que desemboca en el Amazonas, aguas arriba de la confluencia del Ucayali, y que tiene una extensión mayor que la de muchos países europeos. Existen otros grandes bajiales de variadas dimensiones en la Amazonia brasileña, entrelazados con las preponderantes planicies.

Los grandes bajiales tienen un clima muy similar al de las planicies, pero son regiones más inhóspitas por la abundancia de agua y los consecuentes insectos que proliferan por doquier. Siendo un área tan extensa es difícil generalizar sobre el clima amazónico. Podemos aseverar que éste es más cálido al acercarnos a la línea equinoccial debido a leyes fisiogeográficas.

La climatología de las diferentes zonas de la inmensa Amazonia ha sido magistralmente descrita por diversos autores brasileños, peruanos, ecuatorianos y de las otras nacionalidades, con quienes compartimos la cuenca del gigantesco río.

II.b. Su flora

La hoya amazónica tiene variadísimas especies, algunas aún ignotas. La belleza y exuberancia de la vegetación de la selva es la que primero nos impresiona durante el día. En la oscuridad de la noche, los animales, especialmente pájaros, insectos y monos, arman una orquesta que constantemente emite silbidos, aullidos y bramidos que, acompañados por el plácido y variado soplar del viento, fascinan al hombre que vive o viaja por este paraje de la tierra.

Novelistas como Juan León Mera y Mario Vargas Llosa, entre otros, han descrito la truculenta belleza de las enmarañadas selvas amazónicas. En esta línea nos permitimos citar al geógrafo ecuatoriano, ex-diputado de la provincia oriental de Napo, Dr. Alberto Sarmiento, cuya descripción evidencia la emoción que produce a cualquier ser humano conocer la selva:

"En sus paisajes insolentes, soberbios, majestuosos, en sus ríos anchos, correntosos y bravíos, en las mil y mil mariposas de vívidos colores, en el viento que silba, en la rama que cruje, en los pájaros que cantan, el hombre descubre lo sublime y siente palpar la vida y vibrar al mismo Dios" ⁷⁰.

Enumerar todas las especies de plantas de la selva amazónica es, realmente, imposible. Existen muchos ensayos y tratados científicos que sin dejar de ser limitados, son extensos, bien detallados y muy documentados; sin embargo, los nombres técnicos y la clasificación de las especies de la flora amazónica no aparecen de manera uniforme en los trabajos realizados por diferentes autores y los nombres vulgares varían según el país, así como, según las diferentes zonas étnicas de la amazonia, o la procedencia lingüística de los vocablos: español, portugués, quechua, guaraní y otras lenguas indígenas. En este trabajo solo mencionaremos algunas especies que tienen especial importancia por su utilidad o singular belleza. Debo de reconocer la influencia que ha tenido la obra "Así es la Selva", del escritor peruano don Avencio Villarejo, en la clasificación y nomenclatura aquí empleada para describir la fauna y la flora amazónica.

II.b.1. Especies valoradas por su madera y el producto de resinas.- En la selva amazónica existen multitud de especies, ciertamente valiosas por su fina madera; entre ellas encontramos el **cedro**, que abunda en toda la vasta cuenca; varias especies de **caoba**, que se dan principalmente en los terrenos altos, alcanzan a medir hasta veinte metros de altura y llegan a diámetros superiores a los dos metros; el **tahuari**, cuya madera de color ocre oscuro es generalmente utilizada en marquetería, también es empleada, por su dureza, para reemplazar al bronce en los chumaceras de los ejes de las hélices; la **capirona**, de color amarillo claro, se da en terrenos bajos; la **cumaceba**, es especialmente resistente, dura y recta, de modo que los indígenas la usan para hacer arpones y lanzas; el **huacamayo-caspi**, que tiene un bello color rojo, es poco explotado por estar en lugares muy altos de difícil acceso; la **itahuba**, es una madera muy resistente y aceitosa características que la hacen muy apetecible, especialmente para construir embarcaciones, además es un poco permeable; el **palo cruz**, que da una madera muy hermosa, amarilla veteada con negro, se utiliza en laboriosos trabajos de marquetería; el **palo sangre**, también llamado "pao" en Brasil, es un árbol gigantesco y abunda en toda la Amazonia; el **remo caspi**, madera muy fina y de color ocre, de gran resistencia y, además, muy liviana, por lo

⁷⁰ Alberto Sarmiento, *Monografía Científica del Oriente*, Quito, 1958, pág. 13

que, los habitantes de la Amazonia, la utilizan para construir remos de pala ancha; la **canela moena**, el **huacapú** y el **ishpingo** son otras de las innumerables especies que se utilizan para muebles y construcciones. No podemos dejar de mencionar el **palo de balsa**, otra importante especie vegetal valiosa por su madera, se da especialmente en la "ceja de montaña" y sus propiedades de alta flotación la hacen útil para transportar otros troncos.

Hay muchas especies vegetales que tienen la principal utilidad en sus resinas, éstas son sustancias más o menos líquidas que brotan de la planta. Una de ellas produce el elemento más importante y protagonista en el proceso de desarrollo geo-económico de la región, éste es el codiciado **jebe**. Conocido en Brasil como la shiringa, cuyo producto es la **borrasha**, un famoso y enriquecedor caucho, que predominó en la economía amazónica, principalmente entre 1880 y 1920. El caucho se origina preferentemente de la *hevea brasiliensis*, que es la especie más valorada y de la que existen dos variedades: el jebe fino y el débil. Este árbol y su producto se constituyeron en un verdadero "oro negro" para la amazonia.

Luego de su decadencia como soporte económico de la región continúa representando un rubro de importancia en ésta. En los terrenos de mayor altura se produce una especie cuyo producto es parecido al del jebe y es conocida como "caucho negro", siendo su género de inferior calidad, fue utilizado como sustituto y para aumentar la producción del legítimo jebe. Durante la época de la extracción cauchera esta especie fue explotada con la tala del árbol, lo que disminuyó de manera muy considerable su abundante población.

Otras resinas importantes son: el **copal**, que es empleado en embarcaciones como sustituto de la brea y también como barniz; el **chicle**, empleado para producir goma de mascar; la **quinilla**, a más de tener madera dura aunque con fibra torcida, proporciona una resina llamada balata que es un látex también conocido como guta o gutapercha; la **leche caspi**, parecida a la balata, con más elasticidad que ésta, se usa para sustituir el chicle, fabricar pinturas y barnices, etc.

II.b.2. Especies con valor alimenticio.- Las plantas que se consumen localmente y se producen mayoritariamente de manera doméstica son: el maíz, con tres principales variedades, el de grano suave, el de grano duro, y el maíz morado, que se usa para preparar la famosa chicha morada, importante bebida amazónica. El maíz se siembra para el consumo regional

o local en toda la Amazonia. El **plátano** que, al igual que en otras latitudes tórridas similares, constituye uno de los principales alimentos de los moradores por su fácil producción; se lo consume verde o maduro como en el Ecuador, con diferentes modalidades culinarias. La **yuca**, cuyo cultivo y consumo es muy pronunciado en Brasil y es sumamente utilizada en la amazonia, ya que con ella se elabora la famosa "farinha", que por cierto, no falta casi nunca en la alimentación familiar en Manaus y en otras zonas amazónicas. Así también, en otras regiones latinoamericanas se la consume de múltiples formas y sustituye totalmente, donde ésta no es disponible, a otro de los expandidos cultivos originarios de América: la papa andina. Con la fibrosa yuca, también originaria de este continente, los amazonenses producen el "masato", bebida muy fortificante. El **arroz** crece en los bancos de los ríos amazónicos en las épocas de estiaje y aunque no abastece las necesidades del consumo local, tiene singular importancia en la economía regional y en la alimentación amazónica.

El conocido **coco**, de la familia palmacea, es una especie introducida de mucha fama y produce el coco tanta apreciado en las costas sudamericanas. El **babasu**, de racimos de hasta cuatrocientos frutos, de cuyas semillas se puede extraer hasta el 68% de aceite comestible. Otras especies importantes de palmeras son: la **chambira**; la chonta, cuyo fruto produce un delicioso palmito; la **huacrapona**; el **huasai**; el **pijuayo**, la **pona**, etc. Cabe mencionar, entre las palmeras recientemente introducidas en la Amazonia con un éxito que conocemos de manera directa en la región ecuatoriana, a la valorada **palma africana**, cuya semilla industrializada produce muy útiles aceites.

Además, existen en la Amazonia muchas especies originarias e introducidas de árboles frutales, plantas alimenticias y medicinales, así como otras útiles para variados usos entre las que mencionaremos solo las más importantes: la **guayaba**, con su muy apreciada fruta; la **castaña**, árbol que, además de su excelente madera, tiene en su fruto la famosa semilla también llamada castaña y que, en el mercado norteamericano es muy popular y conocida como "brazilian nut".

Otras importantes especies alimenticias que se producen en esta gigantesca cuenca son: el **achiote**, el **ají**, el **árbol de pan**, el **café**, el **fréjol** y el **cacao**, del cual existen plantaciones en el Estado de Pará; en el resto de la Amazonia se lo produce en forma silvestre y es utilizado por los indígenas como fruta y de manera medicinal; se lo considera autóctono, aunque en

épocas prehistóricas debió ser introducido por el hombre desde el litoral ecuatoriano y Centroamérica.

También se producen en la Amazonia apetitosas especies cultivadas y silvestre como: la **naranjilla**, que los ecuatorianos tanto consumimos y apreciamos; el **melón**, el **mango** y la **granadilla**, con grandes perspectivas en el comercio internacional; la **naranja**, la **papaya**, el **maracuyá**, conocido en los mercados americano y europeo como "passion fruit" y; el **aguacate**.

II.b.3. Especies de variada utilidad. - En la gran cuenca amazónica, así como en otras grandes regiones tórridas del mundo, abundan las palmeras algunas de cuyas diferentes variedades tienen elementos además de su fruto, que son útiles para la vida del hombre. El **aguaje** o **moriche**, muy abundante en toda la Amazonia, especialmente en las zonas pantanosas; alcanza cuarenta metros de alto y cuarenta centímetros de diámetro, su fruto es comestible y de las fibras de sus hojas se hacen esterillas, tejidos y sogas; en su interior se crían los apetecibles gusanos gigantes conocidos como **suris**. La **yarina**, es sumamente útil pues de sus hojas los habitantes amazónicos fabrican el techo de sus viviendas y de su fruto se produce la famosa tagua, especie que es un importante componente del famoso "curare".

El **barbasco**, conocido en el Brasil como **timbó**; una de sus variedades, el **huasca-barbasco**, tiene un alto porcentaje de rotenona, una sustancia tóxica de la raíz, que posee la propiedad de matar a los animales de sangre fría sin dañar a los de sangre caliente, por lo que tiene usos comerciales desde tiempos prehistóricos, pues era utilizado por los indígenas para la pesca. Este uso fue difundido a los misioneros y a los colonos de la amazonia y aunque ahora su uso ha sido oficialmente restringido, es ampliamente utilizado en las faenas de pesca, sobre todo en los afluentes de los ríos amazónicos, y tendría posibilidades comerciales; una variedad de ésta, la **zarzaparrilla**, que es un bejuco que en otras épocas tuvo un importante valor comercial.

Existen especies que tienen un uso en el área medicinal con el auge de la medicina natural están recobrando importancia. Entre ellas: la **liana** conocida como **ayahuasca**, de alto poder narcótico empleada por los indios del alto Napo. El **yocó**, que de su corteza se produce una estimulante bebida con la que los indígenas combaten el hambre y la fatiga, proporciona al hombre amazónico muchos beneficios. El **ajo-sacha**, calmante de dolores; el **cetico**, tiene un alto porcentaje de celulosa, cuya raíz contiene cecropina

que es un enérgico diurético y estimulante del corazón; la **jagua**, cuya cáscara es astringente, su raíz es purgante y su fruta de sabor agradable; la **amasisa**, la resina de su corteza refresca y desinflama toda clase de contusiones e hinchazones; la **coca**, conocido estupefaciente; el **llantén**, que se cultiva para usos medicinales; el **sanango** y el **yanahuarango**, utilizado por los indígenas quechuas del Alto Napo como contraceptivo. Debo de mencionar el producto conocido como **sangre de drago**, que es un líquido que se extrae del tronco de una especie amazónica y que tiene efectos cicatrizantes, especialmente para las mucosas. Yo personalmente, me beneficio de su uso desde que conocí el producto en un viaje a la amazonia ecuatoriana. Existen en la amazonia otras especies vegetales cuyos productos están siendo estudiados científicamente para uso medicinal.

Especies como el **algodón**, la **llanchama**, la **marona**, el **tabaco**, el **té**, entre otras, tienen muy variadas utilidades.

II.b.4. Especies de singular atractivo.- No podemos terminar esta reseña sin antes referimos a ciertas especies cuya sola visión invita al hombre al éxtasis y a la contemplación prolongada, debido a su maravillosa apariencia. Tuvimos la oportunidad de observar una de éstas, en las cercanías de Manaus, en una hermosa laguna cerca del tranquilo río Negro, se trata de la estupenda y enorme **victoria regia**; si el renombrado Monet la hubiera conocido, lo habría inspirado a culminar su afamada serie "Las lilas de agua". Ver esta maravilla bien vale un viaje.

Otra especie que tiene numerosas variedades, de todos los tamaños y colores, que abunda en las estribaciones andinas, crece en hermosos y grandes gajos, adorna los frondosos árboles amazónicos y esconde los nidos de pájaros que nos cantan su belleza, es la de las **orquídeas**, que en la amazonia entera deslumbran causando gran admiración.

También son espectaculares: la **huimba** y la **lupuna**, árboles realmente espléndidos de inmenso tamaño; llegan a medir hasta sesenta metros de alto con tres de diámetro en el tronco, sin contar sus amplias aletas. Estos árboles sirven como puntos de referencia para los viajeros porque sobresalen sobre otros; se los considera los reyes de la selva amazónica.

II.c. Fauna

De las innumerables especies de la variada, exótica, temible y deleitable fauna amazónica, solo consideraremos aquellas cuya importancia guarda relación análoga con la utilidad que prestan a los seres humanos, o con su exuberante belleza. Nuestra clasificación parte de dos categorías zoológicas básicas: fauna ictiológica y no ictiológica.

II.c.1. Especies ictiológicas.- Tratándose de que la Amazonia es una región excepcionalmente acuosa, no nos debe de sorprender la cantidad y variedad de especies ictiológicas que existen. Para facilitar esta síntesis, las hemos subclasificado de la siguiente manera:

De uso alimenticio.- En este grupo tiene especial importancia el preciado **paiche**, conocido en el Brasil como **pirarucú**, constituye el plato preferido en la Amazonia y, por lo mismo, escasea, a tal punto que, si oportunamente no se aplican técnicas de acuicultura para su reproducción y cultivo, va irremediablemente a la extinción. La **gamitana** y el **paco** son especies abundantes, parecidas entre sí y de fácil captura, cuando migran, lo realizan en grandes cantidades, y al hacerlo contra corriente, en grupos llamados "**mijanos**", producen un efecto acústico y visual muy peculiar.

Otra de las bases alimenticias de la zona, por su abundancia y buen sabor, es el **boquichico**, un pez de tamaño mediano que se puede encontrar todo el año. El **sábalo**, que tiene pocas espinas, también es de tamaño mediano -no alcanza más de cincuenta centímetros-, y es otro de los preferidos por las poblaciones amazónicas. La **corvina** es parecida a la del mar y está considerada como la de carne más fina. Las **carachamas** son varias especies de fondo que viven en el fango, como el **chamé** de la costa ecuatoriana; se las transporta vivas y tienen gran demanda en los mercados locales. Hay muchas especies de **zúngaros**, como el de **peje torre**, la **doncella**, el **shiripira**. Las **lisas** y **sardinias** de tamaño mediano abundan en la amazonia y también son muy cotizadas en los pueblos. Podríamos afirmar que la carne de todas estas especies es muy apreciada, de ahí que la principal fuente de proteína de los pueblos amazónicos esté en los productos de la pesca.

De uso ornamental.- Al grupo de los peces ornamentales pertenecen algunas especies que también son utilizadas para el consumo humano como el **acarahuazu**, el **arahuana**, el **bujurqui** y las **palometas**; y otras cuyo

uso es casi exclusivamente ornamental, como las **macanas**, las **mojarras**, el **pez globo**, el **pez vidrio**, el **pez hoja**, el **shiruy** y el **shitari**. Los peces ornamentales son exportados a los países industrializados para ese fin, por lo que su explotación y cultivo constituye una fuente importante de ingresos.

Especies sin uso o de uso diverso. - En el tercer grupo de las especies ictiológicas están las **tintoreras**, que aunque son animales de mar, entran por los ríos amazónicos, miles de kilómetros dentro de la desembocadura de este gigantesco mar de agua dulce; algunos ejemplares de esta variedad de **tiburones**, han sido capturados en la Amazonia peruana. La **raya**, que produce una picadura dolorosa, es parecida a la manina, alcanza a medir hasta un metro y tiene un aceite que sirve de sustituto al de hígado de bacalao. Hay también, muchas especies de las temibles **pirañas**, unas más voraces que otras; estos peces carnívoros aunque pequeños, pueden devorar mamíferos de regular tamaño porque atacan en grupos grandes enloquecidos por el olor de la sangre. La descarga de las **anguilas eléctricas** puede paralizar a un hombre. Como vemos las más conocidas especies de este grupo son temibles y dañinas.

Si bien es cierto que en la Amazonia todo es exuberante, podríamos decir que más abundante aún, es su riqueza acuática: el volumen de agua dulce que acoge es único en el mundo y, lo tropical y cálido de su ambiente, permiten el voraz desarrollo de las especies.

No obstante, la preservación ambiental de la riqueza ictiológica de esta zona -quizás su principal recurso-, requiere que las naciones que conforman el Tratado de Cooperación Amazónica, adopten medidas adecuadas para impedir la contaminación de las fuentes acuíferas y la irracional explotación de sus recursos. Asimismo, es preciso que se realicen mayores esfuerzos públicos y privados en el campo de la acuicultura, para crear nuevas fuentes de producción y ampliar las oportunidades comerciales de estos recursos en los mercados nacionales e internacionales.

IIc.2. Especies no ictiológicas. - En este grupo encontramos una amplia variedad de animales; entre ellos, piezas de caza cuyas carnes, cuando están bien preparadas, son platos deliciosos; además, hay otros que constituyen especies de exótica belleza e interés zoológico. Mencionaremos solo las siguientes:

Terrestres. - En la zona abunda el **sajino**, que puede llegar a pesar

entre 16 y 25 Kg. La **huangana**, de mayor tamaño que el sajino, además de una estupenda carne, tiene la piel bien cotizada. La **danta** o **tapir**, que llega a pesar hasta doscientos kilogramos. También son comestibles: el **achuni**, el **carachupa**. Existen en la amazonia varias especies de venados como el colorado, el gris y el cenizo, todas muy apreciadas. La variedad de carnes rojas disponibles para el hombre es tan grande que el viajero podrá probar diferentes y a su antojo.

En esta región hay innumerables especies de monos: el **pichico**, el **leoncillo**, el **tocón**, el **coto**, este último, famoso por sus escandalosos aullidos; el **huapo** y el **maquisapa**, entre otros. En algunas regiones, ciertas especies de monos son utilizadas, por los indígenas para su consumo. Los famosos perezosos no son codiciados en la caza, pero tienen gran atractivo turístico por su parsimonia y elegancia. Entre los felinos temidos por el hombre están el **ocelote**, especie de tigrillo mediano, parecido al de las montañas de la costa ecuatoriana; y de otras especies de tigres como: el **puma**, el **huamburushu** y el **otorongo**. También abundan varias especies de mamíferos de tierra como los **zorros**, **ronsocos** y **majas**, entre otros; así como la más conocida especie de roedores del mundo. Entre los ofidios, aquellas temibles culebras, hay algunas muy apetecibles que en los restaurantes típicos de las poblaciones amazónicas se sirven bien preparadas. Asimismo, se pueden encontrar una gran variedad de serpientes venenosas como: la **cascabel**, el **jergón**, la **naca-naca** y el **shushupe**; y, muchas especies no venenosas entre las que mencionaremos a la **boa verde** y a la **mantona**, gigante variedad de boa de tierra que puede domesticarse.

Voladoras.- La cantidad y variedad de especies voladoras de la amazonia es indescriptible, las hay diurnas y nocturnas, unas usadas como alimento, y otras importantes solo por su hermosura.

Sin duda, las aves más conocidas de esta inmensa región son aquellas de singular belleza que orgullosas, exhiben sus exquisitos plumajes. Nombraremos solo unas cuantas que constituyen una parte importante del selvático entorno amazónico: los **guacamayos**, los **loros**, los **pericos**, y los **búhos**, que junto con muchas otras especies bulliciosas conforman "el coro de la selva", que se escucha durante las tardes interminables y las oscuras noches de la más grande floresta tropical del mundo.

Entre las especies "voladoras", cuya tipología es muy amplia, sobresalen: murciélagos; luciérnagas, como las **ayañahui**; **mosquitos** y

zancudos; temibles **arañas** y **avispas** como la **huayranga** que, junto a otros insectos terrestres como las **hormigas**, mortifican a los humanos e, incluso, pueden causar la muerte con sus picaduras. No obstante, entre la inmensa variedad de insectos, existen unos muy productivos como las trabajadoras **abejas arambasa**.

Acuáticas.- En la Amazonia subsisten muchas especies de mamíferos, batracios y otros animales que pasan gran parte de su ciclo en las opulentas aguas de los ríos y lagos amazónicos. Consideraremos aquellas que predominan en esta inmensa región y que, por ser comestibles y de fácil captura, se han constituido en una fuente inagotable de proteínas para los pueblos aborígenes aún no asimilados. Entre éstas tenemos, un reptil que ocupa un lugar de especial importancia, la **tortuga**. En general, la exquisita carne de gran parte de los quelonios y la explotación de sus huevos ha producido que algunas especies estén en vías de extinción. Tanto en el Coca (Francisco de Orellana), como en Iquitos o en Manaus, propios y extraños gustan y disfrutan aún de la carne del **motelo** y del **taricaya**. El **charapa**, es muy apetecible; y el **mata-mata**, abundante y que forma parte del rito en algunas regiones. Entre las varias especies de cocodrilos sobresalen: el **lagarto blanco**, que es muy apreciado por su carne; y el **lagarto negro**, sucesivamente cazado por el alto costo de su cuero y que, lamentablemente, hoy es una especie muy escasa. Las **ranas** y **sapos** proliferan por toda la Amazonia y contribuyen con su croar a la orquesta que nos brinda la naturaleza en las noches.

También viven en el agua dos grandes tipos de mamíferos muy atractivos: uno de ellos es la **vaca marina** o **manatí**, que alcanza un peso de trescientos kilogramos, su carne es comestible y su manteca es considerada medicinal; el otro, despierta especial interés turístico y se trata del **buefo**, que abunda aún a miles de kilómetros adentro de la desembocadura del gran río-mar. En un recorrido por el Río Negro, durante uno de nuestros primeros viajes amazónicos, pudimos observarlos por primera vez; sin duda, son hermosas criaturas muy bien adaptadas al medio tropical. La variedad "rosada" de buefos está en peligro de extinción aunque en los lugares donde existe, como en el gran bajal de Samiria, es objeto de mucha preocupación y cuidado por parte de los grupos ecologistas, así como de los gobiernos de turno.

II.d. Historia amazónica

La historia de la Amazonia es muy compleja y diversa, como complejas y diversas son las etnias autóctonas que la habitan, las naciones europeas que la colonizaron y la quisieron poseer, y las repúblicas que actualmente la comparten.

En este sentido, intentar hacer una reseña histórica que diera cuenta de su evolución, con la máxima objetividad posible, me animó a investigar sobre hechos históricos y prehistóricos que no han sido claramente definidos aún, y cuya fijación es determinante para establecer el pasado, tanto como para planificar el crecimiento armónico de los pueblos amazónicos, sin perjuicio de su rico acervo cultural.

Las reflexiones que a continuación formularemos, están debidamente respaldadas: unas corresponde a autores reconocidos; otras, nos pertenecen, y son el resultado de nuestra particular observación de la realidad amazónica actual, o de nuestra interpretación de los hechos históricos narrados según la perspectiva de sus autores.

Intencionalmente, nuestra reseña se limita al contexto histórico de la cuenca amazónica por donde atravesará la ruta ecuatoriana interoceánica; en consecuencia, hemos omitido algunos aspectos de la Amazonia del norte y de la del sur, alejadas del eje fluvial aludido.

II.d.1. Prehistoria del hombre amazónico y americano.- Hay muchas teorías sobre el origen del hombre americano. Efectivamente, son inobjetables las pruebas sobre el cruce de grandes masas humanas a través de las congeladas aguas de lo que es hoy el "Estrecho de Bering", cuando éste formaba un paso terrestre entre Asia y el Nuevo Continente. Seguramente, aquélla constituyó la corriente migratoria más voluminosa ocurrida hacia lo que hoy es América ⁷⁷. En tal sentido, varios científicos e investigadores internacionales han coincidido en señalar que, el origen japonés de ciertas tribus americanas, es incuestionable. Semejante afirmación, bien podría coincidir con la leyenda de los "Caras", quienes procedentes del otro lado del mar, posiblemente del Japón, debieron de haber arribado a Bahía de Caráquez, y establecido luego su gran nación en la prehistórica ciudad de Quito.

⁷⁷ Antonio Loureiro, *Amazonia-10.000 años*. Manaus, Brasil, 1982, Editora Metro Cálculo, pág. 20

Por su parte, algunos investigadores afirman que los orígenes del hombre latinoamericano actual remontan a la Polinesia. Según esta teoría, el punto de partida sería la isla de Pascua, situada entre las costas de Chile y la Polinesia, a donde supuestamente debieron haber llegado los polinesios llevando esclavos australianos, para de ahí pasar a Sudamérica.

Otras hipótesis señalan que los vikingos estuvieron en Terranova, al este de Canadá, y posiblemente, en otros lugares de Norteamérica; o bien, que luego de salir del Mediterráneo, los fenicios cruzaron el Atlántico y llegaron a este continente, cientos de años antes de la expedición de Cristóbal Colón, y antes aún del nacimiento de Cristo.

En fin, ante la variedad de culturas y etnias existentes en el Nuevo Continente, nos parece pertinente admitir que muchas de estas teorías y conjeturas contienen afirmaciones aceptables, pero ninguna de ellas nos da una respuesta definitiva o total. No obstante, es factible establecer algunas precisiones:

- El hombre americano no es autóctono.
- América empezó a poblarse hace más de 40.000 años, después de África, Asia y Europa, sin que se haya podido establecer con exactitud, la posible fecha de llegada de los primeros pobladores.
- En definitiva, los primeros hombres llegaron a América desde diferentes latitudes, por medios diversos, en épocas y con resultados migratorios disímiles.

De cualquier modo, las grandes masas humanas comenzaron a llegar a nuestro continente desde Siberia, cuando una capa de hielo cubría todavía el mencionado Estrecho de Bering, y hasta que este paso terrestre se interrumpió, hace más de 20.000 años. Luego, aunque el paso se mantuvo al servicio de pequeñas embarcaciones, las corrientes migratorias de ese origen disminuyeron.

Con relación a los primeros indicios de la población en América del Sur, estos datan de alrededor de 15.000 años antes de Cristo, en Ayacucho, Perú. En los hallazgos de Alangasí, Ecuador, así como en Chillón, Toquepalla y Paracas, Perú, existen milenarias pruebas de población humana. En la costa del Ecuador, hallazgos contemporáneos sobre la cultura

"Valdivia" están demostrando la existencia de una avanzada sociedad marítimo-agraria hacia el año 8.000 antes de Cristo.

En la Amazonia propiamente dicha, también han aparecido pruebas muy antiguas de la existencia del hombre: las Cavernas de Lauricocha, paraje localizado en las nacientes del Amazonas, dan testimonio de actividad humana desde hace más de 8.000 años. Se afirma que los primitivos pobladores de la Amazonia llegaron desde América Central, a través de lo que hoy son Colombia y Ecuador. Sobrevivían básicamente de la recolección de productos forestales y de la pesca; pero, complementaban su dieta con la caza.

Los más remotos vestigios de esta época prehistórica están comprendidos entre los años 15.000 y 3.000 antes de Cristo, y sólo desde entonces, se han encontrado en la Amazonia, indicios de agricultura y producción de cerámica. Se desarrolla, asimismo, por aquella época, el cultivo de la yuca y de muchas y variadas especies vegetales, introducidas desde otras regiones, por nuevas hordas de invasores a quienes los historiadores denominan "primitivos agricultores".

La inmensidad de la Amazonia, lo inhóspito de su ambiente y las dificultades de comunicación, determinaron el atraso de estos pueblos, con respecto a otros similares de la Amazonia precolombina, algunos de los cuales, aún en la actualidad, subsisten con costumbres cavernarias.

Indudablemente, los climas más benignos del continente, propiciaron el desarrollo cultural de las naciones que más avanzaron en el continente americano antes de la llegada de los europeos. Entre ellas sobresalen los pueblos asentados en los valles andinos de norte y sudamérica; los de las costas ecuatorianas y peruanas; y los de las regiones costeras de Yucatán, en México.

Entre todas las civilizaciones precolombinas, la nación Maya fue, sin duda, la que alcanzó un mayor desarrollo político, social y cultural. Su centro estuvo ubicado en lo que hoy es la península de Yucatán, estado de Chiapas de la Federación Mexicana, y las repúblicas de Guatemala, Honduras y Belice, donde actualmente se encuentran sus más importantes sitios arqueológicos. Las influencias comerciales y culturales que ejercieron los industrioses y organizados mayas, llegaron a pueblos tan distantes como el de los indios Navajos, en Nuevo México, y a los de las costas del Ecuador

y Perú. Para su época, los mayas alcanzaron conocimientos astronómicos, arquitectónicos y físicos tan avanzados como los de las civilizaciones más adelantadas de Eurasia. Desafortunadamente, la barbarie e improvisación de los conquistadores españoles, durante los primeros años del proceso de asimilación europea de los pueblos americanos provocó la pérdida de valiosos documentos y objetos demostrativos de la evolución de esta extraordinaria cultura amerindia.

Los Chibchas en Colombia; la confederación quiteña, brillantemente descrita por el jesuita, don Juan de Velasco, en el Ecuador; la cultura de los chovin, los mochica, los chimús y los nazca, en el Perú; los progresistas, y en ocasiones, aguerridos olmecas, zapotecas y toltecas, en México; la civilización de tiwanaco, y los reinos aymaras, en Bolivia; los valientes guaraníes, en Paraguay; y los indómitos araucanos al sur de Chile son, entre otros, los pueblos aborígenes americanos que mayor desarrollo cultural y social alcanzaron en la época precolombina.

Sin embargo, en el contexto de estas sociedades aborígenes, dos imperios tan distantes como aguerridos y avasalladores: los aztecas y los incas, dominaron el continente durante la época del descubrimiento de América por los europeos. Estos pueblos, "culturalmente superiores", ejercieron una poderosa hegemonía imperial sobre las regiones más civilizadas del entonces "nuevo mundo" y lograron consolidar tal poder, que parecían invencibles. Pese a ello, sus ejércitos sucumbieron ingenuamente ante las bestias indómitas de cuatro patas y dos cabezas de los ejércitos conquistadores, favorecidos entre otras razones, por las predicciones de las leyendas sobre "Viracocha" en América del Sur y las del "barbudo blanco con una cruz" en las civilizaciones centroamericanas, herederas de la influencia cultural de los mayas.

La historia entera se sorprende aún de cómo los dos más grandes imperios americanos prehispánicos fueron tan fácilmente doblegados, por la sola audacia de aquellos incultos, pero temerarios aventureros, valientemente liderados por Cortez y Pizarro. En el devastamiento de aquellas poderosas naciones y, en general, del esplendor cultural prehispánico también influyó en forma determinante, el resentimiento de los pueblos indígenas inhumanamente subyugados por las culturas imperiales, cuya rebeldía los llevó a ofrecer su apoyo a los invasores españoles. En efecto, durante la conquista, ni los aztecas ni los incas contaron con el respaldo de los pueblos sometidos; al contrario, muchos de ellos

ayudaron a los invasores en su empresa conquistadora. Luego de los primeros asaltos, los apabullados indígenas se sometieron casi totalmente, pues su dirigencia, la antigua nobleza aborígen, fue exterminada o "comprada" con la concesión de privilegios de casta y luego, con el fecundo mestizaje que acompañó a la colonización. El yugo avasallador de los blancos produjo pocos levantamientos que valgan la pena mencionar, exceptuando la revolución del peruano Tupac-Amaru, en las tierras que fueron de los incas.

A la llegada de los españoles dirigidos por Pizarro, el Imperio Inca, estuvo limitado por la cuenca amazónica, pero nunca tuvo mayores relaciones con los pueblos primitivos que habitaban aquellas hostiles regiones.

Uno de los principales monumentos de la era incaica es la ciudadela religiosa de "Machu-Pichu": una pequeña, pero avanzada población fortificada, con autoabastecimiento agrícola, a través de un sistema de terrazas. Estaba extraordinariamente ubicada sobre un peñasco que domina una gran curva de las abras del Urubamba. Servía además de centro religioso y astronómico, como fortaleza para defender a la ciudad del Cuzco, capital del Imperio, de las aguerridas hordas de tribus orientales que solían arrasarlo salvajemente los valles andinos dominados por los incas. Es evidente que estos jamás pudieron someter a las tribus amazónicas, sin duda, por lo difícil que debió ser emprender una campaña militar en un área de clima tan malsano y sin una civilización sedentaria que pudiera sostener a ejércitos de culturas agrícolas.

II.d.2. Descubrimiento ibérico de la mayor cuenca del mundo y su colonización.- La Amazonia fue conocida por primera vez en Europa gracias a la expedición dirigida por el portugués Don Vicente Pinzón, quien descubrió, en febrero de 1500, la desembocadura del inmenso río y que según su propio relato, "sale cuarenta leguas en la mar con la agua dulce"⁷⁸. Pinzón se refirió al río como "Santa María de la Mar Dulce"; posteriormente, otra expedición portuguesa, comandada por Don Diego de Lope, lo denominó Marañón, tras recorrerlo aguas adentro.

No fue casualidad que la primera expedición española al país de la canela partiera desde Quito, precisamente desde las fuentes originarias del misterioso río-mar descubierto por Pinzón, pues era esta ciudad con la cual

⁷⁸ Meira Mattos, Op. Cit., pág. 20

las tribus del valle del Napo estaban, desde tiempos remotos, comercial y culturalmente vinculadas. Así lo demuestra el conocimiento que los indígenas de esas tribus tenían de la lengua quechua, aprendida por los quitus de los incas.

La expedición fue organizada por Gonzalo Pizarro, primer gobernador del Reino de Quito y hermano de Francisco, conquistador de Lima, y estuvo secundada por el intrépido capitán Francisco de Orellana, quien, luego de fundar de manera definitiva al puerto de Guayaquil, emprendió el viaje a Quito para ir tras la expedición. Luego de tremendas pérdidas humanas y materiales y tras largos meses de camino, parte de los expedicionarios construyeron una embarcación en las orillas del río Coca y partieron aguas abajo comandados por Orellana en busca de provisiones, pero jamás pudieron regresar para encontrarse con Pizarro y sus hombres. Luego de una larga espera, Gonzalo Pizarro volvió a Quito por el mismo penoso camino de enmarañadas selvas y escarpadas cumbres que ya había recorrido. Orellana en cambio, siguiendo siempre aguas abajo, llegó al Napo donde, gracias a sus guías quiteños, tuvo contactos amistosos con los pobladores de sus riberas y se proveyó de alimentos para continuar la travesía. Siendo casi imposible, debido a la fuerza de la corriente, regresar al lugar de embarque, continuó aguas abajo hasta llegar al gran río que llamó de las Amazonas, por la existencia de una tribu matriarcal en sus riberas.

El capitán Orellana entró en el fabuloso río el 12 de febrero de 1542 y no llegó al Atlántico sino hasta comienzos de septiembre del mismo año. El viaje y descubrimiento del Amazonas es una de las hazañas más espectaculares de la conquista del continente americano y de los lugares ignotos de este mundo. La historia de este descubrimiento ha sido brillantemente descrita y novelada por muchos escritores, entre los que vale la pena nombrar a Leopoldo Benites Vinuesa, autor de la novela "Argonautas de la Selva".

Desde el principio de la colonización, los territorios amazónicos fueron ambicionados por holandeses, ingleses y franceses, además de las dos naciones ibéricas, España y Portugal, que ya ocupaban las costas sudamericanas entre las márgenes del Orinoco y las orillas del Olapoque, zona conocida como "Las Guyanas".

Debido a la gran dificultad de comunicación desde los Andes hasta

el gigantesco valle amazónico, su colonización se realizó principalmente por su desembocadura y ésta no estaba en manos del Imperio Español. Según el famoso tratado luso-español de Tordesillas (1494), Portugal ejercía el dominio de la desembocadura del gran río, y aunque la franja costera que la correspondía era muy estrecha, el imperio portugués se expandió rápidamente gracias a la fácil comunicación fluvial entre la Amazonia y la urbe lusitana. En efecto, los portugueses consolidaron sus derechos sobre esos territorios (1646), en el sitio donde ahora está la ciudad brasileña de Belém do Pará. La ventaja geográfica del Reino de Portugal, al ocupar la desembocadura del Amazonas, y su determinante acción colonizadora y defensiva, le permitieron, consecuentemente, aumentar su territorio en América e impedir el avance de otras naciones europeas en la Amazonia.

Entre las principales expediciones españolas a la región, además de la de Orellana merece especial mención aquella que organizó don Pedro de Ursúa en 1560 para descubrir El Dorado. Esta expedición partió desde Trujillo, descendió al gran valle amazónico por el Huallaga hasta llegar al Marañón en 1561 y, llegó al mar el 4 de julio de 1561, a pesar de que, sus principales protagonistas murieron trágicamente en el trayecto por sucesivos y cruentos amotinamientos de los subalternos.

En 1616, buscando nuevas regiones mineras, salió desde Loja la expedición de don Diego Vaca de Vega, quien emprendió la colonización de extensa región de los Maynas, descubierta por don Juan de Salinas en los viajes realizados entre 1557 y 1559. Hacia 1619, se fundó la población de Borja, que en 1634 se constituyó como capital de la gobernación de Maynas. Esta ruta lojana y azuaya, pues bajaba a la hoya amazónica por el Zamora y el Paute, luego por el Santiago al Marañón; se constituyó en uno de los principales accesos de los misioneros jesuitas, y posteriormente a su expulsión, por los franciscanos quiteños que fueron encargados de mantener las avanzadas misiones.

Durante la unión de los reinos de España y Portugal, Felipe IV, rey de ambos países, creó la Capitanía de Cabo Norte a cargo de los portugueses, con la cual aceptaba tácitamente, en 1637, la soberanía del Bajo Amazonas. Ese mismo año partió otra expedición portuguesa, capitaneada por Don Pedro de Texeira, quien realizó un recorrido inverso al de Orellana y llegó hasta Quito, capital de la Real Audiencia del mismo nombre. Esta nueva expedición portuguesa ocurrida casi cien años después del viaje del célebre "tuerto" Orellana, preocupó a las autoridades españolas ya que había

atravesado tierras que ellas consideraban de sus dominios.

Luego del descubrimiento del Amazonas, las autoridades de Quito poco se habían preocupado por la colonización de las estribaciones orientales de los Andes; y excepto por las zonas minera de Zamora, Valladolid y otras poblaciones orientales comunicadas con Loja, al sur de la Audiencia de Quito, casi nada se conocía de estas hostiles regiones habitadas por pueblos salvajes traicioneros.

El viaje del lusitano Texeira despertó, en los españoles y criollos de Quito un nuevo afán por explorar y colonizar los extensos territorios amazónicos; por eso, cuando regresó el explorador portugués, lo hizo acompañado por los sacerdotes jesuitas Andrés de Artieda y Cristóbal de Acuña quienes debían reportar a la corte española los detalles de la travesía y demostrar la necesidad de iniciar misiones que evangelizaran a esos pueblos para consolidar así, la soberanía española sobre gran parte de la inmensa cuenca amazónica.

Como afirmamos anteriormente, la defensa de la cuenca amazónica de los afanes colonizadores de holandeses, franceses e ingleses, estuvo en manos de la corona portuguesa y sus colonias brasileñas. Pero, fueron los franceses, desde el comienzo del siglo XVII, quienes principalmente disputaron a los luso-brasileños la posesión de tierras netamente amazónicas. Daniel de La Touche, con el título de teniente general del Rey Enrique IV, visitó el sur de las Guayas y estableció la colonia francesa de Cayena. Luego, bajo el ministerio de Colbert, la política colonial francesa tomó un gran impulso. La Compañía Francesa de las Indias Occidentales inició la colonización del territorio alrededor de Cayena luego de que Lefebre De La Barre la recuperara de los holandeses en 1664.

Asimismo, la Guyana Francesa progresó con la llegada de mil doscientos colonos y comenzó a considerar sus fronteras hasta las orillas del Amazonas, ya que el territorio ubicado entre las márgenes norte del gran río y las orillas del Oiapoque, límite natural de las Guayanas, estaba poco habitado. Esto sucedió a pesar de que la corona portuguesa desde 1637 había creado la Capitanía de Cabo Norte y había establecido fortificaciones que defendían la desembocadura del Amazonas de los esporádicos, pero persistentes intentos colonizadores de ingleses y holandeses. Los colonos franceses, atraídos por la abundante pesca y la producción de cacao, luego de la orden de expansión colonial impartida

por Luis XIV en 1697, se apoderaron de los establecimientos portugueses de Macapá y Parí. No fue sino hasta el 11 de abril de 1713, con el famoso Tratado de Utrecht, luego de muchos acontecimientos militares y políticos, cuando el límite entre las colonias americanas de Francia y Portugal se restableció en las orillas del antes mencionado río Oiapoque.

Los portugueses, defendieron bien la Amazonia de otras naciones europeas interesadas en colonizar las riberas del gran río-mar. Desde Belém do Para, los lusitanos asentaron su dominio, al norte, hasta los mencionados límites con la colonia de Cayena, y al oeste y suroeste, con inmensos territorios poco explorados y solo evangélicamente atendidos por las misiones franciscanas y jesuitas originadas en las colonias españolas americanas.

Desde Quito, los jesuitas emprendieron una muy amplia labor evangelizadora. Sobresalieron en la organización de la difícil labor misionera en pueblos que ocupaban amplísimos e inhóspitos territorios. Junto con sus hermanos de las misiones de la Compañía de Jesús en el Paraguay; contribuyeron muy favorablemente para los hispanos, en la formación de sus fronteras con la Colonia Portuguesa.

Los misioneros jesuitas de Quito, especialmente cuando fueron dirigidos por el padre Samuel Fritz, fundaron numerosos poblados que, desde el Alto Marañón, llegaban hasta las orillas del Río Negro. Según el brasileño Arthur César Ferreira, estas misiones se encontraban en situación difícil por la mala comunicación con Quito y "el estado español, atribuyéndoles el encargo de colonizar las tierras, no les proporcionaba, entre tanto, la ayuda necesaria"⁷⁹.

Según Jesús San Román, después de la separación de España y Portugal, en 1641, los súbditos luso-brasileños irrumpieron repetidamente en las misiones españolas dando el golpe definitivo en "la expedición organizada por los portugueses en 1710, que puso definitivamente las fronteras portuguesas en el río Yavarí"⁸⁰.

De acuerdo al riobambeño don Juan de Velasco, C.L., "embarcaron más de mil quinientos portugueses entre soldados y milicianos del Para y

⁷⁹ Arthur César Ferreira Reis, *A Amazonia e a Sobrevivência Internacional*, Rio de Janeiro, (Edit. Civilização Brasileira), 1982, pág. 35.

⁸⁰ Jesús Víctor San Román, *Perfiles Históricos de la Amazonia Peruana*, Lima (Ediciones Paulinas, 1975), pág. 50.

de otras capitanías de Brasil, con cuatro mil indios de guerra⁴¹. Este ejército, se apoderó fácilmente de las poblaciones fundadas por el padre Samuel Fritz -que eran más de cuarenta desde la desembocadura del Río Negro-, y avanzó aún más allá del Yavarí.

En 1740, el Consejo de Indias decidió recuperar inmediatamente el territorio ilegalmente ocupado por los lusitanos, pero no emprendió ninguna acción militar para hacerlo. Luego, cuando en 1750 se firmó el tratado de Madrid, España reconoció y aceptó la tácita expansión luso-brasileña en la Amazonia. Después de la firma del tratado de San Idelfonso en 1777, se emprendieron trabajos demarcatorios que desafortunadamente no se terminaron a causa de la invasión napoleónica y luego por las guerras de la independencia. De esa manera, la expansión brasileña continuó hasta bien entrada la era republicana de la América española. Indudablemente, el tener acceso fluvial directo desde Belém do Pará, les permitía a los portugueses una mejor comunicación en sus avances colonizadores amazónicos que el que tenían las nuevas repúblicas de Colombia, Ecuador y Perú; por ello, lograron acrecentar, hasta las actuales dimensiones, la Amazonia brasileña.

La labor evangelizadora y civilizadora emprendida por los jesuitas en la provincia de Maynas, fue realmente encomiable, difícil e increíble. Desde Quito, los jesuitas dirigían los colegios de Panamá, Popayán, Buga y Pasto. Con su bien organizadas empresas, estos colegios fueron la base económica de la labor catequizadora en la Amazonia hispanoamericana. Hasta 1638, en la labor evangélica que realizaban los jesuitas al occidente de los Andes, sobresalieron las misiones de Barbacoas en la actual provincia ecuatoriana de Esmeraldas y las de las selvas en Darien, Panamá.

Luego de la fundación de la gobernación de Maynas y del encargo que recibiera del gobierno español, esta industriosa orden religiosa se volcó a realizar una intensa gestión civilizadora en este vasto territorio. La jurisdicción de la labor evangelizadora se expandía por el este hasta más allá de la desembocadura del Río Negro en el Amazonas y comprendía en el sur hasta los pajonales del alto Ucayali. Se comunicaba con la Real Audiencia de Quito, principalmente a través de las misiones del río Napo; pero, además, por el sur de la Audiencia, desde la ya mencionada población de San Francisco de Borja, a través de Cuenca y de Loja.

⁴¹ *Ibíd.*, pág. 50

El trabajo de los jesuitas duró cerca de ciento treinta años e intervinieron más de 161 misioneros, los que en su mayor parte eran criollos americanos; principalmente de la misma provincia jesuita y Real Audiencia de Quito. Estas misiones desde fines del siglo XVII, tuvieron como principal centro de comunicación, la población de Jeberos, que a través del Napo y sus tribus quechuas ribereñas, se conectaba más directamente con Quito.

Las naciones indígenas de los Omaguas y los Yurimaguas fueron las primeros que organizaron los misioneros de la Orden de Jesús. Más de ochenta y ocho pueblos establecidos por la empresa quiteña, estaban organizados con "economías dirigidas", en las que el misionero planeaba y dirigía la vida económica y social del pueblo, así como su vida religiosa. Los misioneros agrupaban a las tribus, les enseñaban agricultura, artesanías, a vivir en comunidad, etc. Según Jesús San Román, al trazar los planes de desarrollo de los poblados indígenas, los jesuitas "tenían como objetivo lograr una economía de autosuficiencia"⁸².

Este proceso tomaba bastante tiempo, por lo que tuvieron que establecer un intenso comercio desde las misiones y hacia ellas con el Colegio de Quito, donde una procuraduría obtenía y enviaba las provisiones que necesitaban los numerosos pueblos establecidos en las orillas del Napo y del Amazonas. Todo esto fue detallado por el P. Juan de Velasco en su *Historia del Reino de Quito*.

La organización jesuita fue muy eficiente como empresa civilizadora y catequizadora; desgraciadamente, eso fue perjudicial para la población indígena amazónica, ya que al ser agrupados en pequeños centros urbanos, fueron eventualmente presa de dos verdaderos azotes que diezmaron a los indígenas y acabaron con los poblados fundados por las misiones americanas:

- La codicia humana y el afán esclavista de los colonos lusoportugueses que habitaban ya la cuenca baja del gran Río y que luego de la expulsión española de los jesuitas realizaban expediciones de caza contra los indefensos aborígenes.
- Las enfermedades epidémicas que como la viruela, trajeron los hombres blancos y sorprendieron a los indígenas americanos sin defensas biológicas que los protegieran, de tal manera que solo los

⁸² San Román, *Op. Cit.*, pág. 63

más fuertes sobrevivieron.

En definitiva, los miembros de la Compañía de Jesús, especialmente con las bien organizadas misiones de Maynas, dirigidas desde Quito y las del Paraguay, desde Asunción, fueron los principales protagonistas de la defensa territorial de las colonias españolas contra los esfuerzos expansionistas de los portugueses del Brasil.

Por todo lo expuesto, resultaba inconcebible la orden de expulsión de España y de todo su inmenso imperio, contra esta congregación religiosa, hecho que aconteció en agosto de 1767 durante el gobierno de Carlos III. Valga señalar que los jesuitas ya habían sido expulsados de Francia bajo el reinado de Luis XV y la administración de Choiseul, con el afán de ganarse el apoyo de los parlamentarios franceses para su gobierno; además, para halagar a los famosos "enciclopedistas", que eran un grupo intelectuales que exigía una menor influencia política y económica del clero y de la iglesia católica de Francia.

Desde que ascendió al trono de Portugal el heredero del gran monarca don Juan V., José I (1750-1770), las relaciones exteriores de este país y el gobierno del Reino, estuvieron confiadas a Sebastián Carvalho e Melho, el famoso marqués de Pombal, quien influenciado por el Enciclopedismo Ilustrado, popularizado en Europa por Voltaire, introdujo muchas reformas laicistas y liberales en el gobierno, modernizó el ejército y enfatizó el desarrollo colonial; y, por supuestas intrigas que atribuyó a nobles y jesuitas, ordenó en 1758 la expulsión de Portugal de esta poderosa orden religiosa.

En España, bajo el gobierno del monarca Carlos III se siguió la tendencia anticlerical radical europea sin ninguna consideración a los verdaderos intereses territoriales españoles y se expulsó y se impuso pena de destierro de por vida a todos los jesuitas, americanos, españoles y extranjeros⁸³ de todos los dominios imperiales.

Acatando la orden real tan pronto como fue recibida, las autoridades de la Real Audiencia de Quito reunieron, el 20 de agosto de 1767, a los noventa y seis sacerdotes y legos del Colegio Máximo de los jesuitas en esa ciudad; los apresaron y los llevaron incomunicados hasta el puerto de Guayaquil, donde los embarcaron hacia el destierro que debieron sobrellevar en los estados pontificios. Fue precisamente, durante su larga permanencia

⁸³ Germanos, holandeses e italianos

en Roma, que el Padre Velasco escribió sus afamadas historias. Algunos jesuitas que se encontraban en los alrededores de la provincia de Quito, debieron salir a través del océano Pacífico; otros, los de Maynas, lo hicieron por el Amazonas y el Atlántico.

Los indígenas de los poblados cristianizados nunca entendieron el porqué de la partida de sus protectores. Así lo señala el padre Jorge Villalba, cuando expresa:

"...Al fin, los despidieron con dobles de campanas y golpes fúnebres de sus tambores. En muchas partes esas campanas callaron para siempre..."⁸⁴

La expulsión española de los jesuitas tuvo motivos y efectos históricos sorprendentes y fueron determinantes en la pérdida, por parte de la Corona Española, de inmensos territorios americanos, pues la administración colonial española encargada de reemplazarlos, no pudo asumir responsablemente la labor que eficientemente habían realizado estos religiosos en sus misiones.

Durante los posteriores cincuenta años, los pobladores indígenas, organizados en comunas por los jesuitas, fueron cruelmente sometidos por colonos de origen portugués provenientes de la gran colonia lusitana, convertida ya en el imperio de Brasil a comienzos del siglo XIX, a partir de la invasión napoleónica de la península ibérica.

La expulsión de los jesuitas y el consiguiente abandono de sus obras trajo como consecuencia la falta de demarcaciones claras y precisas de los territorios coloniales españoles y posteriormente, de las repúblicas americanas. Esta falta de límites ha sido, tal vez, la principal causa de los conflictos diplomáticos, militares y comerciales entre las naciones amazónicas.

II.d.3. Problemas limítrofes entre repúblicas amazónicas y el auge cauchero.- Luego de la independencia de las colonias españolas, se produjeron varios conflictos territoriales entre las nacientes repúblicas así como entre éstas y el imperio de Brasil. Hacia 1828 se originó la primera guerra entre la Gran Colombia de Bolívar y la República del Perú, en este

⁸⁴ Historia del Ecuador, SALVAT, 8 Vols., 1982, Barcelona, Salvat Editores, S. A., Vol. IV, p. 179.

último país habían renacido los afanes expansionistas de sus antepasados precolombinos.

Durante los inicios del proceso de formación de las nacionalidades latinoamericanas, se aceptó que el primer presidente del Ecuador fuese un venezolano; asimismo, un general oriundo de la bellísima ciudad de Cuenca, ejerció el gobierno en Lima y lideró la política y los ejércitos del Perú. Se produjo, entonces, una invasión de las fuerzas terrestres peruanas que cruzaron la frontera del sur rumbo a Cuenca; la Armada de ese país también emprendió acciones navales primero para bloquear, y luego para ocupar el puerto de Guayaquil.

El conflicto territorial amazónico ecuatoriano-peruano que se inició entonces, no solo fue el primero de los desacuerdos ocurridos entre las repúblicas amazónicas de influencia ibérica sino también el más largo. Todavía ahora, en los albores del siglo XXI, es el único que permanece sin solución.

En general, se podría afirmar que los problemas territoriales entre las dos naciones amazónicas se originaron no solo por las deficiencias e incongruencias de los límites coloniales sino también por el interés suscitado mundialmente ante la perspectiva económica de un producto auténticamente amazónico, dado a conocer por primera vez en Europa por el sabio francés La Condamine. En los relatos de su viaje al Ecuador, alrededor de 1736, este erudito describía su experiencia con la goma elástica; los usos y forma de extracción que utilizaban los indígenas; y las potenciales utilidades que, en la vida moderna, podría tener este singular producto, conocido en el mundo hispánico de hoy como "caucho". La determinación limítrofe de la Amazonia actual, y la prosperidad y el desarrollo ocurrido durante la llamada época del caucho, están históricamente entrelazadas; por ello, ambas circunstancias han sido incluidas en este breve reseña.

Perú y Bolivia también han tenido disputas por sus respectivas regiones amazónicas de Madre de Dios y del Beni, debido a que ambas poseen ríos donde abunda el oro. Afortunadamente, estas naciones tienen solucionados sus asuntos limítrofes en la actualidad.

Aunque no es enteramente amazónica, citaremos la llamada "Guerra del Chaco", entre Paraguay y Bolivia que se inició en junio de 1932. Debido a las certeras acciones bélicas del legendario José Félix Estigarribia, el

primero de los países nombrados reivindicó sus derechos sobre territorios a la postre desérticos y deshabitados, pero con ancestrales raíces paraguayas. Este conflicto, como tantos otros de América Latina, fue indudablemente provocado por los afanes mercantilistas de ciertas empresas transnacionales, específicamente petroleras; además, tuvo muchas víctimas fatales desde que se entablaron los combates hasta que se logró, por el arbitrio de países amigos, la firma del armisticio y los inicios de la paz, el 12 de junio de 1935. Sólo entonces se solucionó el ancestral problema fronterizo boliviano-paraguayo.

Los límites entre Ecuador y el antiguo Departamento Central o de Nueva Granada, actual Colombia, se establecieron luego de varias décadas de diferencias fronterizas tan graves que desencadenaron serios enfrentamientos bélicos. En 1916 se firmó el "Tratado Muñoz-Vernaza Suárez", según el cual, y bajo presiones de la realidad política, la ocupación física y los continuos avances peruanos en las regiones amazónicas, el Ecuador cedió a la República de Colombia extensos territorios amazónicos que jurídicamente le pertenecían. El gobierno del presidente ecuatoriano, doctor Alfredo Baquerizo Moreno, negoció este tratado con el afán de ganarse el apoyo colombiano en la defensa de los demás territorios amazónicos que eran paulatinamente colonizados por peruanos abastecidos desde Iquitos. La cesión territorial realizada por el Ecuador a Colombia, a través de este tratado, ha sido históricamente criticada en nuestro país ya que, posteriormente, para finiquitar sus problemas limítrofes amazónicos con el Perú y lograr su salida amazónica a través del Trapecio de Leticia, Colombia le cedió legalmente al Perú, los territorios del margen derecho del Putumayo, es decir, la parte sur de los territorios que el Ecuador reconocía como colombianos. En consecuencia, nuestro país quedó en una peor situación geopolítica con el Perú, al tenerlo también como fronterero por el norte, en gran parte de la Amazonia legalmente ecuatoriana.

El acuerdo limítrofe peruano-colombiano realizado en 1932, se llegó luego de prolongadas negociaciones y perculares incidentes. Los habitantes del poblado de Leticia, principalmente de origen peruano, apoyados por los de su metrópoli comercial, Iquitos, se levantaron contra la decisión peruana de desprenderse de tierras que en aquel entonces eran explotadas por loretanos. Los revoltosos se tomaron Leticia y planificaron incluso la independencia de Loreto; después de pequeños enfrentamientos militares, fueron sometidos y se dio paso al cumplimiento del tratado. Colombia cumplió así su principal objetivo territorial amazónico, conectarse real y

efectivamente con el Amazonas a través del Trapecio de Leticia.

Los primeros contactos diplomáticos entre el Imperio de Brasil y las recién formadas repúblicas hispánicas, fueron realizados por el Ministro Plenipotenciario del Brasil, don Miguel María Lisboa, durante un recorrido iniciado en Caracas, donde logró la firma de un tratado que, además de fijar las pautas para el establecimiento de los límites, determinaba una estrategia común para contener los avances del expansionismo inglés que los amenazaba desde la Guayana Británica. Viajó luego a Nueva Granada, Ecuador y Perú, con el afán de iniciar relaciones diplomáticas con esos países y firmar acuerdos limítrofes.

La actual Colombia estaba por entonces convulsionada políticamente, y el consejero Lisboa no logró sus objetivos en Bogotá. Llegó al Ecuador en septiembre de 1855 y después de negociaciones infructuosas con el gobierno del general Urbina, representado por el Ministro de Relaciones Exteriores, coronel Gómez de la Torre, Lisboa prosiguió su viaje. Por los acontecimientos ocurridos posteriormente, parece ser que el ministro Lisboa no se llevó una buena impresión de la Cancillería de Quito debido a la excesiva e intransigente, aunque histórica pretensión limítrofe amazónica mantenida durante los primeros años de la República del Ecuador, que incluía todas las áreas colonizadas durante el siglo anterior por los jesuitas quiteños. El ministro Lisboa debió haber desconfiado del futuro de la propia nación ecuatoriana que, por aquel entonces, se debatía en profundos problemas políticos internos, y era amenazada militarmente por sus vecinos. Lo cierto es que en Lima, la capital del Perú, el Ministro Plenipotenciario brasileño encontró otra posición con respecto a la territorialidad sobre vastas zonas jurídicamente hispanas, pero ocupadas desde la salida de los misioneros jesuitas brasileños.

El presidente peruano, general Castilla, empeñado en la colonización amazónica para aprovechar las perspectivas de la explotación cauchera, necesitaba el acceso fluvial por el Amazonas, y lo obtuvo con la firma en 1858, de un Tratado de Navegación y Límites con el representante brasileño. Este tratado que desestimaba y desconocía los derechos ecuatorianos, le permitió al Perú desarrollar el puerto de Iquitos, hasta constituirse en el centro comercial de la gran producción cauchera del Perú. Desde ahí se perpetró una audaz usurpación peruana de extensos territorios legalmente ecuatorianos.

Uno de los sucesos históricos territoriales más interesantes en Sudamérica es, precisamente, el proceso de asimilación de la provincia boliviana de Acre por parte del Brasil. Lo es por lo audaz y sutil del manejo diplomático de la entonces Cancillería de Itamaraty para lograr su objetivo y por la peculiar similitud con el proceso de asimilación de Texas -otrora territorio mexicano-, por parte de los Estados Unidos de Norteamérica.

Lo cierto es que esta región del Acre, luego del aumento de las perspectivas caucheras, de oro y otros metales, comenzó a ser ocupada por extranjeros, especialmente del norte de Brasil, fluvialmente conectados con el centro comercial de Manaus. Pocos bolivianos bajaban a esta rica región por las dificultades de comunicación y el Estado boliviano se encontraba en apuros tratando de ejercer autoridad en la región. Bajo tales circunstancias se firmó el protocolo de 1898, según el cual, Brasil continuó reconociendo el territorio como boliviano y facilitaba aún a las autoridades de eses país, el uso de sus conexiones fluviales. Posteriormente, cuando los enviados por la cancillería de La Paz, intentaban cumplir con su cometido de imponer el orden, los colonos de Acre liderados por el español Luis Gálvez, se erigieron en república independiente en 1899.

La expedición del general Velasco restableció el mandato boliviano en 1901, y esta nación decidió ceder la explotación cauchera a un consorcio anglonorteamericano, dando lugar, a que en noviembre de 1903, el barón de Río Branco, principal artífice de la diplomacia brasileña, concertara tropas para presionar al Estado boliviano a cederle los 150.000 Km² de territorio del Acre, a cambio de indemnizaciones territoriales menores y dos millones de pesos brasileños.

El diferendo territorial que mantienen Ecuador y Perú es el único que aún existe entre los países amazónicos. Anteriormente y señalamos que tras la separación del Ecuador de la Gran Colombia, el Perú desconoció el tratado Pedemonte-Mosquera y su presidente, el general Castilla, impulsó la ocupación peruana de gran parte de Maynas con el establecimiento del astillero de Iquitos.

Este diferendo ha pasado por diferentes etapas y resistido varias crisis diplomáticas y bélicas; sin embargo, aún no ha sido resuelto. Si bien, la herida continúa abierta, creemos que las actuales condiciones del continente y las necesidades históricas de nuestros pueblos, permiten prever soluciones definitivas en un futuro cercano.

El desarrollo cauchero.- El fenómeno del desarrollo cauchero fue una circunstancia trascendental en la historia amazónica, generó gran riqueza y provocó numerosas inmigraciones (extranjeras), así como migraciones nacionales; atentó contra la sobrevivencia de muchas nacionalidades indígenas; ocasionó conflictos bélicos, guerras y tratados que cambiaron los límites fronterizos amazónicos; y, finalmente, con su violenta decadencia, causó múltiples estragos económicos de los cuales, la Amazonia aún lucha por salir.

Las ciudades amazónicas de Belém, Manaus e Iquitos, y particularmente, en su arquitectura, se evidencia una época de gran apogeo económico, seguido por una prolongada decadencia. Tal es el caso del fastuoso "Teatro Amazonia" de Manaus que, como muchas otras edificaciones públicas y privadas, fue construido con materia prima importada, traída de Europa como lastre en las embarcaciones que, a fines del siglo pasado y comienzos de éste, transportaban el preciado "oro negro" a los mercados europeos y norteamericanos. Aquella época abundó en derroche y ostentación; pero, de manera desafortunada, también en desorden y falta de previsión, lo que llevó, posteriormente a todo el valle amazónico a una tremenda y larga depresión económica, social y cultural.

El caucho fue descubierto por el hombre blanco en el siglo XVIII, en el extenso territorio que desde Quito fue colonizado por los jesuitas, específicamente, en la tribu de los omaguas; estos les enseñaron a los misioneros la fuente y los usos de ese noble producto del árbol, conocido científicamente como "heveas brasiliensis".

Desde su divulgación en Europa hasta el inicio de su uso en los cables eléctricos y telefónicos -luego de la invención del teléfono en 1786-, la utilización del caucho fue muy limitada. A pesar de que, hacia 1840 había sido ya descubierto el proceso de vulcanización, el caucho se usaba solo en juguetes, impermeables, botas y otros artículos de carácter novedoso.

Al contrario, después de 1876, su demanda se aceleró inmensamente, de un mil quinientas toneladas consumidas al año, por aquel entonces, sólo doce años después, aquélla creció a más de ocho mil toneladas. En 1888, el norteamericano Dunlop comenzó a utilizar el neumático para bicicletas y los hermanos Michelin lo hicieron en automóviles a partir de 1895. Entonces sí, comenzó la época de oro del caucho en la Amazonia; se intensificó su explotación y se multiplicó el precio del caucho; la migración desde el

nordeste brasileño y desde los Andes sudamericanos aumentó significativamente, tanto como la inmigración europea.

Las empresas comerciales de los imperios británico, americano y holandés, impusieron sus términos en la comercialización del producto y lideraron financieramente la explotación cauchera; lamentablemente, traicionaron la ingenuidad de las autoridades nacionales al impulsar plantaciones caucheras modernas en sus colonias del sudeste asiático, sin preocuparse por propiciar plantaciones de caucho en la amazonia, ni por transferir la nueva tecnología desarrollada hacia nuestras naciones.

Fue el sabio inglés Clement Markham, quien desde el Ministerio de las Indias, despachó a un aveyado súbdito de la corona británica, Wickman, para que sacara del Brasil las semillas del árbol del caucho que, posteriormente fueron cultivadas con intensidad, principalmente en Malasia, Indonesia, el Ceylan y la India. De la misma manera, el Imperio británico trasladó por aquella época, el valorado cacao ecuatoriano y americano a modernas plantaciones establecidas en sus colonias africanas, con tal éxito, que florecieron rápidamente en ese continente, y no solo en las colonias inglesas sino, además, en las francesas, belgas y portuguesas, así como en otras tierras del Africa Tropical. En consecuencia, el exceso de la producción del cacao fue la causa fundamental de la relativa baja de precios que desde los años veinte de este siglo existe y, consecuentemente, de la primera gran crisis del siglo de la economía ecuatoriana, particularmente de la costeña.

La explotación comercial de las "heveas brasiliensis" y de la goma de Castilla fue organizada de tal manera que resultó perjudicial para las naciones dueñas del recurso básico y proveedoras de la mano de obra. Fue un capitalismo imperial que, a más de injusto en el trato comercial, provocó la existencia de un sistema de explotación de los hombres, que llegó incluso a esclavizar al indígena amazónico, sometiénolo a un trato bárbaro y despiadado, con las brutales cazas del nativo que era el verdadero dueño de las tierras explotadas.

Muchos otros trabajadores nuevos, migrantes, hombres esperanzados, venidos de otras tierras a sufrir las inclemencias de un clima muy insano, fueron míseramente mantenidos y retenidos en el difícil trabajo, por deudas contraídas por los recolectores para solventar la propia sobrevivencia en los seringueros con la compra de productos sobrevalorados a los crueles e infaustos regatones.

La recolección del caucho la hacían, pues, individuos de diferente origen, además de las propias etnias amazónicas, sometidas a las buenas o a las malas; los nordestinos brasileños, fueron los que prestaron mayor cantidad de brazos en ese trabajo. Muchos perecieron ante las múltiples enfermedades que afectaban al hombre en esa tórrida región del mundo, cuando aún no existían las vacunas y los antídotos modernos. Fueron a la selva con la esperanza de ahorrar un capital que les permitiera regresar a su región, desde entonces empobrecida por prolongadas sequías. Ciertamente, los nordestinos fueron los que mayoritariamente realizaron esta labor, no podemos dejar de mencionar entre los recolectores caucheros, a los indígenas de Los Andes Sudamericanos, especialmente a aquellos de regiones empobrecidas del Perú y Bolivia, cuya desesperación los llevó también a esta arriesgada aventura. Pocos enriquecieron; los que más, esclavizados por el látigo y las deudas, con el tiempo sucumbieron a las insalubres condiciones.

La explotación cauchera se realizaba de la siguiente manera: el regatón (*1), convertido luego en aviador (*2), era el directo verdugo de los recolectores. Proveía a estos de todo lo necesario para su trabajo, y medios para su precaria existencia como anticipo por el producto del jebe o del caucho que el recolector entregaría al final de la temporada.

En "La Economía del Caucho", G. Pennano, explica en los siguientes términos, que el procedimiento de habilitación de los avezados aviadores era realmente simple: "...Una vez que el aviador sabía cuáles serían las necesidades de los recolectores con los que él comerciaba, hacía su pedido de mercancías a distintos establecimientos obteniendo crédito... A ese crédito, el comerciante le cargaba una sobretasa del 50% del valor de las mercancías que entregaba al aviador y que debía ser pagada por éste al final de la temporada cauchera. El aviador entregaba la mercancía a los seringueros y éstos firmaban pagarés que el aviador podía inclusive descontar en los bancos locales a una tasa que fluctuaba entre el 10% y el 34% de acuerdo con su poder y prestigio crediticio"⁸⁵.

(*1) El que compra al por mayor, a un precio mínimo.

(*2) El que costea labores de minas o presta dinero al labrador, ganadero, etc.

⁸⁵ Guido Pennano, *La Economía del Caucho*, Iquitos, (Centro de Estudios Teológicos de la Amazonia, CETA, 1988), pág. 58

En gran parte de los casos, los pobres recolectores quedaban debiendo al amo aviador y, obligatoriamente, debían seguir trabajando la temporada siguiente. Los aviadores eran explotados, a su vez, por grandes comerciantes, que hasta 1890, fueron, en su mayoría, de origen judío. Por aquella época, el gobierno del Brasil creó un impuesto "ciego" contra los comerciantes de ese origen. El oficio lo pasaron a ejercer otros individuos, todos muy ambiciosos y algunos sin ningún principio, de modo que convirtieron esa actividad de finales del siglo pasado, en un símbolo de la explotación del hombre. Este infame sistema tuvo lugar en la Amazonia a través del famoso "enganche", esto era, el reclutamiento de la mano de obra tanto migrante como de la nativa.

Los "grandes comerciantes" del caucho amazónico estuvieron íntimamente ligados a los grandes capitales de las naciones imperialistas e industrializadas, y los favorecieron en montos incalculables. Al producirse la crisis, ocasionada inicialmente por las nuevas producciones en las colonias surasiáticas, la inversión extranjera fue retirada rápidamente y sin ninguna pena de las ciudades y países amazónicos. Es una verdad histórica que muchos capitales que se hicieron en la Amazonia Sudamericana con la explotación del caucho, fueron luego utilizados en las plantaciones caucheras que proliferaron, desde antes de 1910, en Malasia, Indonesia y en otros países asiáticos. Los capitales internacionales de aquella "bella época", precipitaron, con su alocada fuga, la decadencia del sistema financiero que sustentaba a la región amazónica. A falta de capital propio, tras la crisis del caucho silvestre, los capitales nacionales amazónicos no pudieron hacer inversiones en plantaciones o en alguna otra actividad productiva.

El cuadro que reproducimos en la siguiente página describe el vertiginoso dominio que sobre el mercado cauchero fue ejercido por parte de las plantaciones de las empresas coloniales en Asia, a partir de 1914.

No solo que los precios del caucho no siguieron aumentando con la creciente producción del sureste asiático, sino que incluso, comenzaron a decrecer rápidamente. En la Amazonia, los capitales nacionales y extranjeros, como habíamos dicho fueron a engrosar las inversiones de las plantaciones caucheras asiáticas; los nacionales de los países amazónicos, en su mayoría, regresaron a los centros de poder: Río de Janeiro, Sao Paulo o Lima.

Cuadro # 2 ⁸⁶

PRODUCCION CAUCHERA MUNDIAL: PLANTACION Y SILVESTRE(*) (TONS.)

Años	Produce.vía plantación	Producción Silvestre	Total	Planta- ción %	Silves- tre %
1905	174	59,230	59,494	0.3	99.7
1906	577	62,004	62,581	0.9	99.1
1907	1,157	66,013	66,17	1.7	98.3
1908	1,796	64,770	66,566	2.7	97.3
1909	3,386	70,370	73,756	4.6	95.4
1910	7,269	73,477	80,746	9.0	91.0
1911	14,383	68,446	82,829	17.4	82.6
1912	30,113	73,834	103,947	29.0	71.0
1913	51,721	63,280	115,001	45.0	55.0
1914	73,834	48,052	121,205	60.4	39.0
1915	116,300	54,400	170,700	69.2	30.8
1916	159,993	51,086	210,07	75.7	24.3
1917	221,187	56,751	277,938	79.6	20.4
1918	180,000	36,711	217,511	83.1	16.9
1919	348,474	50,424	398,988	87.4	12.6
1920	304,671	36,404	341,135	89.3	10.7
1921	276,746	23,905	300,649	92.0	8.0
1922	378,232	27,878	406,100	93.1	6.9

* Los datos que se consignan bajo el título de plantación, se refieren al sud y sudeste asiático. Los datos de producción silvestre, a Sudamérica, Africa y en mínima proporción a Asia.

⁸⁶ Guido Penano, *La Economía del Caucho*, No. 3, Iquitos, (Centro de Estudios Teológicos de la Amazonia, CETA 1988), pág. 121

A partir de entonces, se paralizó el proceso de desarrollo amazónico y comenzó un largo período de inexorable decadencia económica. Los que quedaron más empobrecidos por la crisis fueron la masa de trabajadores, conformada principalmente por migrantes del nordeste del Brasil y de los Andes sudamericanos, así como los propios nativos de la región amazónica; en definitiva, fueron los recolectores quienes vertieron su sangre y sufrieron amargas penurias, tanto durante el apogeo como en la decadencia de la explotación cauchera amazónica.

Si el fruto de los años de oro de la economía amazónica, desde 1890 hasta 1915, hubiera sido sembrado en suelo propio, con plantaciones modernas de caucho o de otras especies, otra hubiera sido la historia de los pobladores amazónicos.

Como corolario del recuento de este capítulo de la historia amazónica, solo nos queda señalar, que si los orígenes del capital de una región no están enraizados en ella, con su medio, con su historia y con su pueblo, en época de crisis, estos capitales desaparecerán rápidamente, sin buscar alternativas válidas que rompan el estancamiento y superen la recesión económica de la fuente originaria de producción. Los capitalistas agroexportadores de Guayaquil, a diferencia de los amazónicos, adoptaron una actitud más positiva que les permitió sacar adelante la región luego de la crisis del cacao.

III

Potencialidad económica del mayor sistema hidrológico del mundo

El presente capítulo no abunda en datos estadísticos ni estudios especializados sobre el desarrollo económico actual de la Amazonia; más bien presenta nuestras impresiones sobre la riqueza de la zona, fundamentadas en sucesivos viajes a la región e investigaciones particulares.

Nuestro trabajo plantea la integración de la Amazonia a través de una vía interoceánica que partiendo desde Guayaquil en el Océano Pacífico, llegue por el gran río hasta Belém do Pará en el Océano Atlántico, ruta que propiciaría enormes beneficios para el desarrollo de las naciones intercomunicadas. En este sentido, los datos que a continuación consignaremos, posibilitan el visualizar una perspectiva del progreso económico que se daría en los nudos de la ruta transamazónica y en toda la región, en caso de ejecutarse nuestro objetivo.

III.a. Recursos económicos

III.a.1. Minas y petróleo.- En las estribaciones orientales de los Andes ecuatorianos, la explotación minera se remonta siglos atrás. Las poblaciones ecuatorianas de Zamora, Valladolid y, la propia ciudad de Loja, deben su origen a minas auríferas aledañas, explotadas desde comienzos de la colonia. La inhumana explotación indígena, bajo el sistema de las mitas, utilizadas inmisericordemente, empezaron a sucumbir, a tal punto que se discontinuó la explotación minera por falta de mano de obra.

En la actualidad, en esas mismas zonas -aún ecuatorianas-, proliferan las explotaciones mineras informales, donde sin técnica, ni ley, ni orden, trabajan muchos ecuatorianos esperanzados, bajo muy rigurosas circunstancias. La existencia de yacimientos minerales polimetálicos, en

esta región suroriental, es conocida desde mucho tiempo atrás, de ahí que la zona comprendida entre la cordillera del Cóndor y el río Cenepa, siga siendo territorio de conflicto entre Ecuador y Perú. En la actualidad, las minas de la región son explotadas desorganizadamente por microempresarios, lo que hace indispensable la intervención del Estado ecuatoriano para determinar un mejor sistema de explotación que incluya la protección al trabajador y, mayores garantías que incentiven la inversión privada.

En la región oriental peruana, especialmente en las estribaciones de los Andes al sur de Perú, provincia Madre de Dios, así como en las cuencas bolivianas del Beni, se explotan minerales polimetálicos que conforman importantes rubros de exportación en esas naciones, buen ejemplo de cómo la pequeña minería puede desarrollarse beneficiosamente para la sociedad.

La mayoría de los sitios actualmente explotados son conocidos desde tiempos prehispánicos, pero faltan estudios y prospecciones geológicas sobre la cuenca alta del Amazonas. En general, tampoco hay estudios de la geología andina, pero es de suponer que en las espectaculares bajantes de las cumbres andinas, que vierten sus aguas en el rey de los ríos, existen recursos minerales ignotos que bien podrían servir para el desarrollo de nuestras naciones.

El Brasil es seguramente el país amazónico que más ha avanzado en su prospección geológica, ha logrado determinar la existencia de estaño en el territorio del Rondonia y en el bajo del Tapajós; de bauxita entre el Amazonas y el Trombetas; minas esparcidas de hierro, manganeso, cobre, bauxita, estaño, caolín, etc., en las innumerables vertientes brasileñas del Amazonas.

La mayoría de los proyectos de explotación minera del Brasil, están ubicados en vertientes amazónicas que no son andinas que vienen del sur y desembocan en el Amazonas antes de Belém do Pará. El desarrollo minero de Carajás es un ejemplo de esas sierras ricas en minerales; en ella existen reservas de hematita calculadas en más de dieciocho billones de toneladas, tal vez las mayores del mundo. La explotación aurífera informal también se ha hecho presente en ese país sudamericano.

En el área petrolera, los estudios establecen que la mayor riqueza hidrocarburífera de la Amazonia estaría concentrada alrededor de la cuenca

alta y media del Napo, incluyendo el área colombiana entre el Putumayo y el Caquetá y, las áreas peruanas y ecuatorianas en las cuencas del Pastaza y el Morona.

Entre los países que integran y colindan la mayor cuenca petrolífera amazónica conocida, el Ecuador, que está en el centro, es el que más petróleo produce. La riqueza petrolera de la Amazonia ecuatoriana ha sido, quizás, la causa principal de la dureza peruana a la hora de establecer los límites entre ambas naciones según el tratado firmado en Río de Janeiro en 1942. Sin embargo, a pesar de ese irrito tratado, el Ecuador conserva territorios que han resultado ser más productivos en recursos petroleros. Es este recurso el que permitió a los ecuatorianos alcanzar un alto índice de desarrollo y crecimiento económico en la década de los setenta y, sustentar en algo la economía nacional de los ochenta, cuando el país se sumió en una gran crisis debido a su abultada deuda externa, adquirida por todas las naciones latinoamericanas en vías de desarrollo, así como por otras del resto del mundo, a causa de las grandes facilidades de pago que ofrecía la banca privada internacional cuando se encontraba llena de depósitos de los excedentes de capital logrados por la explotación de recursos petroleros de las naciones del norte de Africa y del Golfo Pérsico.

La banca internacional había colocado esos capitales en forma de préstamos a instituciones públicas y privadas de nuestras naciones, sin estudiar siquiera si el fin de la inversión era productivo. El reconocimiento de esta responsabilidad en el mal uso del capital, compartida entre prestatarios y prestamistas, está ocurriendo en la década de los noventa, y permitirá, seguramente, una solución que dé paso a la recuperación de nuestras arrasadas economías.

Afortunadamente, para las futuras generaciones de ecuatorianos, todo indica que nuestros recursos petroleros continuarán siendo un importante puntal de la economía nacional, aunque mantenemos inexploradas áreas de potencial riqueza, pero no por una política determinante, sino por la ineficiencia de una buro-tecnocracia estatal que pretende controlar todas las facetas de la industria petrolera. Sería de gran conveniencia para el Ecuador que, en el siglo XXI, la humanidad encuentre otras aplicaciones para este recurso, ya que aún existen en nuestro territorio fuentes hidrocarburíferas no explotadas.

Vale señalar que, desde hace muchos años ya se explotaba petróleo

de las vertientes orientales de los Andes colombianos. Sin embargo, en los últimos años, los hallazgos se han incrementado. También se conocen y se explotan recursos hidrocarbúricos en la Amazonia boliviana.

En cuanto a la llanura amazónica, a pesar de los estudios realizados por el estado brasileño, poco se sabe de sus potencialidades petroleras; de cualquier forma no hay nada que aliente mayores perspectivas. Mejores augurios tienen las explotaciones subacuáticas en el inmenso delta donde se mezclan las aguas del rey de los ríos con el océano Atlántico.

Se especula sobre yacimientos de gas en muchas zonas de la Amazonia. Los que son explotados hoy en día son los yacimientos bolivianos de los alrededores de Santa Cruz, cuyo producto es exportado a naciones vecinas. Estamos seguros de que mucha de la riqueza petrolífera de esta región del mundo aún está por descubrirse.

III.a.2. Recursos agropecuarios y forestales.- Estamos seguros de que cuando el ex-presidente ecuatoriano don Galo Plaza Lasso, dijo "el oriente es un mito", se refería a éste sólo en su aspecto agrícola. De darse su desarrollo, la agricultura amazónica sería para consumo local y nada más. Los valles amazónicos andinos tienen suelos morfológicamente muy jóvenes y no propicios para las labores agrícolas; aunque existen verdaderas islas fértiles -comparadas con el resto-, sus tierras son relativamente pobres y debe dejárselas descansar periódicamente para que recuperen su valor orgánico y capacidad productiva. No es posible, sin embargo, generalizar. En las estribaciones andinas ecuatorianas que caen a la Amazonia, hay plantaciones de té y de palma africana que aparentan tener producciones económicamente efectivas, ya que constituyen productos exportables.

Como un ejemplo de las limitaciones agrícolas de la zona, cabe citar que, en la inmensa Amazonia brasileña, un estudio del RADAM⁸⁷ localizó únicamente 160.000 km² de tierras fértiles en el territorio de Rondonia y en los estados del Acre y Amazonas.

⁸⁷ RADAM: (*Radar na Amazonia*) proyecto brasileño que mediante imágenes de radar, fotos aéreas y verificaciones de campo, estudia las posibilidades minerales y agrícolas del suelo amazónico

Solo en ciertas áreas de la baja Amazonia se cultiva el cacao y el té; al contrario, todos los pueblos amazónicos cultivan yuca, maíz, arroz y frutales para su consumo local. Algunos de esos cultivos ya se realizaban aún antes de la colonización jesuita en el siglo XVI. De hecho, el maíz, la yuca y el pescado, son los productos básicos de la dieta de los indígenas.

El principal cultivo de la Amazonia peruana y boliviana, es la coca, materia prima para la producción de drogas cuyo comercio ilegal genera ingentes réditos y poderosas mafias. En las mesetas amazónicas ecuatoriana, colombiana y peruana, se han establecido en la última década grandes plantaciones de palma africana con resultados positivos.

En cuanto a los recursos forestales, la región es muy rica; lamentablemente, no hay programas efectivos de reforestación sin los cuales la tala de árboles en la Amazonia se convierte en un verdadero crimen contra el equilibrio ecológico mundial. La reserva forestal de la región está calculada en cerca de 80 billones de metros cúbicos; sin embargo, la producción y exportación de maderas es poco significativa, comparándolas con la superficie que se destruye con la mal dirigida colonización.

En las estribaciones andinas, al avanzar las vías de comunicación, los colonos explotan sólo las mejores maderas, convirtiendo frecuentemente los bosques naturales, en potreros regulares que, junto a la incipiente agricultura, da a los ilusionados migrantes una precaria subsistencia. En el Ecuador, las maderas explotadas se industrializan principalmente en Quito y Cuenca.

El principal centro maderero de la Amazonia brasileña es Manaus, donde, por las acertadas políticas de desarrollo regional dirigidas por el SUFRAMA (*), la industria es bastante próspera. El principal problema parece que fue la dificultad en el transporte por falta de vías de comunicación y los problemas financieros y administrativos que enfrentaron los empresarios exportadores peruanos ante el torpe aparato estatal. La vía interoceánica, que comunicaría el alto y bajo Amazonas, favorecería a esta industria que podría organizarse con una explotación eficiente y siguiendo normas que aseguren la preservación ecológica y la renovación del recurso.

El caucho fue el principal recurso económico de la Amazonia, sin embargo, actualmente tiene poca significación en términos absolutos y son

* Superintendencia de la Zona Franca Manaus

pocas las explotaciones tecnificadas de importancia. El futuro de este producto en la economía amazónica está en manos de las políticas estatales; y de los productos hasta aquí nombrados, hay otros de gran futuro comercial, como por ejemplo, varias especies de plantas y frutos exóticos.

No cabe duda de que, entre los recursos agropecuarios, el de mayor potencial es el ganadero. Para su desarrollo, la Amazonia no solo cuenta con sus extensas mesetas en las que se ha introducido una especie de origen cebú, sino también con los grandes bajiales, donde está comprobado que se adapta una especie de búfalo de agua, también hindú.

Como se ha visto, en la actualidad la región no es autosuficiente en alimentos y difícilmente lo será en un futuro inmediato, pues sus tierras y su clima son inapropiadas para el cultivo de muchos productos agrícolas que la población demanda. En la Amazonia brasileña, por ejemplo, esos productos vienen desde el sur, con costos de transporte muy elevados. Lo mismo sucede en Iquitos donde se abastecen con recursos provenientes de la costa y sierra peruanas. La producción ecuatoriana de papas, arroz, y demás, bajo un régimen integracionista, podría llegar a los centros urbanos amazónicos a través de la vía propuesta, con costos de transporte muy inferiores a los actuales.

III.a.3. Pesca.- En los centros poblados amazónicos se consumen, como fuente de grasas y proteínas, los productos de la caza y de la pesca. La enorme variedad de peces de esta región hace que la pesca sea un recurso de gran potencial económico, siempre y cuando se supere el nivel artesanal de explotación que se utiliza actualmente.

El desarrollo de esta área podría abarcar desde la pesca de especies ornamentales a la exportación de pescado congelado, como ya se hace en el estado brasileño de Pará, es necesario que se impulse el desarrollo de la acuicultura amazónica. Varias especies comestibles pueden ser explotadas. Con la gran cantidad de agua dulce existente en la región, se puede vaticinar para las próximas décadas, importantes exportaciones de este rubro económico desde los pueblos amazónicos.

Es necesario, para que esto sea posible, que se tecnifique la explotación de este recurso. Los avances de la pequeña, mediana y gran acuicultura a nivel mundial, en las últimas décadas, nos hacen creer que esto es posible a corto plazo. El Ecuador, gracias al desarrollo de la

acuicultura del camarón, es uno de los líderes mundiales de la tecnología de esta ciencia. La experiencia ecuatoriana en acuicultura puede ayudar a impulsar el desarrollo de la producción de especies acuáticas en la Amazonia.

III.a.4. Turismo.- La selva amazónica ha sido siempre un gran atractivo para el turismo internacional, y si no se ha producido un mayor desarrollo en esta área ha sido por falta de vías de acceso. Los turistas llegan por carretera un poco más allá de las estribaciones andinas orientales, desde ciudades como Quito, Cuzco o La Paz y, por vía aérea, a través de Manaus, Iquitos o Leticia. Recientemente, una empresa naviera europea inició cruceros que partían desde el Caribe y llegaban a Manaus.

En Iquitos y Manaus existe un desarrollo progresivo del sector turístico, hay buenos hoteles en las ciudades mencionadas y, en las selvas aledañas, existen hostales cómodos contruidos con materiales típicos de la región. El turista amazónico promedio vuela hacia un centro urbano, recorre las áreas cercanas, y luego, parte por vía aérea. En Brasil, el turismo interno opta con frecuencia por Manaus, para aprovechar su calidad de zona de libre comercio.

Pese al potencial turístico de la región, no hay ningún programa de integración o coordinación en esta área por parte de los países amazónicos. Es muy difícil ir de Manaus a Iquitos; por aire, los vuelos son muy espaciados y, por agua, no existe una línea de transporte de pasajeros cómoda y segura. Lo mismo sucede entre Manaus y Leticia, como entre Iquitos y Leticia.

En definitiva, la persona que actualmente pretenda recorrer todo el Amazonas, deberá estar dispuesta a pasar tribulaciones y aventuras de la más diversa índole, tanto internas como externas, así como a atravesar zonas en conflicto.

Las perspectivas turísticas que abrieran la vía interoceánica son excelentes. El desarrollo del turismo, "la industria blanca", bien controlado, como sucede en las islas Galápagos, no afectaría a la ecología de la región y podría generar muchas plazas de trabajo. Frente a esta posibilidad, la apertura de una ruta comercialmente efectiva, implicaría la existencia de una vía segura y atractiva que, iniciándose en el Pacífico y desde los Andes ecuatorianos, recorrería el cauce del gran río pasando por sitios de enorme valor turístico.

III.a.5. Comercio e Industria. - El aspecto comercial en la Amazonia tuvo una vital importancia en la época del caucho. Pero luego de la gran decadencia, tanto el comercio como la industria de la región se derrumbaron. La depresión duró décadas, sin embargo, Brasil es el país que más ha logrado superar este fenómeno durante los últimos treinta años.

Desde las postrimerías de la crisis cauchera amazónica, el gobierno brasileño comenzó a hablar del "Plan de valorización de la Amazonia", pero fue sólo en 1953 cuando se estableció el plan y se definió legalmente a la Amazonia. La Superintendencia creada se dedicó a elaborar planes y proyectos de desarrollo sin que se viesen resultados inmediatos. Según Meira Mattos, el cambio de la política amazónica brasileña se notó con el gobierno de Castello Branco: "Mil novecientos sesenta y cuatro, y el advenimiento de la Revolución. El presidente Castello Branco marcó indeleblemente su presencia en la región con la proyección de la política amazónica que inauguró. De su iniciativa y con el apoyo del Congreso, reformuló la estrategia para el desarrollo amazónico y reestructuró los órganos destinados a su consecución"⁸⁸.

En octubre de 1966, gracias a la creación de la Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), que atrajo inversiones motivadas por el establecimiento de un área de libre comercio con incentivos fiscales especiales, se inició el desarrollo económico de Manaus y su región adyacente.

El gobierno de Castello Branco, impulsó proyectos viales agroindustriales, mineros e hidroeléctricos que reactivaron la economía de las poblaciones diseminadas en la gran Amazonia brasileña. Tal política económica ha dado buenos resultados, sus frutos son notorios en las urbes amazónicas brasileñas. De acuerdo a Meira Mattos, estas políticas siguieron el marco de la teoría de los polos de desarrollo: "A partir de la década del 70, cuando entró en cogitación el lanzamiento del Plan de Integración Nacional (PIN), comenzose a pensar en aplicar el espacio amazónico las teorías de polos de desarrollo. El modelo se adecuaba a las características de la región, donde sería imposible alcanzar algún éxito con un proceso de desarrollo continuo y armonioso. La teoría de polarización, antes de ser entendida de forma sistemática, ya había sido aplicada empíricamente cuando se creó el centro de irradiación de Brasilia (en esa época no se

⁸⁸ Carlos de Meira Mattos, *Uma Geopolítica Pan-Amazônica*, Vol. 189, José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1980, pág. 97

hablaba de polos), cuyo objetivo no era otro sino el de crear un punto de concentración de intereses y recursos al centro del territorio nacional, buscándose los efectos de irradiación en la aceleración de la marca para el oeste"⁸⁹.

A pesar de sus deficiencias, el Brasil ha aplicado políticas coherentes de manera continua que han sido favorables para el desarrollo del comercio e industria amazónica. La industria maderera, aunque subexplotada, constituye uno de los principales rubros industriales. Existen múltiples actividades artesanales, pequeñas y medianas empresas que exportan desde peces tropicales hasta la famosa nuez de Brasil. Asimismo, en los últimos años, se han hecho grandes e importantes inversiones en proyectos hidroeléctricos. Entre estos se destacan: el Tacuri, en el río Tocantins, cerca de Belém; el de Paradao y el Malbima, cerca de Manaus. La producción de energía para la producción industrial le ha permitido a Manaus experimentar un despegue económico que no es común al resto de la región.

En los últimos años, la Cancillería brasileña y el gobierno de ese país han seguido objetivos claros y han logrado brillantes éxitos diplomáticos; asimismo, han promovido créditos especiales para la construcción vial de rutas que enlacen a las ciudades de su Amazonia con las naciones vecinas. Bajo este esquema, ayudó al Ecuador a financiar la vía Menéndez-Morona. En un corto viaje que hace poco realicé a Venezuela, me enteré que ya existe una comunicación vial entre ciudad Bolívar y Manaus, a través de la ciudad de Boa Vista en el estado brasileño de Roraima. El comercio que esta comunicación está generando entre Brasil y Venezuela, en general, y entre las cuencas del Orinoco y del Amazonas, en particular, cubre una amplia gama de productos y tiene un inmenso potencial.

La ciudad brasileña de Porto Velho, localizada en el río Madeira, se comunica con las otras de Brasil por una vía que atraviesa la meseta de Matto Grosso y algunos ríos de la cuenca del río de La Plata. La cuenca amazónica tendrá así, otra vía de comunicación con la segunda cuenca suramericana, cuando la ciudad boliviana de Trinidad, cerca de las orillas del Membré se una vialmente con la ciudad de Santa Cruz.

Brasil ha entendido bien que el límite del desarrollo comercial de la gran cuenca amazónica, está dado por la expansión de medios eficientes de comunicación que permitan la producción competitiva de sus bienes y servicios.

⁸⁹ Carlos de Meira Mattos, *Uma Geopolítica Pan-Amazônica*, Vol. No. 189, Rio de Janeiro, 1980, pág. 117

En los otros países amazónicos: Colombia, Bolivia, Ecuador, Perú y Venezuela; el desarrollo industrial de estas regiones ha estado limitado a la industria de extracción de recursos mineros y petroleros. Es hora ya de efectuar políticas integracionistas que motiven la inversión amazónica y permitan la generación de fuentes de trabajo necesarios para lograr el progreso de sus pueblos.

Esta geopolítica amazónica ha sido impulsada por el Brasil, nación que posee la mayor parte de su cuenca. Para que no progresara la idea de internacionalizarla, promovida por la UNESCO a través del "*Instituto Internacional de la Hilea Amazónica*", que se propuso en el Congreso Amazónico de Iquitos de 1948, la Cancillería brasileña diseñó y emprendió una política de integración amazónica. Luego de algunos años de esfuerzos y gestiones diplomáticas, logró parte de sus objetivos con el Tratado de Cooperación Amazónica, suscrito por Brasil, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Guyana, Surinam y Venezuela, el 3 de julio de 1978, cuya finalidad era establecer un mecanismo que regularice e intensifique los contactos entre los gobiernos y otros organismos estatales de los países amazónicos.

"1) la competencia exclusiva de los países de la región en el desarrollo y protección del Amazonia;

2) la soberanía nacional en la utilización y preservación de los recursos naturales y la consecuente prioridad absoluta en el esfuerzo interno con políticas de desarrollo de las áreas amazónicas de cada estado.

3) la cooperación regional como manera de facilitar la realización de estos dos objetivos;

4) el equilibrio y la armonía entre el desarrollo y la protección ecológica;

5) la absoluta igualdad entre todos los miembros."⁹⁰

El tratado está en ejecución y se han realizado, en la última década, reuniones de presidentes y de cancilleres de las naciones amazónicas signatorias del Tratado; esto demuestra la voluntad política de las naciones de llevar adelante el proceso.

⁹⁰ Carlos de Meira Mattos, *Una Geopolítica Pan-Amazónica*. Vol. No. 189, José Olympio Editora, Río de Janeiro, 1980, pág. 122

Dentro de este esquema, la apertura de nuevas rutas comerciales es fundamental para el éxito del mismo. La comunicación efectiva y eficiente entre la cuenca amazónica y la del Pacífico es indispensable para protencionar la integración y el desarrollo de la Amazonia. De ahí, la importancia que tiene el logro de este objetivo.

Sin lugar a dudas, los procesos de integración son claves para la evolución económica actual de las naciones del mundo. Sin embargo, solo aquellos que estén bien concebidos, que promuevan la más amplia apertura comercial, que impulsen el desarrollo de vías de comunicación, serán los que logren sus objetivos de progreso socio-económico.

III.b. El hombre amazónico actual y su desarrollo urbano

La mayor parte de la población amazónica en el siglo pasado era nómada, aunque aún cierta parte de ella conserva este modo de vida, actualmente ya no es la representación de la forma de convivencia amazónica, puesto que presenta características del hombre urbano.

En estas ciudades amazónicas existen universidades, teatros, y demás expresiones culturales, pero su desarrollo ha sido de mediano alcance, debido a los altos costos de los productos, lo cual ha generado que el estándar de vida sea menor que el de otras ciudades.

III.b.1. Manaus.- Ubicada a orillas del río Negro, cerca de su confluencia con el rey de los ríos, Manaus es la capital del estado brasileño de Amazonas. Su ubicación en el corazón del mismo de la Amazonia ha hecho que a través de los años se defina como el principal centro comercial de la región. Su población se estima en más de un millón de habitantes.

El espectáculo que nos ofrece la naturaleza, al aproximarse la aeronave para aterrizar en el aeropuerto internacional de Manaus, es indescriptible. Además de sus excelentes pistas, este aeropuerto tiene un estupendo terminal, muy cómodo y amplio. Las rutas de los alrededores de Manaus, incluyendo la de nuestra primera impresión, entre el aeropuerto y el hotel Tropical, están en muy buen estado. Al recorrer cualquiera de las vías terrestres de acceso hacia el centro de la ciudad, se puede notar por la simple observación de sus edificaciones, el apogeo económico y urbano

que tuvo la ciudad a comienzos de siglo. Asimismo, se aprecia el estancamiento producido por la larga y pronunciada crisis de la caída del caucho que se inició en los años veinte; a pesar de todo, es evidente un resurgimiento urbano ocurrido a partir de fines de los años cincuenta, en el otrora deprimido anillo circundante al antiguo núcleo comercial e histórico.

El desarrollo de Manaus se reinició con el apoyo dado a través del programa amazónico instaurado en el Brasil, por la política del célebre Castello Branco, quien desde 1956, estableció los medios para iniciar este proceso. Las modernas avenidas concéntricas con respecto al límite natural de la ciudad, comunican a los centros industriales con los programas de vivienda popular, el aeropuerto y todas las rutas terrestres. De esto se desprende que hubo planificación y aplicación del elemental sentido común en el diseño de la Manaus actual.

A pesar de su reciente crecimiento, y considerando sus dimensiones, evolución capitalista y aspecto social, Manaus tiene menor desarrollo relativo y absoluto que los otros dos polos principales de la ruta interoceánica: Guayaquil y Belém do Pará.

La importancia que tuvo la ciudad de Manaus dentro del contexto brasileño y mundial durante los cortos años del progreso cauchero, no ha sido recuperado todavía. En el centro de la ciudad sobresalen hermosas construcciones de principios de siglo, algunas de las cuales han recibido el mantenimiento necesario, mientras otras están en franco deterioro. Observamos, por ejemplo, un par de casas destruidas en las que se apreciaba una fuerte estructura metálica; según averiguamos después, el hierro y los ladrillos utilizados en dichas edificaciones eran de origen portugués, traídos de Europa como lastre en las embarcaciones que iban a Manaus para regresar al viejo continente llenas del valioso caucho. Se destacan por su hermosa arquitectura, el Teatro de Manaus, el edificio de aduanas y su complejo conocido como Alfandega. Entre otras edificaciones antiguas que se destacan, podríamos señalar las vivencias de quienes fueron los barones del oro negro, testimonio visible de la opulencia y el derroche que primó en la ciudad cuando tuvo su vertiginoso desarrollo por la explotación cauchera, así como otros edificios públicos de la época.

Manaus cuenta con la *Universidad de Tecnología del Amazonas (UTAM)*, muchos colegios secundarios, mercantiles, industriales y agrícolas, así como numerosas escuelas. Para la atención de la salud de sus habitantes

dispone de doce hospitales. En Manaus funcionan agencias de los principales hospitales. En Manaus funcionan agencias de los principales bancos brasileños y tiene su sede el *Banco do Estado (BEA)*, el *Instituto Nacional de Pesquisas de la Amazonia (INPA)*, así como numerosas instituciones culturales y sociales que hacen de la ciudad un centro urbano de categoría mundial.

Hay una institución que, por su importancia en el repunte comercial e industrial de la ciudad de Manaus y la región amazónica brasileña, sobresale entre otras públicas y privadas: la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), que fue creada con el decreto-ley No. 288 del 29 de febrero de 1967, bajo la administración de H. Castello Branco. Entre sus funciones regulares dirige un régimen especial de incentivos fiscales con el fin de propender al desarrollo industrial de la región.

Actualmente también funcionan en Manaus una refinería de petróleo (400.000 MCA), un astillero para embarcaciones de hasta 25.000 toneladas, la Siderurgia del Amazonas (SIDERAMA), varias fábricas de procesamiento de caucho, maderas, castañas, yute y una molinera.

En el distrito industrial Mariscal Castello Branco, están localizada cerca de doscientas industrias, destacándose las electrónicas de relojes y de joyas y algunas empresas de reconocido prestigio internacional: Sharp, Phillips, Philco, Toshiba y Seiko, entre otras. Este distrito industrial de Manaus sería uno de los primeros beneficiados con la apertura comercial que posibilitaría la ruta interoceánica, ya que se contaría con una vía directa al Pacífico, a través del Puerto de Guayaquil.

En cuanto a la agricultura en Manaus, el principal cultivo lo constituye el yute y le sigue la yuca. También se produce caucho silvestre, aunque el SUFRAMA y otros organismos especializados están promoviendo la plantación del caucho *hevea-brasilensis*, cuya producción es exportable y aumentaría los ingresos de la región. En el territorio de Roraima, en el norte de la Amazonia, se produce arroz, aunque no en cantidades suficientes como para abastecer todo el consumo del vecino estado de Amazonas.

En Roraima, cuya capital Boa Vista está comunicada vialmente con Manaus y recientemente con ciudad Bolívar en Venezuela, se produce una gran variedad agrícola que suple gran parte de las necesidades de Manaus. Esta región, aunque está muy distante, es parte de la ecúmene estatal de

Manaus y sirve al estado de Amazonas para comunicarse con la nación venezolana.

Entre algunas variedades agrícolas que se industrializan en Manaus, la más importante es quizás el guaraná, una fruta que la utilizan en la elaboración de gaseosas y que, recientemente, con el auge del consumo de frutas exóticas en los países desarrollados, se ha convertido en un rubro de exportación. La castaña, las gomas elásticas y la madera, son otros productos de la selvática naturaleza, que son explotadas e industrializadas con fines de exportación.

La ganadería de la región se desarrolla continuamente con razas seleccionadas y climatizadas en forma apropiada. La producción de bovinos de Roraima es comercializada principalmente en Manaus. El SUFRAMA, a través del Distrito Agropecuario y otras instituciones, está promoviendo el desarrollo regional agropecuario, con incentivos a las plantaciones de productos exportables y el área ganadera, algunos de cuyos productos, como el cuero se están también industrializando.

En el aspecto turístico, la ciudad y su contorno tienen indudables atractivos que, junto al estupendo aeropuerto internacional y a una creciente industria hotelera, están convirtiendo a Manaus en un centro turístico mundial. Los efectos multiplicadores que tendría para esta industria, la apertura de la vía interoceánica aquí propuesta, son fáciles de prever. Manaus dejaría de ser un punto aislado en la selva amazónica para convertirse en el centro de una ruta turística fluvial que atraviesa cuatro naciones. La importancia de esta industria en el desarrollo amazónico no puede ser menospreciada.

Los beneficios que llevaría a Manaus la vía interoceánica son principalmente comerciales, pero el comercio promueve la industria. La vía sería una alternativa de comunicación entre Manaus y su región con los países de la cuenca del Pacífico, más económica y rápida que la actual.

Los productos ecuatorianos tendrían más acceso, en algunos casos con significativas ventajas económicas, a toda la Amazonia y, a través de ésta, a todo Brasil. Productos industrializados de Manaus, muchos ensamblados con componentes introducidos por la misma vía, podrían competir, a través del Perú y del Ecuador, en un mercado andino ampliado que, bajo la aplicación de una integración regional práctica, progresista y

provechosa, le permitiría a Sudamérica surgir activa en el concierto de las regiones económicas del mundo. Por su situación geográfica en el centro de la Amazonia, Manaus y su región serían, quizás, las zonas más beneficiadas con la apertura de la ruta Guayaquil-Belém do Pará.

III.b.2. Iquitos.- Esta ciudad, capital del departamento de Loreto y de la provincia de Maynas está situada en la margen derecha del Amazonas, entre las desembocaduras de los ríos Itaya y Nanay. Es, sin duda, el puerto y ciudad más importante de la Amazonia peruana. La falta de vías de acceso terrestre la convierten prácticamente en una isla, de ahí que el aeropuerto de Iquitos tenga un intenso movimiento en comparación con los de otras urbes latinoamericanas de similar tamaño y desarrollo socio-económico. Su principal medio de transporte es el fluvial y las vías asfaltadas que salen de la urbe apenas llegan a menos de noventa kilómetros de distancia.

Mi viaje a Iquitos significó el encuentro con una realidad histórica sospechada desde niño. Nunca entendí como los habitantes de Iquitos (que al comienzo de la década del sesenta sumaban alrededor de cincuenta mil, poco menos que Cuenca, la tercera ciudad ecuatoriana) habían aceptado convertirse en peruanos después del Tratado de Río, sin protestas ni desengaño. El viaje me permitió aclarar el fenómeno después de conocer las raíces históricas de esta urbe amazónica.

Si bien es cierto, que en el lugar que ocupa hoy Iquitos y sus alrededores, hubo misiones jesuitas originadas en territorio ecuatoriano, la ciudad se conformó como una consecuencia de la política expansionista del Presidente peruano general Ramón Castilla, emprendida después de 1860.

El mismo año, un desleal ecuatoriano, el general Guillermo Franco, aprovechó una grave crisis de gobierno en nuestro país, para firmar un tratado con Castilla en el cual se autotitulaba Jefe Supremo de Guayaquil y cedía al Perú la mayor parte de la Amazonia ecuatoriana. El tratado fue invalidado por ambos países poco tiempo después; sin embargo, fue suficiente para que Castilla fundara Iquitos e instale en el sitio un apostadero y un astillero. Para desarrollarla hizo llegar hasta este lugar tres barcos de vapor: el Morona, El Pastaza y el Napo, mandados a construir en Baltimore e introducidos con subterfugios a través del Imperio del Brasil.

De esta forma nació Iquitos, que tuvo un relativo progreso durante

sus primeros años, pero pronto tuvo su época de oro iniciada antes del fin del siglo pasado, gracias al boom del caucho. El crecimiento de la urbe fue vertiginoso y llegó a tener relieve internacional. Una situación similar vivía Guayaquil gracias a la explotación del cacao. Como ejemplo del bienestar económico al que llegaron, puede citarse el hecho de que ambas ciudades contrataran al francés Eiffel para la construcción de sendas obras que aún hoy se mantienen para orgullo de sus habitantes.

Sin embargo, después de la Primera Guerra Mundial y como consecuencia de los bajos precios de sus cosechas, ese período de crecimiento concluyó e Iquitos jamás logró recuperarse. Tal vez una política de integración, apoyada en la existencia de la vía interoceánica, puede permitir que ambos pueblos compartan una vez más el camino del progreso.

Iquitos tiene un centro histórico que evoca un pasado de riqueza. En su centro comercial hay muy pocas construcciones modernas, algunas de ellas son del Estado y están todavía inconclusas. Los extensos barrios que circundan a la tropical Iquitos tienen una autóctona mezcla de niveles sociales que contrasta con las exclusivas urbanizaciones de las tres ramas de las Fuerzas Armadas del Perú. Los taxis de la ciudad son frágiles, estructuras montadas sobre motocicletas que se asemejan a los que se ven en varios países asiáticos. En fin, Iquitos es muy singular, no refleja su tamaño poblacional, y esto tal vez se deba a su escaso desarrollo urbanístico en relación con otras ciudades de Ecuador y de Perú.

Pocas de las significativas instalaciones industriales madereras de Iquitos se encontraban en funcionamiento, cuando visité la ciudad en 1987. Desde el primer gobierno de Belaunde, los intentos peruanos, por industrializar los centros urbanos amazónicos a base de la riqueza maderera, fracasaron, como han sido limitadas las perspectivas petroleras para propiciar el desarrollo del departamento de Loreto.

En Iquitos existe una incipiente, pero creciente industria turística. Visitamos uno de los paradores de la selva, donde luego de una bien guiada caminata por la espesa jungla, almorzamos succulentos platos de la región.

En general, las perspectivas comerciales, turísticas, artesanales e industriales de la ciudad de Iquitos, que se vislumbran gracias a la conexión de esta ciudad con el puerto de Guayaquil, son halagüeñas; de ahí, que la ruta fluvial-terrestre-marítima que le daría a Iquitos acceso directo a los

puertos del Pacífico, tenga una importancia vital para el desarrollo económico de la región loreana. Los procesos de integración andino y amazónico que se están implementando, se verían robustecidos con la apertura de la ruta e Iquitos y su entorno, serían directamente beneficiados.

III.b.3. Belém do Pará.- Después de Guayaquil, Belém do Pará es la ciudad más grande de las ubicadas a lo largo de la ruta transoceánica. Está localizada en la Bahía de Guajira, al sur del gigantesco delta amazónico, frente a la mayor isla fluvial del mundo, la exuberante e insalubre isla de Marajó. Surgió en 1616, cuando fue asentada una fortificación portuguesa en territorios que recibieron el nombre de Nuestra Señora de Belém del Gran Pará.

Sucesivos repuntes económicos debidos al cultivo de la caña de azúcar, algodón y café; al desarrollo ganadero y a su inmejorable posición geográfica, han hecho que Belém se mantenga como el principal centro comercial de Brasil nororiental. Recibió la positiva influencia del comercio cauchero de comienzos de siglo, pero no se afectó tanto como las otras ciudades amazónicas con la decadencia posterior, puesto que tenía una menor dependencia de ese solo producto, que aquéllas.

De convertirse en una realidad la vía interoceánica, Belém se constituiría en uno de los puntos terminales de esta ruta fluvial y terrestre. Está en las puertas del Atlántico, como Guayaquil en las del Pacífico.

III.c. Otras ciudades amazónicas

III.c.1. Ciudades del área del Trapecio de Leticia.- Con este nombre se conoce a una saliente territorial de Colombia que une a esta nación con las riberas del Amazonas y que está rodeada por Brasil y Perú. Poblaciones de los tres países se asientan en esta región. Leticia, Tabatinga y Ramón Castilla están cerca unas de otras en el área donde confluye el Yavarí al mayor río del Nilo.

Por ser más antigua, Leticia, a quien debe su nombre este trapecio geográfico, es quizás más apacible y señorial. Es el único puerto colombiano en el Amazonas. En el Brasil, Tabatinga es la mayor de todas y la que tiene un mejor y más traficado aeropuerto, así como un comercio muy amplio. Ramón Castilla es una pequeña población peruana muy cercana a las

ciudades mencionadas pero que está creciendo rápidamente, gracias al comercio fronterizo.

Al otro extremo de la base del trapecio, está Caballococha, la mayor ciudad peruana de esta región fronteriza trinacional. Benjamín Constant pertenece al Brasil y evidencia un creciente desarrollo; está asentada sobre grandes bancos del Yavarí, algunas millas antes de la confluencia de éste con el Amazonas.

Estos lugares forman un conjunto de poblaciones de tres naciones que constituyen un núcleo en proceso de integración, activada más por necesidades comunes que por voluntad de los estados. Las personas se comunican con sus respectivas metrópolis nacionales, principalmente, por vía aérea, puesto que por vía fluvial, el viaje es más largo de lo que uno se imagina. Cuando fui a Iquitos había previsto viajar en lancha para visitar las poblaciones de esta región y regresar a Iquitos al día siguiente para emprender mi retorno a Guayaquil. Me enteré en Iquitos que el viaje de ida dura más de un día y, el de regreso casi dos, y se realizaba en embarcaciones poco modernas e incómodas. Por falta de tiempo y cómo no coincidió ningún itinerario aéreo entre Iquitos y alguna de las ciudades de la región, no pude conocerlas en aquella ocasión.

III.c.2. Otros centros urbanos.- Macapá es la capital del territorio de Amapá y está ubicada en el canal del norte del delta amazónico. Es el centro comercial, industrial y de transporte de este territorio brasileño fronterizo con la Guayana Francesa. Amapá exporta minerales de alta calidad, como manganeso, oro, hierro, casiterita y maderas de su patrimonio territorial. Macapá debe tener en la actualidad sobre los ciento veinte mil habitantes, y está comunicada por rutas aéreas con Belém y Río de Janeiro. Belém do Pará y Macapá están separadas entre sí por la gigantesca isla Marajó que tiene territorios y ensenadas casi no explotadas, lo que refleja notoriamente las circunstancias climáticas adversas que hacen insufrible la vida de los sacrificados habitantes de esa región de la Amazonia.

Santarém está localizada entre Manaus y Belém, en las riberas de la desembocadura del anchuroso Tapajós, por el sur del Amazonas. Es puerto de parada de las principales embarcaciones que surcan este estupendo río sudamericano. Coincidentemente, los estimados del censo del setenta mostraban cifras muy similares a las de Macapá, capital de Amapá.

Santarém fue fundada como misión jesuita en una aldea de indios tapajos en 1661. Don Pedro de Texeira construyó ahí un fuerte, luego de lo cual el sitio ha progresado hasta alcanzar la categoría de ciudad en 1848. Es la ciudad más importante entre Belém y Manaus y ha sido siempre un emporio comercial maderero de la época del "milagro" cauchero y, hoy en día, gracias a las perspectivas agrícolas de sus planicies, Santarém, continúa superándose.

Tefé es una población amazónica a medio camino entre Manaus y el área fronteriza del Trapecio de Leticia; según los datos de 1970, apenas contaba con siete mil habitantes, hoy con su vertiginoso crecimiento se ha multiplicado varias veces. Tiene fuertes lazos económicos con Manaus con la que se comunica por vías fluvial y aérea. Está localizada en el banco derecho, aguas abajo de la parte del río Amazonas que los brasileños conocen como Solimoes.

Esta población tiene facilidades portuarias que le permiten ser núcleo de confluencia de la riqueza regional, consistente en pescado seco, nueces de Brasil, tabaco, caucho, harina de yuca (mandioca) y otras especies que son llevadas a Manaus para su procesamiento.

Boa Vista es la capital del territorio de Roraima, al norte del Brasil. Está ubicada a orillas del río Branco, principal tributario del Negro. Es rica en minerales. Su comunicación fluvial se realiza principalmente con Coracari, que tiene mejor puerto, aguas abajo en el mismo río. Boa Vista ya tiene comunicación vial con Manaus. Su importante producción agrícola suple la mayoría de los víveres que esta urbe necesita. Recientemente se terminó la ruta que la une con Venezuela. Su territorio fue creado en 1943, debido a las grandes distancias y claras diferencias con el estado de Amazonas, al que antiguamente se pertenecía.

Río Branco es la pujante capital del estado de Acre. Se comunica por carretera con Porto Velho y a través de ésta con Brasilia y el resto del país. Está ubicada a orillas del río Acre, afluente del Purús, que llega al Amazonas aguas arriba de la confluencia del río Negro y la ciudad de Manaus.

Cruzeiro do Sul está en las riberas del Jurúa, que desemboca en el Amazonas, (en su confluencia, los brasileños llaman aún al rey de los ríos Solimoes), cerca del puerto de Fonte Boa. Cruzeiro do Sul está ubicada

cerca de la frontera del Brasil con Perú y es otra importante urbe del estado de Acre.

Porto Velho es la capital del territorio de Rondonia, en el oeste central brasileño. Este territorio fue establecido en 1943 y recibió su nombre del explorador brasileño, mariscal don Cândido da Silva Rondón. Casi todo el territorio es netamente amazónico y jugó un papel importante durante el apogeo del caucho. La ciudad de Porto Velho está muy cerca de Bolivia y se comunica fluvialmente a través del Madeira y el Beni con la ciudad amazónica-boliviana de Riberalta. A través del Madeira, aguas arriba por el Amazonas y el Negro, se comunica con Manaus y por vía terrestre, a través del planalto del Matto Grosso y la sierra de Caiapo, con Brasilia y el resto del país. En 1913 se construyó el tren que los conectaba con el noreste boliviano para transportar el caucho de este país al Amazonas y al Atlántico. En 1970 el territorio de Rondonia sobrepasaba los cuatro millones de habitantes.

Trinidad es otra de las poblaciones de relativo progreso y gran potencial de desarrollo en la Amazonia. Fue fundada por los españoles en 1556 a orillas del Mamoré, principal tributario del Madeira, para luego ser reasentada en 1562 algunas millas alejada del río, para evitar las arrasadoras inundaciones. Desde 1856 es la capital del departamento boliviano del Beni. En años recientes, gracias a que los llanos de Mojas, donde se encuentra, tienen mejores suelos para la agricultura que la mayoría del valle amazónico, y gracias a la construcción del aeropuerto y un buen puerto fluvial a 8 kilómetros de la ciudad, Trinidad se ha convertido en una metrópoli comercial de la región. Ya en 1970 tenía 22.800 habitantes.

Santa Cruz de la Sierra, aunque no tenga comunicación fluvial con el sistema amazónico, serviría como núcleo en la comunicación terrestre entre aquel sistema y el de río de La Plata, cuando se termine la vía que se une con Trinidad. La importancia de esta ciudad boliviana estriba en que actualmente se encuentra ya conectada ferroviariamente con Sao Paulo, tiene vías terrestres que la comunican con las principales ciudades bolivianas y a través de ellas con el Pacífico, Perú y Chile, y con la cuenca del río de La Plata, Paraguay y Argentina.

Pucallpa es el principal puerto amazónico peruano después de Iquitos y está comunicado con Lima por una sinuosa carretera de 846 kilómetros, terminada en 1945. En 1972 se estimaba su población en más de 57.000

habitantes. En la actualidad es una zona peligrosa ya que está plagada de guerrilleros, terroristas y narcotraficantes. Tiene un aeropuerto con vuelos regulares a Lima e Iquitos. El atraso de la zona es reflejo del retroceso histórico y económico que ha soportado la nación peruana desde hace más de veinte años y que recientemente está superando. Pucallpa está situada en el bajo Ucayali y a pesar de haber sido fundada a inicios de la conquista española, solo adquirió importancia con la apertura vial hacia Lima.

Yurimaguas está a orillas del bajo Huallaga, es navegable para embarcaciones medianas de transporte fluvial. Cerca del puerto están los centros agrícolas de Tarapotó y Moyobamba, desde donde se abastece Nauta, Iquitos, y otras ciudades amazónicas. El camino entre Yurimaguas y el Pacífico es muy antiguo, extenso, pedregoso y difícil; sin embargo, esta ruta trasandina debe ser una de las más pintorescas, pasa por la histórica ciudad de Cajamarca, símbolo de la caída del poderoso Imperio Inca en manos de los audaces españoles liderados por don Francisco Pizarro. Tal camino comunica a Cajamarca con el puerto de Pascamayo, en el Pacífico y también con Trujillo y su puerto de Salaverry.

Nauta, ubicada en el propio Marañón, en el departamento de Loreto, tiene relativa importancia y está ya comunicada con Iquitos por medio de una vía terrestre en proceso de terminarse. Requena, es otra población de la Amazonia peruana.

El cantón Francisco de Orellana, conocido como Coca es un importante centro petrolero ecuatoriano. Nuevo Rocafuerte, está en el río Napo cerca de la frontera del Ecuador con el Perú. Santa Rosa de Sucumbíos está en el río del mismo nombre cerca de su confluencia con el río Putumayo. Aunque pequeñas, estas tres poblaciones ecuatorianas, están en pleno desarrollo y se hallan ubicadas junto a ríos navegables gran parte del año.

IV

Eje Guayaquil - Puerto Marañón - Belém do Pará

Hace más de cien años el general Proaño habló de la conveniencia de comunicar al Ecuador con el Amazonas, a través del río Morona. A pesar de la rápida evolución del mundo en estas décadas, la idea aún no se ha hecho realidad. En este libro sostenemos que la apertura comercial de la ruta ecuatoriana interoceánica, que comunicaría al Océano Pacífico, con la cuenca amazónica a través del puerto de Guayaquil, es una empresa autofinanciable y con réditos económicos trascendentales e inmediatos para las ciudades y pueblos de la ruta, que propenderá a la integración regional, al progreso y desarrollo interamazónico.

La apertura física de la ruta no sólo es económicamente factible, sino también de pronta implementación, debido a que en el Ecuador las etapas más difíciles de la vía terrestre están ya casi todas realizadas y las que faltan pueden ser terminadas rápidamente, pues ya se encuentran plenamente financiadas y en ejecución. También es posible vislumbrar una ruta ferroviaria moderna que una las mayores cuencas oceánicas y fluviales del mundo. La ruta terrestre no puede acabarse en Puerto Morona, debe llegar a Puerto Marañón. Desde estos puertos, la ruta fluvial ha sido terminada desde hace mucho tiempo por la naturaleza y está lista para su utilización.

El desarrollo moderno de la industria del transporte ha creado el sistema intermodal. A través de contenedores se logra que una carga pueda circular a través de diferentes medios: camiones, naves oceánicas, lanchones, trenes eléctricos, etc., sin tener que ser removidos de su empaque original. Estos avances facilitan el tráfico de los productos que se mueven en las principales rutas del mundo, augurando un éxito económico efectivo a la construcción de la ruta intermodal transandina y transamazónica.

IV.a. Vías terrestres desde Guayaquil y Puerto Bolívar a Puerto Marañón.- Otras vías terrestres

IV.a.1. Tramo Guayaquil - Azogues - Paute.- La ruta actual sale del puente de la Unidad Nacional, por la autopista Durán-Boliche, llega al Km 26 de la anterior vía y, continúa hacia El Triunfo y La Troncal, desde donde comienza el empinado ascenso entre Cochancay y el paso más alto de la carretera a El Tambo en las estribaciones occidentales del nudo del Azuay. Esta población recientemente elevada a cantón, se encuentra en el bello y culturalmente autóctono valle del Cañar, a pocos kilómetros de las ruinas incásicas y preincásicas de Ingapirca. La carretera bordea la creciente y ancestral ciudad de Cañar, actual centro comercial y cultural de la indómita y laboriosa etnia "cañari". La ruta cruza el corto páramo que separa al valle del Paute con el de Biblián. Desde aquel páramo se aprecian, en cierta época del año, los imponentes macizos levemente nevados del Nudo del Azuay.

Desde Biblián la ruta actual continúa a la pequeña, pero ambiciosa Azogues, capital de la provincia del Cañar. Por el sur avanza hasta el Descanso, pequeña población donde la carretera se dirige hacia Cuenca, o hacia el noreste y los cantones de Paute y Gualaceo. Con el desastre de la Josefina, se planificó el anillo vial del austro, una parte del cual lo constituye la vía Azogues-Bulón-Paute, camino que ha sido mejorado desde entonces y permite ahorrar algunos kilómetros a la ruta original a este último cantón. Otra vía, aquella que va a Paute por el Carbo y Shumir, estará pronto rehabilitada, pues es la ruta más corta desde Cuenca hacia Paute. Sin embargo, la vía Azogues-Paute es la alternativa más corta si se viaja desde la capital del Cañar.

IV.a.2. Tramo Guayaquil - Cuenca - Paute.- Es en realidad una alternativa principal del primero: sube a Cuenca por la misma vertiente de la antigua ruta que comunicaba a esta ciudad con Naranjal y la costa. La "Atenas del Ecuador" se comunicaría entonces con Guayaquil, por medio de una moderna vía, que desde un sitio cercano al poblado "26", sigue por la vía Boliche-Puerto Inca y se dirige al sur por La Troncal-Machala. Enseguida se adentraría hacia la cordillera por un nuevo trazado en la ladera opuesta a la de la angosta y empinada vía preincaica, que permite desde Tomebamba comunicar a los pueblos del Azuay con las riquezas de las aguas del gran mar.

Desde la pintoresca población de Molleturo hasta las hermosas lagunas del Cajas, la impresionante vía atraviesa paisajes fabulosos; luego de atravesar lugares encantados, baja directamente a los alrededores de la conocida y bella ciudad de Santa Rosa de los cuatro ríos de Cuenca. La minuciosa descripción de esta ruta tiene por objeto enfatizar su futuro turístico: colocar a Cuenca a menos de tres horas del Aeropuerto Internacional de Guayaquil, y a un poco más de cuatro horas de la "costa azul ecuatoriana". Esta costosa construcción es de gran beneficio para el Austro y no debería ser parte del eje comercial entre Guayaquil y los Puertos de Morona y Marañón: el paso de un tráfico pesado y excesivo perjudicaría al ecosistema de aquellos parajes encantados. Desde Cuenca a Paute caben dos alternativas: la del anillo vial que va a Gualaceo, o a la vía que se afectó con el desastre de la Josefina, reconstruida con sus variantes. Por cierto, esta última es más corta y eficiente.

IV.a.3. Tramo Puerto Bolívar - Paute. No es solo una alternativa de la ruta, es además, una alternativa portuaria en el Pacífico, de ahí su gran importancia. Puerto Bolívar es un punto adyacente a la ciudad de Machala con modernas instalaciones portuarias y una ubicación marítima privilegiada, protegido por las islas de Jambelí y más próximo al mar que el puerto de Guayaquil; se comunica con Cuenca por medio de una carretera de primera, que cruza Pasaje y Girón. Es una ruta rápida y directa que se comunica con otros cantones azuayos, potencialmente turísticos, y que permite, a la ruta amazónica interoceánica la alternativa de otro moderno puerto en el Pacífico. Desde Cuenca a Paute, se podría utilizar, bien la rehabilitada vía a través de "El Descanso", o las que cierran desde Cuenca el anillo vial a Paute, a través de Gualaceo.

IV.a.4. Tramo Paute - Puerto Morona. Es quizás el tramo más importante, porque requiere aún de mayores esfuerzos e inversión económica. Desde Paute, pasando por el Pan y Sevilla de Oro, hasta Amaluza y Guarumales y la presa "Daniel Alvarez Palacios", existe una vía, aunque necesita ser mejorada y terminada. Desde ahí hasta Méndez, no ha sido aún construida, pese a las buenas intenciones de algunos gobiernos. Finalmente, la construcción de la famosa vía Guarumales-Méndez, ha sido contratada por el gobierno del arquitecto Sixto Durán-Ballén. El contrato de esta vía incluye, además, el acabado de la vía de Méndez a Morona, y está en plena ejecución.

Cabe mencionarse la existencia de otras dos alternativas viales para

llegar a Méndez, sin pasar por Paute. Aunque más largas, son realidades o proyectos que posibilitan una flexibilidad emergente de la ruta terrestre. Estas son: la vía Gualaceo - General Plaza Gutiérrez - Méndez, y la que desde Gualaceo se comunica por SigSig con Gualaquiza. Este es un camino que falta terminar. Gualaquiza queda al sur de General Plaza Gutiérrez e implica un mayor recorrido; esta vía no sería sino una alternativa en casos extremos. Otra alternativa que debe mencionarse es la ruta que desde Puerto Bolívar, a través de Santa Rosa y Loja, llega al Oriente por Zamora; desde ahí hacia el norte hasta Méndez, esta vía forma parte del eje troncal del Oriente ecuatoriano.

Desde Méndez, no muy lejos del centro de la Amazonia ecuatoriana, junto a la confluencia del Paute y el Upano, se abre la nueva y moderna vía hacia el puerto de Morona. Esta vía pasa por Patuca y Santiago. Fue construida durante el gobierno del Ing. León Febres-Cordero, por la compañía brasileña Andrade-Gutiérrez. Durante su construcción, visitamos la obra y recorrimos todos los frentes del trabajo. Comprobamos, entonces, que la mencionada compañía había utilizado un sitio al pie del río Morona para desembarcar maquinarias pesadas que las había traído, unas desde el puerto brasileño Manaus, y otras desde la propia Méndez, a través de la ruta Huaquillas-Lima-Pucallpa, y desde ese puerto, por vía fluvial hasta el puerto en el Morona. Esa experiencia prueba la navegabilidad de aquellos ríos, al menos en los meses que no hay estiaje, como lo indican las publicaciones de la propia compañía Andrade-Gutiérrez en su revista de Diciembre de 1987⁹¹.

Los documentos de navegación de la Armada Peruana (Anexos # 2 y 3) que conseguimos en nuestro viaje a Iquitos, comprueban asimismo la posibilidad de navegar desde este puerto, que muchos ya lo han bautizado como Puerto Proaño, en honor del general Víctor Proaño, militar ecuatoriano que siendo enviado por el presidente García Moreno al Oriente, recorrió los ríos ecuatorianos y propuso entonces la construcción del puerto.

IV.a.5. Tramo Puerto Morona - Puerto Marañón. - Este tramo de la ruta terrestre requiere mayor paciencia, voluntad y buena fe por parte de los pueblos y gobiernos que se beneficiarían con su construcción: Perú y Ecuador; permitiría una comunicación continua, permanente y confiable

⁹¹ Andrade Gutiérrez, "Ecuador en los Andes, un reto a la técnica y al Imperio", Revista año VII, No. 15, (Diciembre, 1987), págs. 3-10

entre las dos cuencas. Posiblemente, el puerto ecuatoriano en el bajo Marañón, estaría ubicado entre las poblaciones peruanas de Eureka y Esperanza. Puerto Marañón, no necesita más de 3.000 km² para tener perspectivas viables, pero necesita el derecho de vía para comunicarse con puerto Morona.

Desde esta perspectiva, la construcción de una ruta ecuatoriana que comunique ambos puertos navegables es completamente posible, si existiera voluntad y buena fe por parte de los gobiernos de estos países, en función del desarrollo de esos territorios.

Grandes serían los beneficios que para los pueblos amazónicos del Perú, Colombia y Brasil tendría la realización de esta vía, que físicamente no sería muy difícil de construir si se solucionaran los problemas geopolíticos que han impedido llevar a cabo esta aspiración continental.

Efectivamente, la construcción de este tramo es fundamental por dos motivos: en primer lugar, sin éste, se interrumpiría la vía interoceánica durante los meses de estiaje, tres o cuatro al año, durante los cuales la navegación en el Morona se hace muy difícil o imposible; en segundo lugar, la distancia se acorta considerablemente, ya que el río Morona es muy tortuoso, lleno de meandros. Su extensión es de alrededor de 280 millas náuticas, mientras que la carretera tendría alrededor de 190 km.

El cuadro No. 3 muestra la distancia de los diferentes tramos y el total de las vías terrestres; elaborado con datos de kilometraje estimados con la colaboración del mayor Rodolfo Salazar, Jefe de la División Geográfica del Instituto Geográfico Militar, y otras informaciones obtenidas directamente. Los tres primeros tramos son alternativas desde puerto ecuatoriano en el Pacífico hasta Paute: el primero, desde Guayaquil por la vía de Cañar; el segundo, también desde este puerto por la nueva vía a Cuenca; y el tercero, desde Puerto Bolívar. Los tramos cuarto y quinto son los mismos para la comunicación desde los dos puertos marítimos. El cuarto llega sólo hasta Puerto Morona, y el quinto va hasta el proyectado Puerto Marañón.

Cuadro No. 3

Cuadro de Distancias de Vías Terrestres

Tramos	Distancia/Km	Tiempo/viaje (Horas) 1*
1) Guayaquil-Paute (Vía Tambo-Azogues)	216	3:05
2) Guayaquil-Paute (Vía Puerto Inca-Cuenca)	196	2:48
3) Puerto Bolívar-Paute	204	2:55
4) Paute-Puerto Morona	295	4:13
5) Puerto Morona-Puerto Marañón (Aproximado)	190	2:43
Total Guayaquil-Pto. Marañón 2*	681	9:43
Total Pto. Bolívar-Pto. Marañón	689	9:50
Total Guayaquil-Pto. Morona 2*	491	7:00
Total Pto. Bolívar-Pto. Morona	499	7:07

1* Calculado a 70 Km/h (Promedio aproximado para carga pesada)

2* Alternativa más rápida vía Cuenca

Antes de elaborar el cuadro No. 3, habíamos pensado realizar un estudio más profundo sobre la distancia que hay entre las carreteras ya existentes y futuras alternativas viales, determinando las velocidades de acuerdo con las características de cada vía, con sus costos respectivos y el tiempo estimado para realizar las mejoras necesarias. Sin embargo, a pesar de que iniciamos la investigación, finalmente nos decidimos por presentar un cuadro más práctico y sencillo.

Con las condiciones actuales de las vías, el tiempo promedio calculado para el recorrido es muy corto, pero luego de un par de años, al término de los proyectos existentes, éste sería factible.

Antes de pasar a la parte fluvial de la vía, es necesario referirnos a la posibilidad de complementar el transporte terrestre con la utilización de modernos ferrocarriles eléctricos, para lo cual es indispensable que el país posea suficiente energía eléctrica. En todo caso, si el volumen de transporte crece y se justifica la construcción de este eficiente sistema, se podría adaptar la actual vía férrea que va de Guayaquil a Sibambe, y continúa desde ahí a Cuenca, hasta el cruce del río Cañar, desde donde se tendría que abrir una nueva vía que seguiría aguas arriba por este río hasta Huairapungo, y surcaría la cordillera hasta Rivera, ya en la cuenca del Paute; continuaría después, paralela a la vía a Guarumales y a Méndez, desde donde utilizaría la misma ruta de la carretera que va hasta Puerto Morona y Puerto Marañón.

Es de presumir que si el Ecuador aprovecha adecuadamente su potencial de producción de energía hidroeléctrica e hidrocarbúrfica, debería de producirse suficiente electricidad para solventar este tipo de proyectos; esto, junto a un tráfico suficiente, convertiría a los ferrocarriles eléctricos en el medio de transporte más eficiente.

A pesar de la importancia de esta alternativa, creemos que su posibilidad de implementación es todavía algo remota y que, necesariamente, será posterior a la apertura de las vías que permitan el transporte de carga por camión.

IV.b. Vía fluvial

La ruta fluvial de la vía interoceánica se inicia en Puerto Morona y Puerto Marañón. El primero de estos lugares está ubicado a muy pocos kilómetros de distancia del sitio donde termina la vía terrestre existente. A

finis de 1992 e inicios del gobierno del arquitecto Sixto Durán-Ballén Cordóvez, con quien tuve el honor de colaborar como Secretario Nacional de Desarrollo Administrativo, propuse a algunos altos militares, la necesidad de construir este puerto. Con este propósito, el general José Gallardo Román, en ese entonces Ministro de Defensa Nacional, nombró una comisión de alto nivel para viajar al sitio y estudiar su posible localización. De Quito a Macas fuimos en avión y, desde ahí en helicóptero, recorrimos el campamento de Patuca y el cañón del Paute hasta la represa, para luego seguir por la vía en el actual desembarcadero y, luego, volamos para ubicar el sitio más propicio donde fuera factible construir un puerto estable.

El 13 de junio de 1995, se publicó en el diario El Universo, que el Comandante General de la Marina, vicealmirante Jorge Donoso, impulsaba la creación de la Capitanía de Puerto Morona y la ejecución de las obras necesarias.

La construcción de estas instalaciones portuarias deberán incluir un patio de contenedores y un embarcadero con equipos que garanticen una eficaz movilización de la carga.

Desde este puerto hasta Puerto América en el Perú hay aproximadamente 285 millas marinas. El río tiene sus bajos, pero es básicamente de tipo profundo, con muchísimos meandros. Desde el aire se nota la variabilidad de su curso: muchas aldeas quedan encerradas en un lago cuando el río cambia su ruta. Para facilitar la navegación comercial es necesario instalar ayudas visuales y posiblemente deban de realizarse algunos trabajos de dragado en lugares críticos.

El siguiente cuadro ha sido elaborado con los datos obtenidos en documentos de navegación de la Armada Peruana, que presentamos como Anexos # 2 y 3, y que demuestran la navegabilidad desde el puerto ecuatoriano, al menos, durante gran parte del año. En el cuadro No. 4 hemos calculado tiempos de catorce y nueve nudos por hora para bajada y subida, respectivamente, que consideramos un promedio real para naves fluviales modernas. La Armada Peruana consideraba en 1986 doce y siete nudos para sus cálculos de tiempo, pero con embarcaciones modernas es posible superar esas velocidades con facilidad.

**TABLA DE DISTANCIAS (M.M.) Y TIEMPOS (HR. BAJADA/
SUBIDA)
PUERTO MORONA - BELEM DO PARA**

PUERTO MORONA	PTO. MORONA	PTO. AMERICA		BARRANCA		IQUITOS		LETICIA		MANAUS		SANTAREM	
	20:21 / 31:40	35	2:30 / 3:52	24:00 / 37:20	240	17:08 / 26:40	59:12 / 97:06	829	87:38 / 136:20	398	28:23 / 44:13	457	32:31 / 50:46
PUERTO AMERICA	285	35	2:30 / 3:52	24:00 / 37:20	240	17:08 / 26:40	59:12 / 97:06	829	87:38 / 136:20	398	28:23 / 44:13	457	32:31 / 50:46
BARRANCA	320	35	2:30 / 3:52	24:00 / 37:20	240	17:08 / 26:40	59:12 / 97:06	829	87:38 / 136:20	398	28:23 / 44:13	457	32:31 / 50:46
IQUITOS	656	371	41:13	41:08	576	100:21 / 156:06	1405	131:17 / 204:13	1803	126:46 / 200:20	161:23 / 255:00	2260	184:17 / 286:40
LETICIA	806	611	48:38 / 67:52	41:08	576	100:21 / 156:06	1405	131:17 / 204:13	1803	126:46 / 200:20	161:23 / 255:00	2260	184:17 / 286:40
MANAUS	1725	1440	102:51 / 160:00	100:21 / 156:06	1405	131:17 / 204:13	1803	126:46 / 200:20	161:23 / 255:00	2260	184:17 / 286:40	2580	204:13 / 311:00
SANTAREM	2123	1838	131:17 / 204:13	126:46 / 200:20	1405	100:21 / 156:06	100:21 / 156:06	100:21 / 156:06	100:21 / 156:06	100:21 / 156:06	100:21 / 156:06	100:21 / 156:06	100:21 / 156:06
BELEM DO PARA	2580	2295	165:53 / 255:00	161:23 / 255:00	2260	137:35 / 213:46	1624	120:17 / 187:06	855	61:04 / 95:00	457	32:31 / 50:46	50:46

BELEM DO PARA

NOTA: EL TIEMPO ESTA CALCULADO CONSIDERANDO VELOCIDADES DE 14 Y 9 NUDOS PARA LA BAJADA Y SUBIDA RESPECTIVAMENTE

Puerto Marañón es el segundo de los puertos amazónicos en las terminales terrestres de esta vía interoceánica y estará ubicado en un sitio por determinarse todavía. La carretera por la que se uniría con las actuales vías, tendría que comenzar unos cuantos kilómetros antes de llegar a Puerto Morona en la vía que se inicia en Méndez. Seguiría más o menos paralela al río Morona, entre éste y las sierras de Campanquiz, aprovechando el trazado más económico y de menor distancia posible. El puerto fluvial por construirse estará ubicado en el bajo Marañón, en un sitio donde el río es plenamente navegable y antes de la desembocadura del Morona en éste.

Con la ayuda del mapa, hemos localizado este proyecto de puerto entre las poblaciones peruanas de Eureka y Esperanza. Para efectos de calcular distancias de navegación, estimamos que el sitio estaría cuatro millas náuticas aguas arriba de Esperanza en el Perú.

Es evidente que la principal dificultad con que se tropieza la construcción de esta vía es el problema territorial entre Perú y Ecuador y que sólo podrá ser una resuelto, cuando estos dos países solucionen sus diferencias con la firma de un tratado definitivo. Es posible que el Ecuador deba de compensar al Perú por las hectáreas que se requieran para construir una obra con planificación que considere un futuro crecimiento. La conexión vial de este puerto deberá de correr por cuenta del Ecuador, y tendrá que ser sobre un espacio en que este país tenga derecho de vía cuya amplitud permitirá en el futuro la comunicación férrea y eléctrica, además del tránsito vehicular.

La ruta interoceánica a través de Puerto Marañón, sería una vía abierta al tráfico fluvial todo el año, pues el Marañón es en este sitio ya completamente navegable. Será necesario mejorar las ayudas de navegación e instalar nuevas, pero el costo de esto no es muy significativo. Con la apertura de este puerto, naves peruanas, brasileñas, colombianas, ecuatorianas e incluso de otras nacionalidades no ribereñas al sistema fluvial, lo podrán utilizar permitiendo un progreso armónico de los pueblos amazónicos.

De acuerdo al Anexo # 3, Puerto Marañón estaría a 76 millas de distancia y a un poco más de cinco horas de viaje navegando aguas abajo del puerto peruano de Barranca.

- Desde el puerto peruano de Barranca, aguas abajo hasta la ciudad de Iquitos existen aproximadamente 336 millas náuticas y 24 horas de navegación.
- Entre Iquitos y Manaus, así como entre aquéllos y muchos otros puertos peruanos, brasileños y colombianos, hay un tráfico comercial constante.
- En muchos puertos amazónicos, incluyendo los mencionados, existen instalaciones portuarias adecuadas y modernas.
- El puerto brasileño de Belém do Pará, en la desembocadura del gran río-mar de las Amazonas, sería el eje final del tramo fluvial de la ruta interoceánica Pacífico-Atlántico que estamos proponiendo.

El cuadro siguiente ha sido también elaborado sobre la base de los anexos 2 y 3. Estos son los documentos de navegación de la Armada Peruana. En ese cuadro podemos ver las distancias y tiempos de navegación aguas arriba y aguas abajo entre el nuevo puerto proyectado y algunos importantes puertos amazónicos.

Cuadro No. 5

**TABLA DE DISTANCIAS (M.M.) Y TIEMPOS (HR. BAJADA/SUBIDA)
PUERTO MARAÑÓN - BELEM DO PARA**

PUERTO MARAÑON	PTO. MARAÑON		BARRANCA	IQUITOS	LETICIA	MANAUS	SANTAREM	BELEN DO PARA
	76	5:25 / 8:26						
BARRANCA	76	29:25 / 45:66	336	24:00 / 37:20				
IQUITOS	412	46:34 / 72:26	576	41:08 / 64:20	17:08 / 26:40			
LETICIA	652	105:46 / 164:33	1405	100:21 / 156:06	76:21 / 118:46	59:12 / 92:06		
MANAUS	1481	134:12 / 208:46	1403	100:12 / 155:52	104:46 / 163:00	87:31 / 136:20	28:25 / 44:13	
SANTAREM	1879	166:51 / 254:33	2206	161:25 / 251:06	137:25 / 213:46	120:17 / 187:06	61:04 / 95:00	32:38 / 50:46

NOTA: EL TIEMPO ESTA CALCULADO CONSIDERANDO VELOCIDADES DE 14 Y 9 NUDOS PARA BAJADA Y SUBIDA RESPECTIVAMENTE

Para visualizar el área de influencia de esta ruta debe de observarse el mapa de Sudamérica del Anexo # 4. En éste podemos apreciar la inmensa amazonia y, ubicar los sitios que se beneficiarían con la apertura de esta vía. Podemos ver también las comunicaciones existentes o planificadas entre la cuenca amazónica y las otras principales cuencas suramericanas.

Mencionaremos a continuación los principales centros urbanos amazónicos sobre todo los que están en el eje fluvial principal y los que están más cercanos al Puerto Marañón.

En el Perú: Puerto América, Barranca, Concordia, Parimari y la ciudad de Nauta, en el Marañón; Providencia, Santa Cruz y Lagunas, en el Huallaga; Pucallpa, Contanamá y Requena, en el Ucayali; la gran ciudad amazónica de Iquitos y la población de Caballococha en el Amazonas.

En el trapecio colombiano amazónico: el puerto de Leticia y la creciente urbe de Benjamin Constant. En el lado brasileño: Tabatinga, junto a Fuente Boa y Tefé en el río que los brasileños llaman Solimoes pero, que para nosotros los hispanos, es ya el Amazonas; Cruzeiro do Sul en el Jurúa, Río Branco en el Acre, tributario del Purús; la ciudad de Boa Vista, en el estado brasileño de Roraima, principal zona productora de este floreciente territorio que se comunica por vía terrestre con Venezuela y con Manaus, a más de tener un puerto en el río Branco tributario del Río Negro. En este último río y cerca de su confluencia con el aún más torrentoso río Solimoes, se encuentra la perla de la amazonia, su principal centro urbano, la cosmopolita e histórica ciudad de Manaus. Como centro geográfico de la indescriptible amazonia, Manaus tiene todas las características para convertirse en el polo comercial tecnológico, cultural, industrial, artesanal y, en definitiva, ser el eje principal para el desarrollo de ésta, la más grande cuenca natural del mundo.

Después de la unión del Solimoes con el Negro, cuando el río ya es llamado Amazonas por los brasileños, se une con el Madeira, cuyo tributario, el Mamoré, se adentra en la amazonia boliviana. En la confluencia del Tapajós está la ciudad de Santarém.

La ruta fluvial terminaría en Belém, estado de Pará, un puerto internacional comunicado con los principales del Atlántico. La ruta interoceánica sería una alternativa válida para el comercio exportador ecuatoriano con el Brasil y Argentina. Es además una alternativa de salida

de carga a cualquier puerto atlántico en situaciones de dificultades en el Canal de Panamá.

IV.c. Sistema Intermodal de carga

La idea de movilizar carga desde la puerta del despachador o productor hasta las bodegas del comprador en una sola caja o paquete que pueda, incluso, servir en ciertos casos de vehículo, surgió a raíz del desarrollo ferroviario iniciado a mediados del siglo pasado en los países industrializados. Sin embargo, su utilización no se generalizó entonces.

En 1926, la "Chicago North Shore & Milkwaukee" inició el servicio conocido como "piggyback", pero no fue sino después de la Segunda Guerra Mundial que el uso de los contenedores modernos comenzó a popularizarse. El desarrollo de la competencia del transporte terrestre a los monopolios ferroviarios fue una de las causas principales del surgimiento de los sistemas intermodales de transporte de carga que han evolucionado en los últimos cincuenta años.

La carga que se mueve por contenedores tiene la flexibilidad de cambiar de vehículo: de camión a nave o a tren, sin perturbar la carga, salvo normales excepciones. Las ventajas de este sistema han sido tan contundentes que han transformado la transportación de carga.

Kenneth Marshall, en su artículo sobre la contenerización, publicado en una revista naviera internacional, señala que los dos mayores impulsores de esta revolución fueron Jack Mayor de la compañía "Sea-Land" en la costa este de los Estados Unidos y Foster Weldon de la "Matson Navigation Co."⁹². El primero, inició el uso de contenedores a gran escala a partir de 1957, luego de experimentar sus ventajas y preferencia de los clientes. El segundo, impulsó en la costa oeste la utilización de esta cómoda innovación en el sistema de transporte. "La Matson Navigation Co." inició, a partir de 1960, la utilización de naves exclusivamente para contenedores, en sus rutas desde California a Hawaii. Por sus ventajas de costo al evitar el manipuleo de carga, el sistema se impuso rápidamente, primero, en los países industrializados y luego, en los demás.

⁹² *Transportation & Distribution Management*, (November 1970), págs. 21-23 "Containerization: The Long Revolution".

En el propio puerto marítimo de Guayaquil, hemos visto el crecimiento de los patios de contenedores durante los últimos treinta años y podríamos afirmar que la mayoría de las exportaciones ecuatorianas no petroleras se realizan por contenedores, en muchos casos refrigerados. El transporte del banano, camarones, flores, entre otros, confirman el predominio de este sistema en nuestro medio en la época actual.

Comercialmente, la apertura de la ruta interoceánica es posible gracias al desarrollo de estos sistemas. El transporte de un contenedor desde Tokyo a Manaus, podría iniciarse en el patio del productor en Japón, de ahí en camión al puerto más cercano y a una nave con destino a Guayaquil o a Puerto Bolívar; se desembarcaría en uno de estos puertos y viajaría en camión a Puerto Morona o Puerto Marañón, desde donde se embarcaría a los puertos de Iquitos a Manaus. La mercadería llegaría hasta los patios del importador o viceversa, sin que la carga haya tenido que ser alterada dentro de su empaque original: un contenedor. Iguales beneficios ocurrirían con el transporte entre cualquiera de los puntos de la ruta, para facilidad del comercio interregional y la integración amazónica.

Los sistemas intermodales de carga continuarán evolucionando y su uso haciéndose aún más eficiente. Actualmente, ya no se estima muy necesario contruir un nuevo canal interamericano, que supla las limitaciones del actual Canal de Panamá, pues incluso hoy, ya se puede cruzar en camión desde el puerto costarricense de Puntarenas en el Pacífico al de Puerto Limón de la misma nacionalidad, en el Atlántico. Estas y otras rutas centroamericanas con puertos bien equipados, conectadas con amplias carreteras y modernas vías férreas, podrían transferir contenedores de muelle a muelle (económicamente, que serían, en efecto, alternativas válidas para el actual monopolio del transporte interoceánico americano en el istmo de Panamá.

Con la evolución de los sistemas intermodales de transporte, la ruta interoceánica a través de los Andes y el Amazonas, tiene la posibilidad de convertirse en una gran movilizadora de carga, que reemplace eficientemente el cruce del canal de Panamá, así como de bienes que se movilicen entre la cuenca del Pacífico y gran parte de la cuenca del Amazonas. La ruta sería económicamente realizable con solo aprovechar el potencial de volumen de carga entre Ecuador y Brasil.

Con el uso de sistemas intermodales de carga, la vía ecuatoriana

interoceánica beneficiaría al comercio internacional de nuestro país con muchos puertos del Atlántico. Habría que utilizar, desde luego, el puerto de "*Belém do Pará*" como centro de transferencia de contenedores, desde naves fluviales a trasatlánticos.

IV.d. Perspectivas turísticas de la vía

La facilidad del transporte aéreo ha potencializado el turismo internacional de nuestra época, ya que los turistas prefieren viajes cortos, de siete y quince días, que ofrezcan regresar con facilidad del lugar visitado. En estas circunstancias, un paquete turístico ideal bien podría iniciarse tras la llegada aérea a Guayaquil y terminar saliendo por la misma vía desde Iquitos, o viceversa.

El viaje terrestre continuaría, luego de conocer la mayor ciudad ecuatoriana y sus áreas aledañas, productoras de la riqueza camaronera y bananera, hacia Paute, por cualquiera de sus diversos caminos, cada uno con diferentes atractivos turísticos. En la provincia del Cañar, por ejemplo, están las ruinas incaicas y preincaicas de Ingapirca y una ciudad del mismo nombre que la provincia, en un hermoso y elevado valle de clima bien templado donde habita una gran mayoría de indígenas cañaris, poseedores de ancestrales costumbres y colorido folklore; las ciudades de Biblián y Azogues, tienen no sólo una riqueza artesanal creciente sino también imponentes monumentos religiosos, pruebas testimoniales de la arraigada fe cristiana de sus habitantes. Asimismo, la ruta que parte desde Guayaquil por Cochancay tiene un hermoso paisaje que atraviesa primero las planicies de la costa para subir precipitadamente a las alturas andinas.

La nueva vía, recientemente construida, sube por Molleturo, atraviesa los hermosos páramos donde se encuentran las lagunas del Cajas. Es un cruce elevado, pero los paisajes agrestes y salvajes son tan destellantes y sugestivos que exaltan el ánimo de sus visitantes; baja directamente a Cuenca, capital de la provincia del Azuay, hermosa joya escondida de los ecuatorianos, ciudad que por lo acogedora y armónica, ostenta ya un potencial turístico internacional. Su catedral compite en majestuosidad y belleza con la de muchas ciudades europeas; sus artesanías, en calidad y colorido, desafían a las mejores del mundo. En Cuenca o en los cantones azuayos hay muy buenos sitios donde alojarse para disfrutar de su entorno. También se puede llegar a Cuenca por la ruta de Pasaje, que atraviesa las

quebradas de Uzhcurrumi, pasa entre el cantón de Santa Isabel y el fértil valle de Yungilla, cruza por el centro de la histórica población de Girón y llega al sur de Cuenca por la meseta de Tarqui.

La población de Paute y sus alrededores tiene un clima primaveral, casi todos los días del año, y es sitio de encuentro de las tres rutas andinas antes de iniciar el empinado descenso de la cordillera central de los Andes a los valles orientales. La ruta turística baja por el imponente cañón del Paute, pasando por los antiguos poblados de El Pan y Sevilla de Oro. En Amaluza está la mayor obra de ingeniería del Ecuador, la represa "Daniel Álvarez Palacios", que aprovecha el sitio conocido como la cola de San Pablo, donde el cañón del río hace dos inmensas curvas y baja más de mil metros en una corta distancia, para generar en la central de Guarumales, la mayor parte de las actuales necesidades energéticas del país "cerca de un millón de kilovatios", por supuesto, cuando la presa tiene suficiente agua.

Cerca de Méndez se unen el Paute con el Upano, hermoso río amazónico que baja desde el norte de Macas y que es el centro de un productivo valle ganadero. La vía sigue por las zonas altas del cañón de Namangotza, que crece junto con el río cuando se le une el Zamora y posteriormente, el Coangos. La ruta avanza rompiendo la tupida y escarpada selva y pasa por el antiguo caserío de Santiago donde el inmenso cañón del río -con el nombre del apóstol- tuerce repentinamente hacia el sur, muchas millas aguas abajo, como atraído por un imán: las tormentosas aguas del río Marañón. Luego de atravesar estos panoramas casi indescritibles, el camino cruza la última de las estribaciones de los Andes orientales del Ecuador desde donde se observa la apacible e interminable llanura amazónica. Se entra en ésta hasta las ya tranquilas aguas del río Morona. Desde ahí la ruta turística ya sería fluvial hasta Puerto América en el Marañón y todos los puertos amazónicos.

La vía hacia el puerto en el Marañón avanzaría relativamente paralela al río. La ruta y el puerto, le darán acceso turístico a pintorescas poblaciones peruanas, e inclusive al antiguo centro jesuita de Borja y a los famosos Pongos de Manseriche. También desde este puerto se iniciaría la parte fluvial de la ruta turística, que incluiría Puerto América, Nauta y muchos otros hermosos parajes, antes de llegar a la ciudad peruana de Iquitos, alrededor de cuyo puerto existen algunas alternativas turísticas que sirven al viajero para descubrir algunos de los muchos exóticos secretos naturales de la selva amazónica. Desde el moderno aeropuerto internacional de

Iquitos, el viajero puede regresar en pocas horas a su lugar de origen. Otras alternativas de rutas terrestres, con sus peculiares atractivos turísticos, ya han sido descritas en este trabajo.

Sin lugar a dudas la ruta turística es de fundamental importancia para el desarrollo armónico de la Amazonia. La industria del turismo conocida como "industria sin chimenea", genera grandes fuentes de ocupación de recursos humanos y posibilita el progreso de los pueblos.

El atractivo ecológico de los sitios que se visiten obligará a la preservación de los mismos para lograr un aprovechamiento continuo del crecimiento del ecoturismo internacional. Se podrá también, explotar el recurso forestal sin destruir los bosques naturales, se establecerían sistemas de resiembras para su fortalecimiento. Al mismo tiempo se propondría desarrollar la acuicultura, sobretodo de las especies autóctonas más apacibles; para no despoblar la riqueza ictiológica con peligrosa sobrepesca. El desarrollo turístico posibilitará el progreso de la región con la debida protección ecológica, lo que es fundamental para el equilibrio de la atmósfera terrestre.

Los atractivos de la ruta aumentarán vertiginosamente los incipientes avances que en materia de turismo han ocurrido ya en la gran región amazónica. Esta actividad, organizada con políticas adecuadas, beneficiarían a la preservación del ecosistema regional y mundial. Definitivamente, creemos que la nueva vía, por las nuevas alternativas turísticas que presenta, va a motivar el desarrollo del ecoturismo en toda la región.

IV.e. Vía interoceánica e integración amazónica

Actualmente, existen varios procesos de integración en América del Sur:

- El Pacto Andino, entre las cinco mayores naciones bolivarianas: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Tiene ya algunos años desde su firma, pero en los últimos, ha comenzado a tener efectos reales y positivos, sobre todo con el aumento del comercio por la apertura liberal de fronteras entre Bolivia, Colombia, Ecuador y Venezuela.

- El del Cono Sur entre Brasil, Paraguay, Uruguay, Argentina y Chile, aunque con menos tiempo de constitución, parece que avanzará más rápidamente, y ya está dando frutos positivos.
- Un tercer proceso integracionista, es el que nace con la firma del Tratado de Cooperación Económica Amazónica y que fue suscrito en Brasilia el 3 de julio de 1978 por ocho países: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela.

Los objetivos y propósitos del proceso de integración amazónico son: promover el desarrollo armónico de la Amazonia, así como la preservación y utilización racional de sus recursos naturales; mejorar y habilitar las vías navegables de la cuenca; mantener el equilibrio ecológico, modernizar sus condiciones sanitarias; incorporar los territorios amazónicos a las respectivas economías nacionales; emplear en forma racional los recursos humanos; promover el desarrollo social y económico e incrementar las corrientes turísticas nacionales y de terceros países en los espacios amazónicos.

De la lectura de los objetivos mencionados podemos concluir señalando que la apertura de la vía interoceánica, además de beneficiar a las economías de la región, concuerda con los enunciados del Tratado Amazónico. En efecto, éste enuncia mecanismos y ofrece pautas para lograr los propósitos antes mencionados. Al respecto, en su artículo X, el tratado dice textualmente:

"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".⁹³

La apertura de la vía se constituye así, en una acción práctica

⁹³ Tratado de Cooperación Amazónica

conducente a la integración y al desarrollo de los territorios amazónicos. Considerando el Tratado de Cooperación Económica Amazónica y los otros tratados de integración americanos, las acciones que pueda hacer el Ecuador para implementar un puerto fluvial en el Morona deben ser priorizadas; así como también, los pasos que tomen los gobiernos de Ecuador y Perú para implementar un verdadero documento, soberano e histórico, que solucione definitivamente los problemas que impiden o retrasan nuestro común desarrollo.

Los alcances de la comunicación fluvial en América del Sur, a través del sistema amazónico, son difíciles de avisorar. Al respecto, existen otros proyectos de comunicación en la cuenca amazónica que valdría la pena resaltar. El que lo une con la cuenca del río Orinoco y Venezuela es ya una realidad. Se puede viajar de ciudad Bolívar a Santa Elena en Venezuela, y de ahí a Boa Vista y Manaus en Brasil. Porto Velho en el Madeira se comunica vialmente con la cuenca del río de la Plata y el resto del Brasil. Hay perspectivas de rutas bolivianas que comuniquen también a las dos grandes cuencas. La vía terrestre que comunicará la cuenca amazónica con el océano Pacífico acerca la posibilidad económica del éxito de otros proyectos. La apertura de la vía propuesta promueve el espíritu integrador de las naciones americanas para beneficio de nuestros pueblos.

IV.f. Aspectos físicos y económicos del proyecto

Primero tendremos que mencionar el aspecto físico-geográfico de la construcción de la vía. Como gran parte de la ruta es ya una realidad, podemos asegurar que no hay problemas físicos mayores en las vías que llegan a Puerto Morona. Existen tramos con problemas geológicos que son propios en las rutas andinas nuevas, como en el tramo de la vía que baja desde Cuenca hacia la costa después de Molleturo, que se estabilizarán con el tiempo, y otros que interrumpen por cortos períodos la vía pero que tienen alternativas que las suplantán en emergencias.

El problema geológico más grande que existe se presentó en 1993 en el sitio llamado "La Josefina" entre Cuenca y Paute. La vía desapareció bajo un gigantesco deslizamiento de tierra que cambió la geografía de gran parte del peligroso Tahuall. Los daños ocasionados en las provincias de Azuay y Cañar por el embalse que se formó con las aguas del Paute y del Jadán fueron cuantiosos, así como también fueron los ocasionados por el

desagüe que se produjo semanas después.

Los trabajos que se realizan para alivianar el efecto de la catástrofe fueron ejecutados por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército con apoyo del Ministerio de Obras Públicas. El aporte de maquinarias de contratistas privados y de todas las instituciones públicas, impidió que el embalse se haga aún más grande y causara más daño aguas arriba y aguas abajo del sitio de la gigantesca presa en el Tahuall, represa que formó la naturaleza en un instante sobre el Paute. La preocupación y los esfuerzos desplegados por el señor Presidente Sixto Durán Ballén para coordinar las acciones que solucionaron el problema fueron admirables. Para suplantar la vía perdida se comenzó a habilitar entonces el Anillo Vial del Austro, que va de Azogues a Paute por Bulán, de este cantón a Cuenca por Gualaceo y de la capital azuaya regresa a la ciudad de Azogues por Deleg. Pronto estará reconstruida la vía por el cañón formando luego del nacimiento del Paute, aunque con inevitables variantes, ya que viajando desde Cuenca, es la ruta más eficiente.

Me he prolongado más en este hecho quizás no solo porque estuve cerca del mismo, sino también para resaltar la fragilidad de algunas rutas montañosas y la ventaja y necesidad, de tener, como esta vía tiene, rutas alternas que eviten interrumpir los flujos de comercio generados.

El tramo Guarumales-Méndez está ya en ejecución de acuerdo al contrato firmado el 12 de febrero de 1994 entre el Ministerio de Obras Públicas con el Consorcio Herdoíza Crespo-Federici. Es un tramo difícil, pues la ruta cruza por una cordillera encrespada, llena de una selva tupida; pero los contratistas son empresas con experiencia y los estudios han sido hechos concienzudamente. Es de esperarse que se presenten problemas y no pueda quedar habilitada antes de tres años; pero mientras tanto, existe la vía que baja de Gualaceo a Limón, que luego quedará como alterna. Cuando se termine la vía que baja a la Amazonia por el cañón del Paute se ahorrará distancia y velocidad de tránsito por la calidad de la misma. El tramo Patuca-Santiago-Morona fue terminado hace más de seis años a nivel de lastrado y como toda ruta nueva que atraviesa montañas requiere de importantes trabajos de mantenimiento. El total acabado de esta vía ha sido también contratado con la misma compañía.

No existen entonces mayores dificultades físicas para la terminación de la vía. Originalmente, pensé hacer un detalle de los costos de los contratos en curso, así como de los tramos que se están ejecutando y que terminarían

la ruta terrestre al puerto de la provincia de Morona, pero reflexioné luego en que, realmente, estos no son costos adicionales a la apertura de la ruta interoceánica, pues han sido ya presupuestados por el estado ecuatoriano dentro de sus planes de desarrollo y están debidamente financiados con la ayuda de organismos internacionales.

Los que sí tienen que reconstruirse son dos o tres kilómetros hasta el sitio del puerto en el Morona y las instalaciones portuarias respectivas. La ubicación más adecuada del puerto está determinado en una gran recta, casi inusual para el río Morona, que se forma a muy corta distancia de la línea limítrofe establecida en el Protocolo de Río de Janeiro. Es preferible evitar los meandros, pues pueden ser desplazados por el río. La naturaleza todavía decide, de cuando en cuando, cambiar el curso del río formando lagos adyacentes, sin fácil conexión con él, cambiando aldeas de fluviales a lacustres. La localización del puerto, deberá ser donde haya menos posibilidad de esa ocurrencia.

Siendo amplios los cálculos del costo de la construcción que deberá realizarse, ésta sería de aproximadamente unos quince millones de dólares; esto es sin considerar los costos de la urbanización del poblado que se desarrollaría en las cercanías del puerto. La población ecuatoriana que se asentaría en aquel puerto, de cualquier manera hubiese requerido las áreas urbanizadas con los servicios básicos en otras ciudades del país; por eso, no creo necesario incluir esos costos en este presupuesto estimado.

Las instalaciones portuarias deberán de incluir: muelles, bodegas y patios para contenedores con las grúas de embarque y desembarque. Deberán planificarse adecuadamente para permitir expansiones de acuerdo al crecimiento del tráfico. Es de esperarse que exista un coste adicional que involucre al dragado del río Morona en sectores donde se justifique eliminar peligros a la navegación. Deberá, además, realizarse la necesaria señalización de los bancos del río para permitir un seguro tránsito diurno y nocturno.

La construcción de la vía hasta Puerto Marañón, el puerto ecuatoriano en el Amazonas, en el sitio donde este es enteramente navegable, sí tiene un costo que deberá ser tomado en consideración. Debo reconocer que no conozco este sector y que no se ha realizado ningún estudio sobre el trazado de la carretera ni de la ubicación precisa del puerto. Sin embargo, por estimaciones de personas que conocen la materia, y del conocimiento

de regiones aledañas y cordilleras similares, ubicadas en la vía que va al puerto Morona, hemos considerado varios supuestos. La vía que falta partiría desde algunos kilómetros antes de llegar al río Morona en la ruta que viene de Santiago y Patuca; ésta debe de ir siguiendo las laderas de las sierras de Campanquiza para evitar los grandes bajiales de la llanura amazónica y los altos costos del transporte del material que implica construir vías en esas circunstancias. Sin embargo, habría que entrar en ellos cuando esto signifique un gran ahorro de distancia y se justifique económicamente.

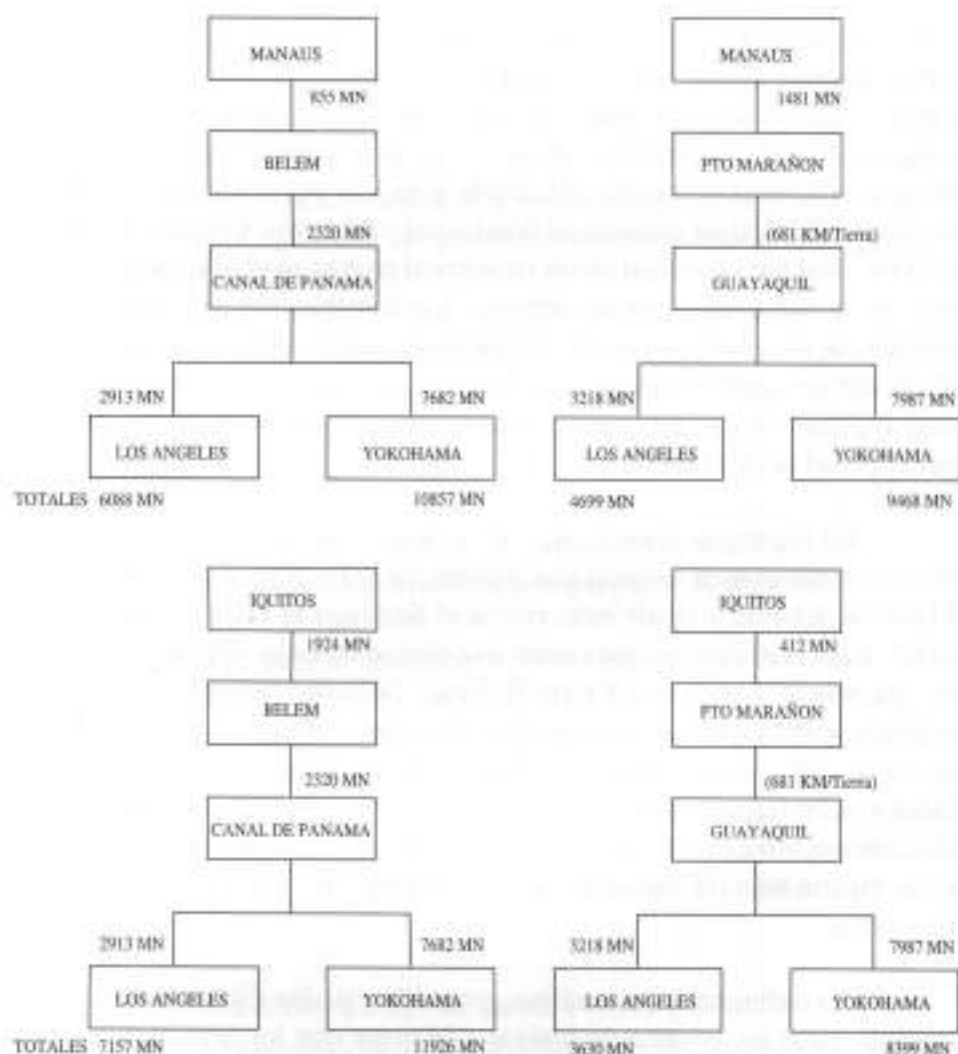
Con la ubicación del puerto planteado cerca de Esperanza, hemos calculado una distancia aproximada de ciento noventa kilómetros como longitud de la vía. La estimación realizada por algunos amigos expertos, como costo para la construcción de vías en condiciones físicas similares a las que existen en el trazado planteado, para una vía moderna y asfaltada, es de alrededor de quinientos mil dólares por kilómetro. Con este estimado, el costo total para terminar la vía terrestre al puerto en el Marañón, sería de noventa y cinco millones de dólares. La construcción del puerto en sí, tendría por otro lado, un costo similar al del puerto en el Morona, esto es, alrededor de quince millones de dólares. Con aproximadamente ciento diez millones de dólares, se terminaría entonces de construir la vía y el puerto en el río Marañón.

En la provincia de Loja, muy justificadamente, consideran que la vía ecuatoriana interoceánica que comunique al Pacífico con el puerto en el Marañón debe de ir desde este, cruzar el Santiago al valle del Cenepa, de donde bajaría al Zamora para subir a la ciudad de Loja. Desde esa ciudad, la ruta actual sigue hasta Puerto Bolívar. Se justifica históricamente los anhelos de los lojanos, pues Loja fue tradicionalmente una ruta de entrada al Amazonas por el Zamora y el Santiago; sin embargo, esta ruta es más larga y debe remontar mas cordilleras. Se la puede considerar como una alternativa adicional, puesto que, desde Loja, el puerto Marañón se comunicaría más rápidamente por vía terrestre con Piura y otras ciudades peruanas.

A continuación un análisis geográfico de las distancias en millas marinas entre los puertos de Iquitos y Manaus con los de Los Angeles y Yokohama, por las dos alternativas, una por el Canal de Panamá y la otra utilizando la nueva vía propuesta.

CUADRO No. 6

CUADRO COMPARATIVO DE DISTANCIAS MANAUS/IQUITOS CON LOS ANGELES Y YOKOHAMA VIA GUAYAQUIL VS. CANAL DE PANAMA



De estas comparaciones podemos deducir que Manaus estaría casi a una cuarta parte de distancia más cerca de Los Angeles, a través de Guayaquil que de Belém do Pará, sin contar con el tramo terrestre de alrededor de 681 Km. A su vez, desde Iquitos y Manaus, por lo general y por periodicidad de las rutas, las mercaderías requieren ser transferidas a otras embarcaciones en el puerto de Bélem y muchas veces necesitan, además, de trasbordo adicional en Panamá; por eso, es posible avistar economías de transporte reales en la utilización de la vía interoceánica propuesta. Estos hechos son más claros y evidentes con la carga proveniente de Iquitos, ya que los ahorros de distancia son en ese caso muy superiores.

En el cuadro anterior podemos comparar las distancias entre Iquitos y Los Angeles, de 7.157 millas marinas vía Belém do Pará con 3.630 vía Guayaquil, a más de 681 Km de carretera, esto es prácticamente el doble. Podemos ver también la ventaja en la distancia entre Iquitos y Yokohama por la vía del Puerto Marañón y Guayaquil. Estas diferencias son mucho mayores aún si el destino de la carga desde Iquitos fuera el propio Guayaquil o la ciudad de Lima.

Los datos de volúmenes de carga que conseguimos en el puerto de Manaus en 1986 están ahora algo obsoletos, puesto que el crecimiento de estos es vertiginoso. Hemos tratado de actualizarlos a través de la embajada del Brasil en Quito, para calcular un porcentaje de la carga que va de Manaus a la cuenca del Pacífico como captiva de la nueva ruta, y justificar la inversión necesaria, pero no hemos tenido suerte todavía. Sin embargo, la inversión de ciento diez millones de dólares se justifica a mediano plazo, tan solo considerando el ahorro en el transporte desde y hacia Iquitos y su región con el Ecuador.

El cemento de Guapán, el arroz de la cuenca del Guayas, las hortalizas de la sierra, llegarían a Iquitos y otras ciudades amazónicas a un costo mucho menor que los actuales, por ahorro de distancias sobre las rutas de transporte que se utilizan por ahora. Solo con estos ahorros mencionados, se amortizaría la inversión necesaria en muy pocos años.

Los beneficios económicos de la realización de la vía, comparados con los costos de terminar la misma, son evidentes; el mapamundi del anexo # 5 nos permite visualizar el significado de la vía en el comercio marítimo internacional. En ese mapamundi podemos ver que la apertura de la vía para carga con destino contrario, es decir, para transportar carga entre el

Ecuador y el Perú por la cuenca amazónica con los puertos del Atlántico, es una alternativa válida.

Esta alternativa es importante porque el canal de Panamá no está libre de sufrir interrupciones, de hecho, circunstancialmente, existen problemas por exceso de tráfico en el canal. En esas eventualidades, carga ecuatoriana o peruana con destino no solo a Brasil o Argentina, si no incluso hacia otros puertos del Atlántico y del Mediterráneo y viceversa, pueden utilizar la vía. Debemos resaltar que la mayor parte que el comercio de nuestros países se da con puertos del Atlántico y sus mares.

La vía propuesta también sería una más eficiente alternativa para transportar mercadería entre la Amazonia Loretana y las ciudades del Perú en el Pacífico, ya sea utilizando el puerto de Guayaquil o la comunicación terrestre directa con las carreteras peruanas

V

Solución histórica con mutuas y benéficas concesiones

En este último capítulo pretendo presentar un esquema del convenio al que deben llegar Ecuador y Perú, luego del proceso de negociación que se inició a partir de la ejecución de la Declaración de Itamaraty. En este acuerdo, firmado mientras sucedía el conflicto bélico a inicios de 1995 y con la intervención directa de los países garantes del Protocolo de Río de Janeiro, se estableció que después del proceso de desmilitarización de la zona del Alto Cenepa, en donde ocurrieron los enfrentamientos militares, y de la desmovilización de las tropas de los dos países, se deberían iniciarse las negociaciones que solucionen el problema territorial que existe desde la formación de las dos repúblicas.

Las consecuencias inmediatas al conflicto militar ocurrido en enero y febrero de 1995, fueron, por una parte, el reconocimiento ecuatoriano de la vigencia del Protocolo del año 1942 y de la condición de los garantes como tales, ya que desde 1960, el Ecuador se refería a ellos sólo como países "amigos". La otra consecuencia fundamental fue el reconocimiento peruano de la existencia de un conflicto, ya que el Perú desde la interrupción de la demarcación fronteriza se había negado a aceptar la realidad del conflicto territorial, sosteniendo que tan solo faltaban colocarse unos hitos sobre las cumbres de la cordillera del Cóndor.

Se hizo evidente en el desarrollo del conflicto de 1995, que el ejército ecuatoriano no estaba desprovisto de materiales y de capacidad defensiva. Si bien es cierto, existe un notorio desbalance militar a favor del Perú, el Ecuador cuenta con los medios necesarios para sostener una guerra defensiva de su territorio. El Ecuador de 1995 no era el mismo que el de 1941. Ya no es posible, entonces, que se le imponga al país otro tratado alejado de la justicia, de la equidad y en contra de su voluntad.

Durante las primeras semanas del conflicto, el ejército peruano trató insistentemente de desalojar a los soldados ecuatorianos de bases militares ocupadas por décadas, aduciendo que estaban en suelo peruano, aunque éstas se encuentran en territorios no delimitados por el Protocolo de Río de Janeiro. Ambos ejércitos sufrieron cuantiosas pérdidas humanas y materiales. Preferimos no mencionar ningún dato oficial, ya que difieren entre sí, los presentados por los gobiernos de los dos países. Sin embargo, en base a la información que se hizo pública internacionalmente, especialmente aquella sobre las pérdidas de naves aéreas, podemos asegurar que el ejército peruano llevó la peor parte. Esto se explica por las ventajas logísticas que tiene el Ecuador. Para confirmar esto no tenemos más que observar el mapa. Cuenca, la tercera ciudad del Ecuador, está ubicada a casi la mitad de distancia del sitio del conflicto, que Bagua, una pequeña población peruana, que es, sin embargo, la más cercana ciudad a la cuenca del Cenepa.

Luego de los frustrados intentos peruanos de ocupar las posiciones ecuatorianas, los diplomáticos y el Presidente del Perú, finalmente tuvieron que aceptar entrar en el proceso de negociación pacífica y firmar las Declaración de Paz de Itamaraty, el 17 de febrero de 1995 y luego, pocos días después, la de Montevideo. En éstas, se acordó la participación de una misión militar de los garantes para asegurar que la desmilitarización y la desmovilización acordadas, se cumpla; y el inicio de un proceso de solución del conflicto territorial existente. El numeral sexto de la Declaración firmada en el Palacio de la Cancillería del Brasil dice: "Iniciar conversaciones para encontrar una solución a los impases subsistentes, tan pronto se cumplan los puntos anteriores y se restablezca un clima de distensión y amistad entre los dos países." (Anexo No. 8) Los textos de ambos acuerdos son claros y concretos; y nos parece que se están cumpliendo los pasos acordados.

Creemos que las conversaciones iniciadas para lograr una paz definitiva entre nuestras dos naciones hermanas han tenido un buen comienzo con la presentación por parte de los dos países de su lista de "impases subsistentes." La perspectiva del cambio de gobierno ecuatoriano el pasado 10 de agosto de 1996, de alguna manera ha retrasado el proceso, pero éste deberá de intensificarse luego de la posesión del nuevo Presidente. Creemos que el primer paso que se debe de hacer es plantearse el objetivo final del mismo, el cual no puede ser otro que el de llegar a la firma de un tratado complementario al Protocolo de Río de Janeiro en el que se subsanen los problemas limítrofes y territoriales, se haga viable el derecho ecuatoriano

a la libre navegación en el Amazonas, se implementen los acuerdos de integración y desarrollo fronterizo firmados bilateralmente por los dos países en la década del 70, y se hagan efectivos los compromisos regionales amazónico y andino.

Dentro del proceso de negociación se debe de recurrir a todos los medios de solución pacífica de controversias que sean necesarios para llegar a un feliz término del mismo. Esto es, la negociación directa, la mediación de los garantes y el arbitraje de algún personaje o institución internacional. No necesariamente deberá utilizarse todos estos medios para todas las partes del problema, sino el más adecuado de acuerdo a la gravedad de las discrepancias, y a la experiencia del pasado.

Para que este proceso de paz y amistad entre el Ecuador y el Perú tenga éxito, es necesario que cuente no sólo con la buena voluntad de los gobiernos de los dos países en conflicto, sino también de sus sociedades civiles. Un ambiente de concordia y de amistad debe irse generando y fortaleciéndose entre los pueblos del Ecuador y del Perú a través de sus instituciones para asegurar el avance de las negociaciones. Como en toda negociación, las partes involucradas deberán de ceder parte de sus pretensiones, y esa cesión es difícil para cualquier gobierno; por eso hay que preparar a la sociedad civil. Creo que es de vital importancia que se inicien esos acercamientos; encuentros de historiadores, educadores, deportistas, periodistas, religiosos, estudiantes, además de aquellos de políticos, militares y diplomáticos, son fundamentales para crear el ambiente necesario que nos lleve a un resultado positivo en el proceso negociador.

Precisamente, esta misma idea ha sido explorada por instituciones ecuatorianas y peruanas e organismos internacionales. En la presentación del Seminario "Relaciones del Perú con el Ecuador", realizado en Lima en octubre de 1993, Eduardo Ferrero Costa, expuso: "En el contexto de estas reflexiones se inscribe el Seminario sobre las Relaciones del Perú con el Ecuador, que hoy día se inaugura en Lima, con la valiosa cooperación del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. A este Seminario y el libro que luego el CEPEI (Centro Peruano de Estudios Internacionales) publicará con los trabajos y comentarios presentados, precedió como una primera etapa del Proyecto, el Seminario que con similares características realizó CORDES (Corporación de Estudios para el Desarrollo), entre especialistas ecuatorianos, en diciembre de 1992 en Quito.

El CEPEI formula los mejores votos para que este Proyecto, concebido en conjunto desde un inicio entre CORDES y CEPEI, pase luego a su tercera etapa, en que los académicos peruanos y ecuatorianos se reúnan en un solo evento, que concluya con un libro único, donde se encuentren nuestras visiones, unidas no sólo por la historia andina, y la realidad de los actuales problemas, sino también por los objetivos futuros compartidos y los intereses comunes.”⁹⁴

Hay que resaltar la importancia del progreso en el proceso de integración comercial para lograr el desarrollo de la ambientación adecuada para el éxito de las negociaciones de paz. La integración de los países andinos ha tenido un dinamismo inusitado en los últimos cuatro años, aunque el Perú, se ha mantenido un tanto al margen. Es especialmente notorio el incremento comercial entre Ecuador y Colombia a partir de 1992; incremento que, si bien ha afectado negativamente a algunas industrias ineficientes que no pueden competir adecuadamente con aquellas del país vecino, ha abaratado los precios al consumidor e impulsado la producción de bienes en los cuales existe ventajas comparativas, lo que les permite ingresar competitivamente a los mercados de una u otra nación; esto es especialmente cierto para la mayoría de los productos agropecuarios ecuatorianos. Estamos seguros que el balance real y total del proceso de integración es completamente positivo para estos dos países bolivarianos.

Estamos también seguros que un proceso de integración entre el Ecuador y el Perú, va a generar progreso en ambas naciones, especialmente en las zonas fronterizas, que por lo general están más atrasadas que los demás sectores de los dos países. Este proceso no sólo generará un mayor intercambio de bienes, sino también incrementará las relaciones entre empresarios: industriales, agricultores, comerciantes y banqueros del Ecuador y el Perú; lo cual contribuirá a crear el ambiente de paz y amistad necesario para que se resuelva definitivamente el problema territorial. La integración implica además que inversiones ecuatorianas se produzcan en el Perú, así como inversiones peruanas en el Ecuador. Cabe resaltar, que antes del conflicto bélico de 1995, y sin que exista todavía un acuerdo de integración implementado entre el Ecuador y el Perú, ya estaba ocurriendo un acercamiento entre empresarios peruanos y ecuatorianos; existían perspectivas concretas de inversión y de incremento comercial, muchas de

⁹⁴ Eduardo Ferrero Costa, *Relaciones del Perú con el Ecuador*, Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI), Lima, 1994, pág. 16

las cuales se suspendieron como consecuencia de los enfrentamientos militares.

Para que la integración comercial se pueda realizar con mayor facilidad deben de mejorarse las vías de integración física entre las dos naciones. El Ecuador está construyendo la nueva vía entre Arenillas y Zapotillo, la que a través del nuevo puente internacional de Lalamor, se conectará con la vía peruana a Sullana y Piura, acortando significativamente la distancia entre estas ciudades y las ecuatorianas de Machala y Guayaquil. También está en construcción la nueva vía entre Catacocha y Macará, que reactivaría al puente internacional que existe en esta última ciudad, y la comunicación de Loja con las anteriormente citadas ciudades peruanas. A éstas y a otras construcciones en ambos lados de la frontera, así como a las ferias de integración fronteriza que se realizan anualmente, deben de dárseles extrema prioridad; pues, facilitan el crecimiento de una relación comercial que tiene raíces milenarias y que hacen menos factible el acontecimiento de situaciones críticas entre las dos naciones hermanas.

Regresando al proceso de negociación diplomática, y sin nosotros tener experiencia en la materia, nos permitimos sugerir que el problema sea dividido en tres procesos separados, cada uno con un tratamiento diferente pero que avancen en forma paralela para culminar en un convenio global que solucione los problemas territoriales y limítrofes; y que implemente medidas prácticas que garanticen la paz y permita el progreso de nuestros pueblos.

El primer proceso sería el de la solución de aquellos impases que son enteramente limítrofes que los dos países han determinado que existen. Para ello se deberá de establecer una comisión mixta ecuatoriana-peruana conformada principalmente por oficiales militares, que trabaje junto con asesores de los países garantes para proponer líneas demarcatorias en las áreas indefinidas de la frontera. Estas líneas deberán ser bastante ajustadas a las del texto del Protocolo, que en esos sitios es poco claro e impreciso; debido a esto, es que no se las han podido fijar en más de cincuenta años. Es necesario aplicar un pragmatismo geográfico en el proceso demarcatorio, que facilite el reconocimiento y la permanencia de los límites internacionales. No creemos que dentro de los impases subsistentes presentados por los dos países se encuentran los problemas del límite marítimo, ya que estos no fueron considerados en el Protocolo de Río de Janeiro. Pero la falta de una delimitación clara y precisa en el Océano Pacífico causa molestos

problemas que periódicamente ocasionan grandes pérdidas a pescadores y empresas pesqueras de las dos naciones. La comisión mixta propuesta no sólo deberá proponer soluciones a los límites terrestres, sino también un límite marítimo de fácil reconocimiento, seguramente basándose en los paralelos, que asegure que no sigan ocurriendo las dificultades expuestas. Complementariamente, deberá de proponerse procesos de control costero que acepten tolerancias razonables para evitarle problemas a los connacionales de los dos países dedicados a las faenas del mar.

El segundo proceso deberá de solucionar el problema que reviste la mayor discrepancia y principal causa de enfrentamientos militares en las últimas dos décadas, incluyendo los dos de mayor envergadura; éste es, el problema de la inejecutabilidad del Protocolo de Río de Janeiro por la inexistencia del *divortium aquarum* entre el Zamora y el Santiago. Evidentemente, este problema no fue solucionado por el brasilero Dias de Aguiar, puesto que los estudios aerofotogramétricos de la zona no habían sido todavía realizados cuando él dictó el fallo determinando la línea de frontera a partir de la confluencia del Santiago con el Yaupi. Realmente, en este territorio de más de trece mil kilómetros cuadrados, no hay un *divortium aquarum*, sino dos, el del Zamora con el Cenepa y el del Cenepa con el Santiago; existiendo por lo tanto un gran valle, el del río Cenepa entre estas dos divisiones de aguas. Este problema es de grandes dimensiones y por su naturaleza y la historia del mismo no creemos que se lo pueda solucionar con negociaciones directas entre los dos países. Con la intervención de los garantes actuando como mediadores deberá de acordarse el procedimiento de solución pacífica más adecuado para resolverlo definitivamente. Creemos que este sería la designación de un árbitro de prestigio internacional que estudie el problema a fondo y proponga una solución inapelable. La materia arbitral estaría restringida específicamente a el problema puntual del territorio de la cuenca del Cenepa, para eliminar los temores peruanos de que un árbitro, actuando en equidad y en justicia, pudiera alterar el resto de los límites conseguidos por el Perú con el Protocolo de 1942.

El tercer proceso de negociación que, tendría que realizarse paralelamente a los otros dos, es aquel en el cual se acuerde la implementación real y efectiva de los convenios de integración andina y amazónica, del convenio binacional de integración fronteriza y de los artículos primero y sexto del Protocolo de Río de Janeiro. Todos ellos buscan la paz y amistad entre los pueblos, el desarrollo armónico de sus economías y sus territorios, la coordinación y la colaboración entre sus

gobiernos; entre los países amazónicos y andinos, entre el Ecuador y el Perú. El artículo I del Tratado de Cooperación Amazónica es un buen ejemplo de ese espíritu: "Las Partes Contratantes convienen en realizar esfuerzos y acciones conjuntas para promover el desarrollo armónico de sus respectivos territorios amazónicos, de manera que esas acciones conjuntas produzcan resultados equitativos y mutuamente provechosos." (Anexo No. 7) El artículo primero del Protocolo de 1942 dice: "Los Gobiernos del Ecuador y Perú afirman solemnemente su decidido propósito de mantener entre los dos pueblos relaciones de paz y amistad, de comprensión y de buena voluntad, y de abstenerse, el uno respecto del otro, de cualquier acto capaz de perturbar esas relaciones." El artículo sexto del mismo tratado, por otro lado, declara: "El Ecuador gozará, para la navegación en el Amazonas y sus afluentes septentrionales, de las mismas concesiones de que gozan Brasil y Colombia, más aquellas que fueren convenidas en un Tratado de Comercio y Navegación destinado a facilitar la navegación libre y gratuita en los referidos ríos." (Anexo No. 6) Justamente en esta parte de la negociación debe formularse propuestas concretas que permitan cumplir con los postulados de los convenios referidos.

Los beneficios expuestos en capítulos anteriores, que resultarían de la apertura del puerto ecuatoriano en el Marañón, son tan claros y evidentes, que lo convierten en un elemento indispensable de cualquier acuerdo definitivo de paz y amistad entre las dos naciones hermanas. Se promueve un verdadero crecimiento del flujo comercial de las regiones amazónicas que redundará en su desarrollo económico. Se beneficia a los pueblos que habitan las regiones peruanas que han estado en disputa por cerca de dos siglos. Se cumplen las ofertas del Protocolo de Río de Janeiro sobre la libre navegación en el Amazonas para el Ecuador. Se satisfacen en parte las aspiraciones del pueblo ecuatoriano con respecto a su reivindicación amazónica. Creemos, entonces, que la realización de este puerto debe de ser el punto medular en este tercer proceso en la negociación de la paz.

Evidentemente, se tendría que definir la manera más práctica de lograr la culminación del proyecto del puerto amazónico. Luego de más de cien años de la firma del Tratado Herrera-García, y de más de ochenta del fallido laudo español, no es posible pensar en que el Ecuador obtenga una extensa salida al Marañón, entre el Chinchipe y el Pastaza. Ni siquiera es realístico pensar en una salida equivalente al Trapecio de Leticia colombiano.

Para los propósitos deseados, eso no es siquiera necesario. Lo adecuado sería establecer un área de entre un mil y tres mil kilómetros cuadrados con un frente al río de alrededor entre treinta y cincuenta kilómetros, en los cuales el Ecuador pueda edificar su puerto con todas las facilidades para el desarrollo y bienestar de la población que se asentaría en este lugar. Para evitar suspicacias de los militares peruanos que pudieran entorpecer el arreglo, pudiera ser ésta un área "no militarizada". Su comunicación con las otras ciudades ecuatorianas habrá de realizarse a través de corredores de libre tránsito, con la amplitud suficiente para la construcción de carreteras, y en el futuro, de líneas de transmisión eléctrica e incluso de ferrocarriles que unan al puerto amazónico con el Pacífico.

Aunque no hemos estado en el área precisa que estamos proponiendo, analizando los mapas del sector, creemos que el sitio más adecuado está ubicado entre las poblaciones peruanas de Eureka y Esperanza. Quizá esos nombres nos indican que, en efecto, debemos de tener esperanza de encontrar la paz y el progreso de nuestros pueblos con la apertura del puerto ecuatoriano en el Marañón. El corredor principal de comunicación que se establezca sería paralelo al río Morona, y a la Sierra de Campanquiz, tal como lo hemos propuesto en el capítulo cuarto de esta obra. Sin embargo, ese no tiene que ser necesariamente el único.

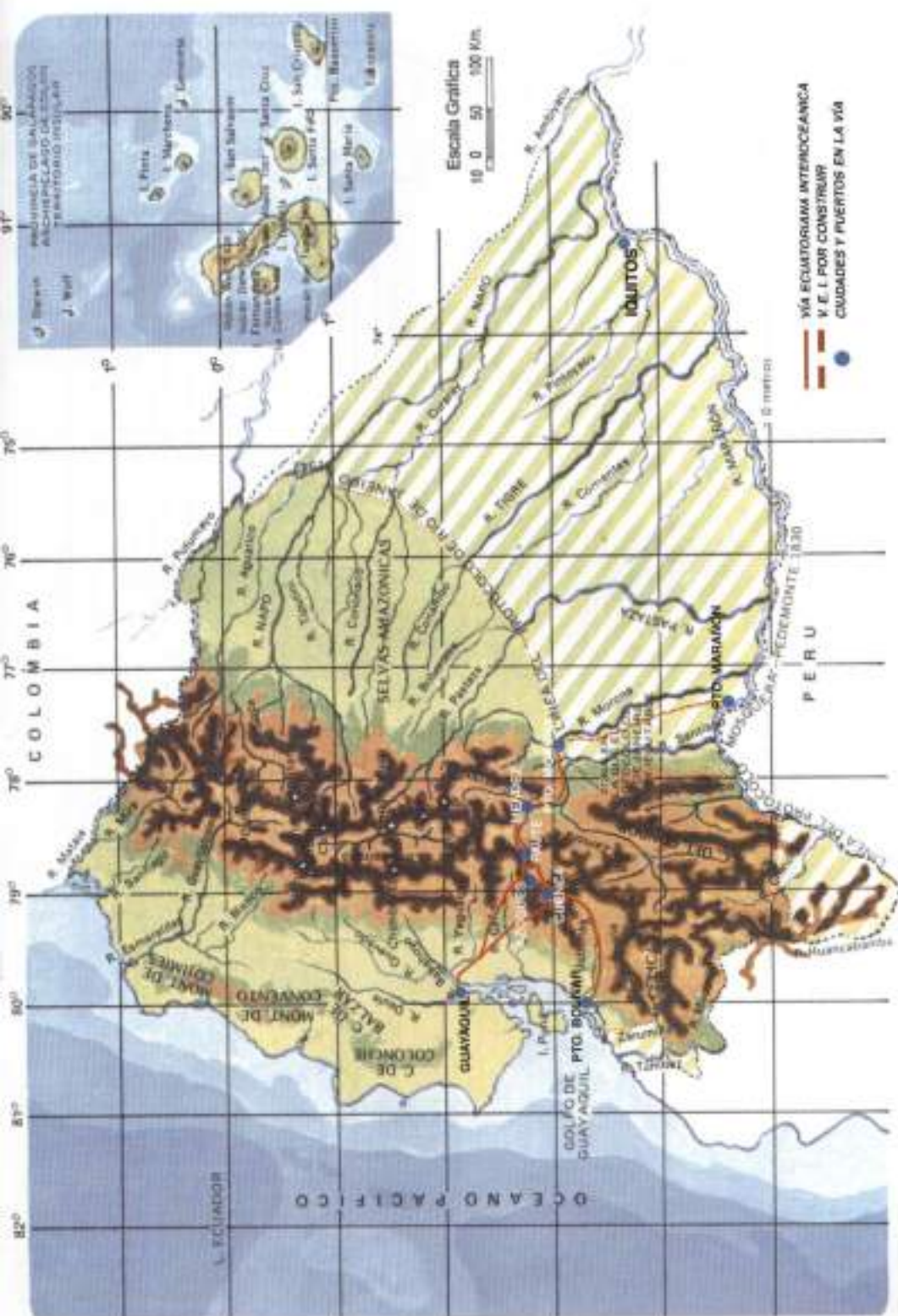
Es evidente, que este arreglo implica una concesión de mutuo beneficio por parte del Perú. Muchos ecuatorianos no lo ven de esa manera, piensan que aún tenemos derecho a recuperar los territorios que ancestralmente y en la época colonial, fueron nuestros. Sin embargo, debemos de ser objetivos y reconocer la realidad actual. En cualquier caso, la concesión peruana que permita la construcción del puerto amazónico y los corredores de tránsito, está debidamente recompensada. Gran parte de esta recompensa se va a dar con los beneficios que la apertura de la vía le otorgue a las poblaciones de la amazonia peruana. Podemos esperar una importante revitalización económica de la ciudad de Iquitos y su extensa zona de influencia. El turismo, la industria y el comercio de toda la región se verán sumamente beneficiados. El Ecuador podrá a su vez, dar al Perú, concesiones portuarias en Guayaquil o en Puerto Bolívar, para que utilizando la vía interoceánica ecuatoriana, puedan comunicarse más fácilmente, Iquitos y las otras poblaciones amazónicas peruanas con los puertos de este país en el Pacífico. Pudiera además utilizar la vía para conectarse por medio del sistema vial ecuatoriano con las carreteras peruanas que nacen más allá de Zumba, Macará, Lalamor y Huaquillas, que son los principales puntos fronterizos.

Dentro de este mismo proceso de negociación, debe de solucionarse los problemas existentes que han impedido la cabal implementación del Convenio de integración fronteriza Puyango-Tumbes, Catamayo-Chira; proyecto que contempla el riego de extensas áreas agrícolas que actualmente no pueden ser debidamente explotadas por falta de agua. Uno de los motivos por el cual no se ha podido avanzar con estos proyectos ha sido por la no aceptación ecuatoriana de que se inunden más de tres mil hectáreas agrícolas y pequeños caseríos de la quebrada de Cazaderos por la construcción de la represa que permitiría regar suelos peruanos. Esta pudiera ser, quizás, otra concesión que haría que el Ecuador impulse el desarrollo fronterizo; la paz y el progreso de los dos países.

Es necesario que se avance en los tres procesos descritos de manera paralela, para que cuando estos estén terminados, se suscriba un tratado único. Tratado que solucionaría los problemas de inejecutabilidad del Protocolo de Río de Janeiro por la inexistencia del *divortium aquarum* del Zamora y Santiago; que determinaría la línea de frontera en los sitios en que ésta no quedó claramente determinada en el mencionado Protocolo; que implementaría las estipulaciones que le dan derecho al Ecuador para la libre y gratuita utilización del Marañón, el Amazonas, y sus afluentes; y que en definitiva, permita a los dos países vivir en una bienaventurada paz y una provechosa amistad.

Creemos que con la buena voluntad de los gobiernos del Ecuador y del Perú, llegar a un tratado como el descrito en los párrafos anteriores es enteramente factible. Esperamos que las negociaciones diplomáticas avancen positivamente. Debemos de insistir en la necesidad del acercamiento y del diálogo entre las instituciones públicas y privadas de todos los sectores de la sociedad de los dos países, para garantizar el éxito del proceso de paz. La vía ecuatoriana interoceánica entre el Puerto Marañón y el Pacífico, constituye un medio no solo para impulsar la paz entre Ecuador y Perú, sino también, en un camino de progreso para todos los pueblos amazónicos y una alternativa válida de comunicación intercontinental. La firma del tratado aquí planteado permitiría que se haga realidad nuestro sueño: un puerto de paz y progreso.

Anexo No. 1



CARTA DE NAVEGACION AMAZONICA DE LA ARMADA PERUANA

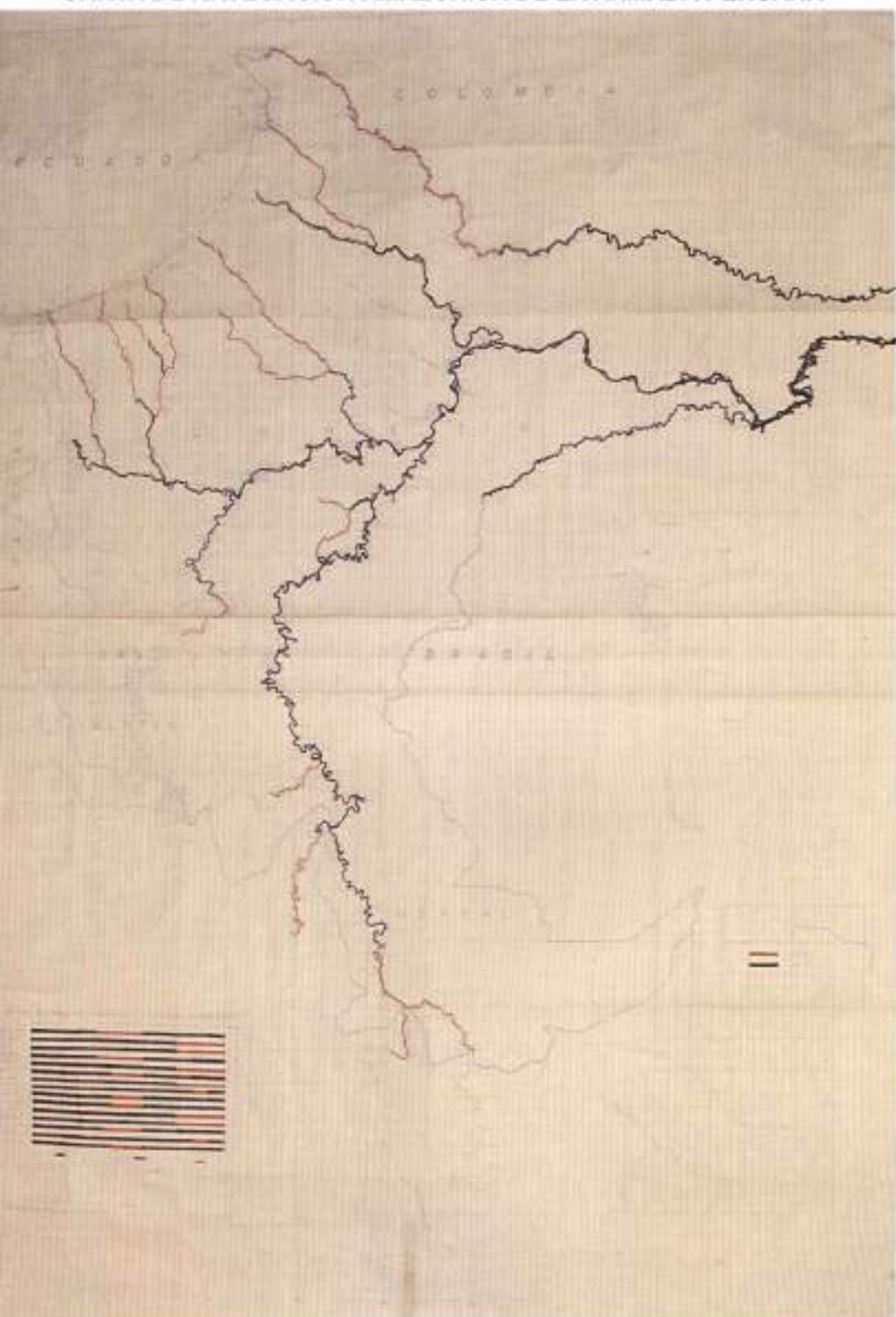


TABLA DE DISTANCIAS (MILLAS MARINAS)
ENTRE PUNTOS NAVEGABLES DE LOS RIOS AMAZONAS

RIO PACAYA

BCA RIO PAYACA	BCA RIO PAYACA							
YANAYACU	8	YANAYACU						
YARINA VIGILANCIA	15	9	YARINA VIGILANCIA					
CAHUANA	35	29	20	CAHUANA				
CARGO PIRADO	43	37	26	8	CARGO PIRADO			
COTO COCHA	49	43	34	14	6	COTO COCHA		
PTO. CONSTITUCION	55	49	40	30	12	6	PTO. CONSTITUCION	
SANTA CRUZ	60	52	43	33	25	19	13	SANTA CRUZ

RIO GUAYAGA

ISLETOS		ISLETOS	
BOCA RIO MANAN	68	BOCA RIO MANAN	
SAN REGIS	113	45	SAN REGIS
PANINARI	154	86	41
UPAPINARI	219	151	106
BOCA RIO HUALLAGA	251	183	97
LAGUNAS	288	200	155
SANTA CRUZ	306	218	173
YURIMASUAS	338	270	225

RIO HUASAGA

BCA RIO HUASAGA	BCA RIO HUASAGA	
LAGO ANATICO	14	LAGO ANATICO
QDA. ASABACHE	26	12 QDA. ASABACHE
EX. C. PORTILLO	43	29 17 EX. C. PORTILLO
QDA. SICHUYACU	6	1 39 25 QDA. SICHUYACU
TTE. YANES	111	97 85 68 46 TTE. YANES

RIO CORRIENTES

SARGETO LORES	SARGETO LORES (S.R. CORRIENTES)									
PUERTO PURMA	15	PUERTO PURMA								
QUEBRADA	59	44	QUEBRADA							
SHIMAGO	81	66	22	SHIMAGO						
QUEBRADO COPAL	111	96	52	30	QUEBRADO COPAL					
CASHUERA PURA	121	106	62	40	10	CASHUERA PURA				
CASHUERA P.	159	134	80	56	28	18	CASHUERA P.			
CAUCHOYACU	150	123	91	69	29	11	CAUCHOYACU			
VICE A CAUJAL	182	167	23	101	71	61	43	32	V. A. C.	

RIO CURARAY

BCA RIO CURARAY		BCA RIO CURARAY	
TIPISHCA	31	TIPISHCA	
SOLEDAD	35	14	SOLEDAD
PTO. BOLIVAR	77	56	43 PTO. BOLIVAR
PTO. ARAVELA	85	64	50 8 PTO. ARAVELA
TIPISHCA ANSPA	101	80	66 24 16 TIPISHCA ANSPA
PTO. HAMBURG	116	95	81 29 31 15 PTO. HAMBURG
GUARINICION AFICA	149	128	114 72 64 48 33 GUARINICION AFICA
BOCA RIO CONAGO	183	162	148 106 98 82 67 34 BOCA RIO CONAGO

TABLA DE DISTANCIAS (MILLAS MARINAS)
 ENTRE PUNTOS NAVEGABLES DE LOS RIOS AMAZONAS

RIO TAPICHE

BOCA RIO TAPICHE	
SAN VICENTE	4
PUERTO COMCHA	18 12
TIPISHCA OLQUITA	25 21 9
PUERTO PAMA	38 35 23 14
PUERTO CALLAO	45 41 29 20 8
L. SAN SEBASTIAN	51 47 35 26 12 6
HORIZONTE	66 64 52 43 29 21 17
PUERTO PARADA	77 73 61 52 38 32 25 9
SAN PEDRO	86 82 70 61 47 41 35 15 9
DESERGIANO	96 92 80 71 57 51 45 28 19 10
SAN ANTONIO	114 110 98 88 75 69 63 46 37 28 18
SANTA ELENA	118 114 102 93 79 73 67 50 41 32 12 4

RIO MARAÑON

IGUITOS	IGUITOS
BOCA R. MARAÑON	69
SAN REGIS	113
PAPINARI	154
URUPINAS	219
BOCA RIO HUALLAGA	251
BARRANCA	335
NARANJAL	348
ISLA APAGA	363
GASOLINA	396
ESPERANZA	408
CALENTURIA	413
BORJA	430
BOCA R. MARAÑON	35
SAN REGIS	85
PAPINARI	96
URUPINAS	130
BOCA RIO HUALLAGA	137
BARRANCA	144
NARANJAL	157
ISLA APAGA	172
GASOLINA	188
ESPERANZA	194
CALENTURIA	201
BORJA	265

RIO MORONA

BOCA RIO PASTAZA		BOCA RIO MORONA		TIERRA BLANCA		TIERRA COLORADA		RIO SHAME		SARGENTO PUÑO		VARGAS GUERRA																																																																																									
BARRANCA	21	BARRANCA	52	31	35	BOCA RIO MORONA	58	35	30	4	PUERTO AMERICA	109	88	83	57	33	TIERRA BLANCA	157	148	141	115	111	58	TIPISHCA PORTILLO	177	156	151	125	121	69	10	BAGAZAN	219	189	184	159	154	101	43	39	LUPUNA COLORADA	265	244	239	213	205	192	98	88	95	PUERTO FRANCO	289	278	273	247	243	192	132	123	89	94	TIERRA COLORADA	317	296	291	265	261	208	150	140	107	52	18	RIO SHAME	330	299	294	268	264	211	153	143	115	55	21	3	SARGENTO PUÑO	335	314	309	283	279	225	168	156	125	70	56	18	15	VARGAS GUERRA

RIO PASTAZA

BOCA RIO PASTAZA		BOCA RIO PASTAZA												
UNGAHUI	8	UNGAHUI												
PTO. FRANCO	13	7	PTO. FRANCO											
LAGO RINACHI	34	25	19	LAGO RINACHI										
UNDOMAYO	48	38	31	12	UNDOMAYO									
CHAMARRA	59	51	44	25	13	CHAMARRA								
ISLA MANCHIRI	65	58	51	32	22	7	ISLA MANCHIRI							
ODA MANCHIRI	64	75	69	59	38	25	18	ODA MANCHIRI						
BOCA RIO HUASAGA	104	96	89	70	55	45	38	28	BOCA RIO HUASAGA					
ODA ZORUYACA	113	105	96	79	67	54	47	28	9	ODA ZORUYACA				
SOLDADO BOPUN	138	130	123	104	92	79	72	54	34	25	SOLDADO BOPUN			
ANDOGAS	178	170	163	144	132	115	110	94	74	65	40	ANDOGAS		
TUMORAMA	193	185	179	159	147	134	127	108	89	85	55	15	TUMORAMA	
BOCONAZA	201	193	186	167	155	142	135	117	97	88	63	23	8	BOCONAZA

Anexo No. 6

Protocolo de Paz, Amistad y Límites entre Ecuador y Perú

Los Gobiernos del Ecuador y del Perú, deseando dar solución a la cuestión de límites que por largo tiempo los separa, y teniendo en consideración el ofrecimiento que les hicieron los Gobiernos de los Estados Unidos de América, de la República de Argentina, de los Estados Unidos del Brasil y de Chile, de sus servicios amistosos para procurar una pronta y honrosa solución del problema, y movidos por el espíritu americanista que prevalece en la Tercera Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas, han resuelto celebrar un Protocolo de paz, amistad y límites en presencia de los Representantes de esos cuatro Gobiernos amigos.

Para este fin intervienen los siguientes Plenipotenciarios:

Por la República del Ecuador, el señor doctor Julio Tobar Donoso, Ministro de Relaciones Exteriores; y

Por la República del Perú, el señor doctor Alfredo Solf y Muro, Ministro de Relaciones Exteriores;

Los cuales, después de exhibidos los plenos y respectivos poderes de las Partes, y habiéndolos encontrado en buena y debida forma, acordaron la suscripción del siguiente Protocolo;

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

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

Art. 3.— Estados Unidos de América, Argentina, Brasil y Chile cooperarán, por medio de Observadores Militares, a fin de ajustar a las circunstancias la desocupación y el retiro de tropas en los términos del artículo anterior.

Art. 4.— Las fuerzas militares de los dos Países quedarán en sus nuevas posiciones hasta la demarcación definitiva de la línea fronteriza. Hasta entonces, el Ecuador tendrá solamente jurisdicción civil en las zonas que desocupará el Perú, que quedan en las mismas condiciones en que ha estado la zonas desmilitarizada del Acta de Talara.

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

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

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

Art. 8.— La línea de frontera será referida a los siguientes puntos:

A) En el Occidente:

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

B) En el Oriente:

- 1.— De la Quebrada de San Francisco, el "divortium aquarum" entre el río Zamora y el río Santiago hasta la confluencia del río Santiago con el Yaupi;
- 2.— Una línea hasta la boca del Bobonaza en el Pastaza, confluencia del río Cunambo con el Pintoyacu en el río Tigre;
- 3.— Boca del Cononaco en el Curaray, aguas abajo, hasta Bellavista;
- 4.— Una línea hasta la boca del Yasuní en el río Napo, por el Napo, aguas abajo, hasta la boca del Aguarico;
- 5.— Por éste, aguas arriba, hasta la confluencia del río Lagartococha o Zancudo con el Aguarico;

- 6.— El río Lagartococha o Zancudo, aguas arriba, hasta sus orígenes y de allí una recta que vaya a encontrar el río Gülepi y por éste hasta su desembocadura en el Putumayo y por el Putumayo arriba hasta los límites del Ecuador y Colombia.

Art. 9.— Queda entendido que la línea anteriormente descrita será aceptada por el Ecuador y el Perú para la fijación, por los técnicos, en el terreno, de la frontera entre los dos países. Las Partes, podrán, sin embargo, al procederse a su trazado sobre el terreno, otorgarse las concesiones recíprocas que consideren convenientes a fin de ajustar la referida línea a la realidad geográfica. Dichas rectificaciones se efectuarán con la colaboración de Representantes de los Estados Unidos de América, República Argentina, Brasil y Chile.

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

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios arriba mencionados firman y sellan, en dos ejemplares, en castellano, en la ciudad de Río de Janeiro, a la una hora del día veintinueve de enero del año mil novecientos cuarenta y dos, el presente Protocolo, bajo los auspicios de Su Excelencia el señor Presidente del Brasil y en presencia de los señores Ministros de Relaciones Exteriores de la República Argentina, Brasil y Chile y del Subsecretario de Estado de los Estados Unidos de América.

J. Tobar Donoso
(Ecuador)

Alfredo Solf y Muro
(Perú)

E. Ruiz Guiñazú
(Argentina)

Oswaldo Aranha
(Brasil)

Juan B. Rossetti (Chile)

Summer Welles
(Estados Unidos)

Anexo No. 7

TRATADO DE COOPERACION AMAZONICA

Las Repúblicas de Bolivia, de Brasil, de Colombia, de Ecuador, de Guyana, de Perú, de Suriname y de Venezuela.

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

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

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

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

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

SEGURAS.- De que la cooperación entre las naciones latinoamericanas en materias específicas que les son comunes contribuye al avance en el camino de la integración y solidaridad de todas la América Latina.

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

RESUELVEN.- Suscribir el presente Tratado

ARTICULO I

Las Partes Contratantes convienen en realizar esfuerzos y acciones conjuntas para promover el desarrollo armónico de sus respectivos territorios

amazónicos, de manera que esas acciones conjuntas produzcan resultados equitativos y mutuamente provechosos, así como para la preservación del medio ambiente y la conservación y utilización racional de los recursos naturales de esos territorios.

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

ARTICULO II

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

ARTICULO III

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

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

ARTICULO IV

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

ARTICULO V

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

ARTICULO VI

Con el objeto de que los ríos Amazónicos constituyan un vínculo eficaz de comunicación entre las partes contratantes y con el Océano Atlántico, los Estados ribereños interesados en un determinado problema que afecte la navegación

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

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

ARTICULO VII

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

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

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

ARTICULO VIII

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

ARTICULO IX

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

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

a. Realización conjunta o coordinada de programas de investigación y desarrollo;

b. Creación y operación de instituciones de investigación o de centros de perfeccionamiento y producción experimental;

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

Parágrafo Segundo: Las Partes Contratantes podrán, siempre que lo juzguen necesario y conveniente, solicitar la participación de organismos internacionales en la ejecución de estudios, programas y proyectos resultantes de

las formas de cooperación técnica y científica definidas en el Parágrafo Primero del presente Artículo.

ARTICULO X

Las Partes Contratantes coinciden en la conveniencia de crear una infraestructura física adecuada entre sus respectivos países, especialmente en los aspectos de transporte y comunicaciones. Por consiguiente, se comprometen a estudiar las formas más armónicas de establecer o perfeccionar las interconexiones viales, de transporte fluviales, aéreos y de telecomunicaciones, teniendo en cuenta los planes y programas de cada país para lograr el objetivo prioritario de incorporar plenamente esos territorios amazónicos a sus respectivas economías nacionales.

ARTICULO XI

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

ARTICULO XII

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

ARTICULO XIII

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

ARTICULO XIV

Las Partes Contratantes cooperarán en el sentido de lograr la eficacia de las medidas que se adopten para la conservación de las riquezas etnológicas y arqueológicas del área amazónica.

ARTICULO XV

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

ARTICULO XVI

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

ARTICULO XVII

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

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

ARTICULO XVIII

Lo establecido en el presente Tratado no significará limitación alguna a que las Partes Contratantes concreten acuerdos bilaterales o multilaterales sobre temas específicos o genéricos, siempre y cuando no sean contrarios a la consecuencia de los objetivos comunes de cooperación en la Amazonia, consagrados en este instrumento.

ARTICULO XIX

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

ARTICULO XX

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

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

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

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

ARTICULO XXI

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

Velar por el cumplimiento de los objetivos y finalidades del Tratado.

Velar por el cumplimiento de las decisiones tomadas en las reuniones de Ministros de Relaciones Exteriores.

Recomendar a las Partes la conveniencia u oportunidad de celebrar reuniones de Ministros de Relaciones Exteriores y preparar la Agenda correspondiente.

Considerar las iniciativas y proyectos que presentan las Partes y adoptar las decisiones que correspondan, para la realización de estudios y proyectos bilaterales o multilaterales cuya ejecución, cuando fuera el caso, estará a cargo de las Comisiones Nacionales Permanentes.

Evaluar el cumplimiento de los proyectos de interés bilateral o multilaterales.

Adoptar sus normas de funcionamiento.

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

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

ARTICULO XXII

Las funciones de Secretaría serán ejercidas Pro Tempore por la Parte Contratante en cuyo territorio hay de celebrarse la siguiente reunión ordinaria del Consejo de Cooperación Amazónica, sin perjuicio de otras actividades que les encomiende cada Estado.

ARTICULO XXIII

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

ARTICULO XXIV

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

ARTICULO XXV

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

ARTICULO XXVI

Las Partes Contratantes Acuerdan que el presente Tratado no será susceptible de reservas o declaraciones interpretativas.

ARTICULO XXVII

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

ARTICULO XXVIII

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

Parágrafo Primero: El presente tratado entrará en vigor días después de depositado el último instrumento de ratificación de las Partes Contratantes.

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

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

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

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

Anexo No. 8

DECLARACION DE PAZ DE ITAMARATY ENTRE ECUADOR Y PERU

En la reunión de alto nivel diplomático de los Países Garantes del Protocolo de Río de Janeiro, los Vicecancilleres del Ecuador y del Perú, Embajador Marcelo Fernández de Córdoba y Embajador Eduardo Ponce Vivanco, en representación de sus gobiernos, confirman el cese de hostilidades entre el Ecuador y el Perú, conforme a los comunicados oficiales divulgados por los dos gobiernos, a partir de las 12 (doce) horas - hora de Quito y Lima - del 14 de febrero.

Para consolidar el acuerdo de cese de fuego, y a fin de evitar nuevas confrontaciones que alteren las relaciones de paz, amistad y buena vecindad entre Perú y Ecuador.

LAS DOS PARTES CONVIENEN

1. Aceptar complacidas el ofrecimiento de los Países Garantes para el envío de una misión de observadores, a fin de velar por la estricta aplicación de los compromisos señalados en los numerales 2, 3 y 5 del presente Acuerdo. Las Partes solicitan que el plazo de la misión sea inicialmente de 90 días, pudiendo ser extendido, en caso necesario, para lo que las Partes y los Países Garantes harán oportunamente los arreglos pertinentes. La Misión de Observadores de los Países Garantes empezará su trabajo al producirse la suspensión de las operaciones militares. Las Partes se comprometen a proveer el apoyo y las facilidades necesarias para que la Misión de Observadores pueda ejercer sus funciones y para asegurar la integridad física de sus miembros, lo que oportunamente será objeto de una "Definición de Procedimientos" entre las Partes y los Países Garantes. Asimismo, las Partes se comprometen a designar de inmediato a las autoridades militares que servirán de enlace con la Misión de Observadores.

2. Separar inmediatamente y simultáneamente todas las tropas de los dos países comprometidas en los enfrentamientos, a fin de eliminar cualquier riesgo de reanudación de las hostilidades, con prioridad en el caso de las fuerzas que están en contacto directo. En ese sentido, las tropas de Ecuador se concentrarán en el Puesto de Coangos (03° 29' 40.9" S/ 78° 13' 49.67" W) y las del Perú en el PV1 - Puesto de Vigilancia No. 1 (03° 32' 00" S/ 78° 17' 49" W), comprometiéndose a no efectuar desplazamientos militares en el área de enfrentamiento. Dada la importancia de este compromiso, las Partes aseguran que la Misión de Observadores tendrá las condiciones para verificar su cumplimiento. El proceso de separación de fuerzas se hará con la supervisión de los Países Garantes. La Misión de Observadores instalará centros de operaciones en los puntos considerados de mayor tensión, como es el caso de Tiwinza y Base Sur.

3. Solicitar a la Misión de Observadores de los Países Garantes que, en el marco del cumplimiento de lo estipulado en el numeral anterior, recomiende a los Gobiernos de Ecuador y Perú un área a ser totalmente desmilitarizada, en cuya determinación se tendrán debidamente en cuenta las garantías necesarias para la seguridad de las zonas vecinas de ambos países.
4. Dejar constancia que las referencias geográficas del numeral (2) tendrán efecto solamente en la aplicación del citado proceso de desmilitarización y separación de fuerzas.
5. Iniciar de inmediato, como medida de fomento de confianza, en las zonas fronterizas no comprometidas directamente en los enfrentamientos y con la supervisión de los Países Garantes, una desmovilización gradual y recíproca, con el retorno a las guarniciones y bases de las unidades desplegadas en las operaciones militares.
6. Iniciar conversaciones -en el contexto del párrafo 4 de la comunicación dirigida a los gobiernos de Ecuador y Perú por los Países Garantes del Protocolo de Río de Janeiro el 27 de enero de 1995- para encontrar una solución a los impases subsistentes, tan pronto se cumplan los puntos anteriores y se restablezca un clima de distensión y amistad entre los dos países.

En fe de lo cual, firman la presente Declaración los representantes del Ecuador y del Perú, en dos ejemplares en español, en la ciudad de Brasilia a las horas del día 17 de febrero del año de 1995, en presencia de los representantes de Argentina, Brasil, Chile y Estados Unidos de América, Países Garantes del Protocolo de Río de Janeiro.

Hecho en el Palacio de Itamaraty, Brasilia, 17 de febrero de 1995.

Firmado

Por la República del Ecuador
Marcelo Fernández de Córdova

Por la República del Perú
Eduardo Ponce Vivanco

Por los Países Garantes

República de Argentina
Juan José Uranga

República Federativa del Brasil
Sebastiao Do Rego Barros

República de Chile
Fabio Vio Ugarte

Estados Unidos de América
Melvin Levitsky

Anexo No. 9

DECLARACION DE MONTEVIDEO

Los Cancilleres de los Países Garantes del Protocolo de Río de Janeiro, reunidos en Montevideo el 28 de febrero de 1995, mantuvieron conversaciones con los Cancilleres del Ecuador y del Perú, como consecuencia de las cuales:

1. Las Partes agradecen a los Países Garantes por la iniciativa de este encuentro en Montevideo cuya realización demuestra, por sí misma, su disposición al diálogo constructivo con el objetivo de consolidar la paz mediante el pleno cumplimiento de la Declaración de Paz de Itamaraty del 17 de febrero de 1995, en una dinámica de buena fe y fomento de confianza.
2. Las Partes reiteran su compromiso con el inmediato y efectivo cese del fuego formalizado en dicha Declaración.
3. Las Partes agradecen la iniciativa de los Países Garantes de disponer la presencia inmediata de sus observadores o representantes en el área, lo que permitirá el cese del fuego así como la concentración de fuerzas en los puntos acordados previamente (Coangos y PV1).
4. Los Países Garantes reiteran su compromiso de seguir cumplimiento las obligaciones que para ellos emanan del Protocolo de Río de Janeiro, contribuyendo así al acercamiento de las Partes y a la plena consolidación de la paz entre el Ecuador y el Perú.

Montevideo, 28 de febrero de 1995

Firmado

Galo Leoro F.
Ecuador

Efraín Goldenberg Schreiber
Perú

Guido Di Tella
Argentina

Luis Felipe Lampreia
Brasil

José Miguel Insulza
Chile

Alexander F. Watson
Estados Unidos de América

Referencias Bibliográficas

Libros

- Almanaque Mundial 1963. New York: Editors Press Service Inc., Editora Moderna, Inc., 1962, 400 pp.
- Alvarado, Rafael. **La elocuencia de las cifras en el Problema Territorial Ecuatoriano-Peruano**. Quito: Talleres Gráficos de Educación, 1941, 40 pp.
- Amich, José. **Historia de las Misiones del Convento de Santa *Copa**, Monumento Amazónico, I. I. A.P., Z. Lima: Editorial Universo S. A., 1988, 590 pp.
- Andrade Roberto. **Vida y Muerte de Eloy Alfaro**, Editorial Conejo, Colombia, 1985, 492 pp.
- Arévalo, Emilio Dr. **El problema del Ferrocarril al Oriente Ecuatoriano**. Quito: Imprenta Nacional 1907, 37 pp.
- Bákula, Juan Miguel. **Perú y Ecuador: Tiempos y testimonios de una vecindad**. Tomo II, 1ra. Edición, Perú: Centro Peruano de Estudios Internacionales, 1992, 448 pp.
- Bartra Serra, Marcial, S.J. **Cronología Histórica de la Frontera Perú-Ecuador**.
- Bavaresco de Prieto, Aura M. **Las Técnicas de la Investigación**. 5a. Edición, Gienview, Illinois: Scott Foresman and Company, 1988, 318 pp.
- Benites Vinuesa, Leopoldo. **Argonautas de la Selva, Los descubridores del Amazonas**. Quito: Colección Antares, Vol. 78, Libresa, Edit. Ecuador F.B.T. Cía Ltda., 1994, 382 pp.
- Biblioteca Ecuatoriana Clásica. (B.E.C.). **Cronistas de la Independencia y de la República**. Quito: Volúmen No. 17, Corporación de Estudios y Publicaciones, 1989, 650 pp.
- Bindá, Carlos, **Roteiros de Manaus**. Turismo Zona Franca. Séptima edicao. Manaus: Editora Umberto Calderaro, Ltda., 1985, 167 pp.
- Carvajal, Gaspar de, Fr. y otros. **Descubrimiento del Río de las Amazonas**, Valencia: Colección Vida Amazonas. Estudios Ediciones y Medios EDYM, 1992, 312 pp.
- Castillo Abel Romeo, **Olmedo: Prócer y Poeta**, Instituto Olmediano del Ecuador. Guayaquil, 1980, 60 pp.
- Cayo Córdova, Percy. **Perú y Ecuador: Antecedentes de un largo conflicto**, 1ra. Edición. Lima: Centro de Investigación de la Universidad de Pacífico, Perú, 1995, 154 pp.
- Cordovez, Diego. **Memorias de Relaciones Exteriores**. Quito 1992, 78 pp.
- Cordovez, Diego. **El Conflicto Territorial**. Quito, mayo 1995

Cousteau, Jacques-Yves y Richards, Mose. **El Viaje de Cousteau por el Amazonas**. Madrid: Ediciones Urbión, 1985, 240 pp.

Chirif, Alberto. **Saqueo Amazónico**. Iquitos: Ceta, Centro de Estudios Teológicos de la Amazonia, 1983, 204 pp.

De Figueroa, Francisco; De Acuña, Cristóbal y otros. **Informes de Jesuitas en el Amazonas. (1660-1684)**. Iquitos: Colección Monumenta Amazónica, I.L.A.P, CETA, 1986

Denegri Luna, Félix. **Perú y Ecuador: Apuntes para la historia de una frontera**, Primera Edición. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1996

Eguiguren Valdivieso, Genaro. **El Gobierno Federal de Loja, La crisis de 1858**. Biblioteca de Ciencias Sociales, Volúmen 41, Quito: Corporación Editora Nacional, 1992, 131 pp.

Escudero, Gonzalo. **Justicia para el Ecuador**. Quito: Editorial de la Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1968, 279 pp.

Estrada, Jenny. **La Balsa: En la Historia de la Navegación Ecuatoriana**. Olaf Holm. **Las Islas Galápagos en la Prehistoria Ecuatoriana**. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima, 1988, 383 pp.

Estrella, Eduardo. **Biodiversidad en el Ecuador, Historia y Realidad**. Quito: Crearimagen, 1993, 103 pp.

Estrella, Eduardo y Crespo, Antonio. **Salud y Población Indígena de la Amazonia**. Memorias del I Simposium sobre ..., Volumen I, Quito: Impretec, 1993, 316 pp.

Favaloro, René. **La Memoria de Guayaquil**. Buenos Aires: Torres Agüero Editor, 1991.

Ferrero Costa, Eduardo. **Relaciones del Perú con el Ecuador**. Seminarios, Mesas Redondas y Conferencias No. 17, Lima: Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI), 1994, 290 pp.

Ferreira Reis, Arthur César. **A Amazonia e a Cobica Internacional**, 5ª. Edición. Río de Janeiro: Editora Santuario, 1982, 214 pp.

Loureiro, Antonio. **Amazonia-10.000 años**. Manaus: Editora Metro Cúbico, 1982, 206 pp.

Loureiro Antonio, Jose Souto. **A grande crise. (1908 - 1916)**. Manaus: Editora Umberto Calderaro Ltda., 1986, 282 pp.

Meira Mattos, Carlos de, General. **Uma Geopolítica Pan-Amazônica**. (Instituto Nacional do Livro Ministerio da Educacao e Cultura, Brasília). Río de Janeiro: Livraria José Olympio Editora S.A., 1980, 216 pp.

Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador, **Misión en Washington**, 1981, 130 pp.

Monteza Tafur, Miguel, Gral. (r). **El conflicto militar del Perú con el Ecuador (1941)**. Colección Perú Historia. Lima: Editorial Arica S. A., 1976, 235 pp.

Morote Solari, Fernando. **Visión Geopolítica del Perú**, 1 Edición. Lima: Librería Studium Ediciones S.A., 1984 112 pp.

Ordinaire, Olivier. **Del Pacífico al Atlántico y otros escritos**. Colección Monumento Amazónico. Lima: Editorial El Universo S.A., 1988, 238 pp.

Palacios Saénz, Carlos. **La Guerra del 41. El Protocolo de Río no demarcó fronteras definitivas**. Guayaquil: Edic. ARA, Enciclopedia Ecuatoriana, 1979, 175 pp.

Pareja Diezcanseco, Alfredo. **Ecuador: De la Prehistoria a la Conquista Española**. Quito: Editorial Universitaria, 1979, 434 pp.

Pennano, Guido. **La Economía del Caucho**. Serie Debate Amazónico, No. 3, Centro de Estudios Teológicos de la Amazonia (CETA), Iquitos, 1988, 264 pp.

Pérez Concha, Jorge, Dr. **Política Internacional Contemporánea (1870-1945)**. 11 Edición ampliada. Guayaquil: Departamento de Publicaciones de la Universidad de Guayaquil, 1978, 400 pp.

Pérez Pimentel, Rodolfo. **Diccionario Biográfico del Ecuador**, Tomos 9 y 10. Guayaquil: Editorial de la Universidad de Guayaquil, 1995

Pérez, María Teresa. **El descubrimiento del Amazonas. Historia y Mito**. Sevilla: Ediciones Alfar. Universidad ..., 47 serie: Investigación y ensayo, 1989, 251 pp

Puente, Rafael A., Cnel. **La mala fe peruana y los responsables del desastre de Zarumilla**, 1961, 304 pp.

Reis, Arthur César Ferreira. **A Amazonia e a Covica Internacional**, 5a. Edicao, Rio de Janeiro: Editora Sântuario, 1982, 214 pp.

Reyes, Oscar Efrén. **Breve Historia General del Ecuador**, Tomo I, Duodécima Edición. Quito: Imprenta Offset Chávez, 1979, 415 pp.

Reyes, Oscar Efrén. **Breve Historia General del Ecuador**, Tomos II y III, Duodécima Edición. Quito: Imprenta Offset Chávez, 1979, 419 pp.

Rodríguez S., L. A., Coronel. **La agresión peruana, La campaña del Zarumilla documentada**. Quito: Editorial "Fr. Jodoco Ricke", 1948, 460 pp.

Robles y Chambers. **Contribución para el Estudio de la Sociedad Colonial de Guayaquil**. Guayaquil: Litografía e Imprenta La Reforma, 1938,

Rumazo González, José. **La región amazónica en el siglo XVI**. Colección histórica No. 4, Centro de Investigación y Cultura, Banco Central del Ecuador. Quito: Gráficas San Pablo Cía Ltda., 1982, 272 pp.

Sarmiento, Alberto, Dr. **Monografía Científica del Oriente Ecuatoriano**. Quito, 1958, 318 pp.

San Román, Jesús Víctor. **Perfiles Históricos de la Amazonia Peruana**. Lima: Ediciones Paulinas, 1975, 240 pp.

Uriarte, P. Manuel J. **Diario de un Misionero de Maynas**. Colección Monumenta Amazónica. Lima: Editorial Universo S.A., 1988, 590 pp.

Vargas Haya, Héctor. **Amazonia: ¿Realidad o Mito?** Lima: Gráficas Inclán, 1977, 207 pp.

Valarezo García, Reinaldo. **Manual de Derecho Territorial**, Segunda Edición. Loja: Facultad de Jurisprudencia Universidad Nacional de Loja, 1996, 322 pp.

Vásquez Cobo, Alfredo, Gral. **Pro-Patria, La expedición militar al Amazonas en el conflicto de Leticia**. Colección Banco de la República, Bogotá: Departamento Editorial, 1985, 455 pp.

Velasco, Juan de, P. **Historia del Reino de Quito**. Tomo I, Parte I, Historia Antigua. Quito: Clásicos Ariel, No. 1. Biblioteca de Autores Ecuatorianos, 168 pp.

Velasco, Juan de, P. **Historia del Reino de Quito**. Tomo I, Parte II, Historia Antigua. Quito: Clásicos Ariel, No. 11. Biblioteca de Autores Ecuatorianos, 224 pp.

Velasco, Juan de, P. **Historia del Reino de Quito**. Tomo II, Parte II, Historia Moderna. Quito: Clásicos Ariel, No. 15. Biblioteca de Autores Ecuatorianos, 168 pp.

Villacrés Moscoso, Jorge W., Dr. **Historia Diplomática de la República del Ecuador**. Primer Tomo, Segunda Edición, Colección de Historia de las Relaciones Internacionales de la República del Ecuador. Guayaquil: Imprenta de la Universidad de Guayaquil, 1980, 381 pp.

Villacrés Moscoso, Jorge W., Dr. **Historia Diplomática de la República del Ecuador**. Segundo Tomo, Segunda Edición, Colección de Historia de las Relaciones Internacionales de la República del Ecuador. Guayaquil: Imprenta de la Universidad de Guayaquil, 1980, 490 pp.

Villarejo, Avencio. **Así es la selva**, Cuarta Edición. Iquitos: Centro de Estudios Teológicos de la Amazonia, CETA, 1988, 330 pp.

Vivanco, Jorge E. **Puerto Marítimo de Guayaquil: Países, presente y proyecciones**. Guayaquil: Editorial Didáctica, 1978, 187 pp.

Yépez Ernesto, **Mito y Realidad de una Frontera: Perú y Ecuador 1942-1949**, Servicios Editoriales Didi de Arteta S. A., Lima 1996, 253 pp.

Historia del Ecuador, SALVAT, 8 Vols., 1982, Barcelona, Salvat Editores, S. A., Vol. IV

Documentos y folletos

Andrade Gutiérrez, **Relatorio de Viagem ao Perú, Lima-Iquitos-Río Morona** (documento) septiembre 3 de 1986

Arellano, Homero, CPCB-UN. **Apreciación geopolítica del Proyecto de la Vía Interoceánica Multimodal Guayaquil-Morona-Manaus-Belem**. Tesis. Guayaquil: 1992, 231 pp.

Castaño Uribe, Carlos. **Situación general de la conservación de la biodiversidad en la región amazónica: Evaluación de las áreas protegidas, propuestas y estrategias**. Quito: Documento de la Secretaría Pro Tempore del TCA (Tratado de Cooperación Amazónica), 1993, 111 pp.

Castillo Vivanco, José Bolívar. **La región fronteriza sur y su desarrollo, un desafío nacional**

Fuentes, Hildebrando. **Documento sobre Loreto: Apuntes Geográficos, Históricos, Estadísticos, Políticos y Sociales**. Tomo I. Lima: Imprenta de la Revista, 1908, 297 pp.

García Negrete, Jorge, Ing. **La carretera Méndez-Morona, afirmación de soberanía e integración amazónica ecuatoriana**.

Geopolítica del Ecuador, Vol. II y Apéndice. Documento del Consejo de Seguridad Nacional, Secretaría General, 1974, 155 pp.

Apéndice al Vol. II, 1974

Grupo Andino, **Publicaciones de la Junta del Acuerdo de Cartagena**. Folletos y Documentos. Lima: Unidad de Comunicaciones

Larrabure y Correa, Carlos. **Colección de Leyes, Decretos, Resoluciones y Otros Documentos Oficiales Referentes al Dpto. De Loreto**. Lima: Oficina Tipográfica de "La Opinión Nacional", Edición Oficial, Tomo XIV, 1903

Lion Amazonia S.A. **Información General sobre el territorio**

Macedo, Delile Guerra de. **O fortalecimento do BASA**. 1985, 44 pp.

O Boletim Informativo Da A.P.M. Porto de Manaus

Protocolo de Paz, Amistad y Límites entre Ecuador y Perú, 1942

Reglamento General de Navegación Comercial en los ríos amazónicos internacionales, 1992.

Sánchez Balda, Antonio, Dr. **Síntesis de la memoria histórico jurídica sobre los límites ecuatoriano-peruanos.** Guayaquil: Litografía e Imprenta de Universidad de Guayaquil, 1982, 38 pp.

SUFRAMA:

Basic Legislation of Free Zone of Manaus. Documento de la Superintendencia de la Zona Franca de Manaus, 1986, 48 pp.

Criterios e Procedimientos para Apresentacao e Análise de Cartas, Consulta e Projetos Agropecuarios. Manaus: 1985, 43 pp.

Criterios e Procedimientos para Apresentacao e Avaliacao de cartas-consulta Industriais. Manaus: 1985, 21 pp.

Diretrizes e Normas Técnicas para Ocupacao do Distrito Agropecuario da Suframa. Manaus: 1985, 63 pp.

Legislacao Básica da Zona Franca de Manaus, 1986, 43 pp.

Avaliacao do Distrito Agropecuario. Relatorio. Manaus 1983, 162 pp.

Normas Técnicas para Ocupacao e Uso do solo do distrito industrial Marchal Castello Branco, documento sobre Manaus, 1985. Editora Umberto Calderaro Ltda., 75 pp.

Premios Distribuidos Pela Superintendencia da Zona Franca de Manaus. Manaus: Editora Umberto Calderaro Ltda., 1985, 44 pp.

Reglamentos sobre Premios Distribuidos Pela Superintendencia da Zona Franca de Manaus. Editora Umberto Calderaro Ltda., 1985.

Tratado de Cooperación Amazónica, Documento del (T.C.A.):

Amazonia sin Mitos. Informe de la Comisión Amazónica de Desarrollo y Medio Ambiente. Colombia: Ed. Oveja Negra, 1994, 253 pp.

Amazonia sin Mitos. Informe de la Comisión Amazónica de Desarrollo y Medio Ambiente, con el apoyo de P.N.U.D. (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo). B.I.D. (Banco Interamericano de Desarrollo) y T.C.A. (Tratado de Cooperación Amazónica), 111 pp.

Apoyo a la investigación botánica en los países del T.C.A. Documento SPT-TCA-ECU-18, Quito: 1992, 70 pp.

Base jurídica y reglamentaria de aspectos institucionales del T.C.A. Documento SPT-TCA-ECU-01, Quito: 1990, 20 pp.

Informe de labores correspondientes al tercer año de la Secretaría Pro Tempore del T.C.A. en el Ecuador. Documento S.P.T.-T.C.A.-ECU-19, Quito: 1993, 135 pp.

Propuesta de Políticas y Estrategias Regionales para el Aprovechamiento sustentable de los Recursos Forestales de la Amazonia. Documento SPT-TCA-ECU-17, Quito: W.W.F. (World Wildlife Fund), 1993, 86 pp.

Vásquez Carrizosa, Alfredo Dr. **Doctrina de la Nulidad del Protocolo de Río de Janeiro.** Conferencia dictada en la Universidad de Guayaquil el 10. De Diciembre de 1982. Guayaquil: Litografía e Imprenta de la Universidad de Guayaquil, 1984, 46 pp.

Revistas

Andrade Gutiérrez. Em Revista año VII, No. 15, Diciembre de 1987

Amazonia, "Sem Medo do Futuro". Interior, Revista do Ministério do Interior, año XII, No. 64, Janeiro, Fevereiro de 1986

Bitácora. Informativo Naval de la Armada del Ecuador. Ecuador: Editora Argudo Hnos., 1993, 64 pp.

Espinoza Zevallos, Javier, Dr. **El río Morona: Vía integración Amazónica.** Revista Marina, 1993, p. 33

Intermodal Guide, The Official. Vol. 3, No. 2. Fall/Winter, 1985, 402 pp.

Marshall, Kenneth. **Containerization: The long revolution, industrial traffic and distribution management.** 299 pp.

Mendoza, Manuel. **Futuro imperfecto.** p. 56. Revista América Economía, No. 60, Abril, 1992, 72 pp.

Moreno Mendoza, Cecilio. Méndez-Morona: **El sueño de llegar al Amazonas.** p. 28. Revista Vistazo, No. 508, Octubre 27, 1988, Guayaquil

Presencia. Organo de la Asociación de Generales y Almirantes de las Fuerzas Armadas del Ecuador, No. 9, 1993, Impresión: Graficsa C. A., Industria Gráfica, 184 pp.

Publicaciones de la Universidad de Guayaquil, 1978, 400 pp.

Revista Geográfica No. 30. Quito: Imprenta del Instituto Geográfico Militar, 1992, 182 pp.

Revista Geográfica No. 31. Quito: Imprenta del Instituto Geográfico Militar, 1992, 167 pp.



*El **Puerto Marañón** impulsará el progreso amazónico y permitirá lograr una **paz** definitiva entre **Ecuador** y **Perú**.*