

Foro en Ministerio de Relaciones Exteriores
Plan Plurianual 2007-2010
Fecha:12-06-07
Tema: Integración Regional: Comunidad Andina y Unasur
Panelista: Dr. Benjamín Rosales V.

Quiero comenzar mi intervención felicitando a la Cancillería por la realización del Planex y la realización de mesas de diálogo sobre la planificación de la política exterior ecuatoriana. Es importante que las entidades estatales establezcan metas a largo plazo referentes a políticas de desarrollo que beneficien a todos los ecuatorianos y luego de la integración del comercio exterior al ámbito de competencia de este ministerio, la importancia de la planificación para el crecimiento económico del país es aún mayor. Estos diálogos son importantes para mejorar los objetivos establecidos, los mismos que deben contener propuestas prácticas, realizables y no solo ser enunciados teóricos.

La integración regional en el mundo actual es fundamental para el desarrollo de los pueblos. El éxito económico obtenido en el proceso de la Unión Europea es evidente y un ejemplo que los pueblos sudamericanos debemos seguir para impulsar nuestro desarrollo. Más allá de la evolución positiva o negativa de instituciones creadas para impulsar la integración como son la Comunidad Andina, MERCOSUR o UNASUR, la integración se solidifica con el intercambio comercial equitativo y justo entre nuestras naciones y eso hay que promover con la integración física, vial, marítima, fluvial, energética, telefónica y electrónica de Sudamérica.

Desde 1980 cuando comencé a estudiar Diplomacia y Organizaciones Internacionales en el Instituto de Diplomacia y Ciencias Internacionales de la Universidad de Guayaquil me interesé en la apertura de vías ecuatorianas que nos comuniquen con puertos navegables en ríos amazónicos y con el propio añorado río Marañón. Como la mayoría de ustedes aquí presentes, estudié la escuela y el colegio con la consigna patriótica de “Ecuador es, ha sido y será país amazónico”. Por eso decidí investigar sobre las posibilidades de una vía ecuatoriana interoceánica para comerciar con el inmenso territorio de la mayor cuenca hidrográfica del planeta tierra e incluso para que se utilice como vía alterna de nuestros productos al Atlántico. Desde 1986 aproveché oportunidades para viajar a Manaus, Iquitos y nuestros ríos amazónicos para recabar información del comercio potencial y de la navegación fluvial. En el Perú conseguí cartas de navegación que describían la navegabilidad de los ríos hasta llegar a territorio ecuatoriano, que utilicé en mi trabajo y entregué aquí a esta Cancillería cuando fui miembro de la Junta Consultiva de Relaciones Exteriores. La vía ecuatoriana interoceánica fue la tesis doctoral que presenté en 1996.

La negociación de los acuerdos de paz con el Perú luego del conflicto del Cenepa abrió la posibilidad de viabilizar las aspiraciones ecuatorianas de comercio amazónico, siendo este quizá el mayor beneficio para el Ecuador ya que no logramos obtener nuestras aspiraciones territoriales. El artículo 21 del **Acuerdo Amplio Ecuatoriano –Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad**, suscrito el 26 de octubre de 1998 prevé la construcción del eje vial Méndez- Yaupi- Borja (Campanquiz- Santiago) por el cual el Ecuador accedería a facilidades portuarias en el bajo Marañón cuando este río es enteramente navegable. Este proyecto que Perú se comprometió a realizar en los cinco años siguientes de la firma de los acuerdos constó en los inventarios del IIRSA como prioritario hasta hace tres años, pero inexplicablemente ha sido relegado y olvidado por las autoridades ecuatorianas. Nada ha hecho el Ministerio de Obras Públicas del Ecuador tampoco para terminar la vía Méndez-

Morona, ni ha construido el puerto en ese río, que sin tener las ventajas del Marañón, tiene desde territorio ecuatoriano buenas condiciones para la navegación, gracias a sus características físicas ya que es un río de meandros, que no acarrea grandes sedimentos porque nace en la misma región oriental y no de aluviales como lo son el Napo o el Pastaza que nacen en la cordillera de los Andes.

Desde hace cinco años se ha comenzado a hablar en el país de la Manta- Manaos, sin que se diga claramente que significa esto en materia vial. Es lógico y claro el concepto de que nuestro bien ubicado puerto de Manta se convierta en uno de transferencia de carga, esto hace contundente la necesidad de que se comunique con uno o varios puertos amazónicos que tengan hidrovías que permitan transportar carga modular en barcazas de contenedores. Sin embargo, en algunos medios se cree que existe un proyecto de carretera Manta- Manaos. Ni siquiera existe un estudio de factibilidad ambiental o física de tal vía. Es muy difícil y caro construir en el gran bajial amazónico, que se inunda periódicamente, que es por donde tendría que recorrer un proyecto semejante.

El eje vial Manta –Manaos tiene un tramo terrestre que lo lleva a un puerto fluvial para la transferencia de carga en una hidrovía que lo comunique con Iquitos, Manaos, todos los puertos de la gigantesca cuenca, muchos como Belem o Santarem conectados con la red vial brasilera, y con el océano Atlántico. Por eso me ha llamado tanto la atención, la inclusión de un gasto de más de sesenta millones de dólares para un aeropuerto en el Tena como parte del proyecto, cuando existen aeropuertos en El Coca, Lago Agrio, Mera y Macas que con una fracción de ese gasto se pudieran mejorar e iluminar. Tampoco existen estudios de navegación del Napo desde Puerto Francisco de Orellana, más de seiscientas millas aguas abajo hasta la confluencia con el Curaray cuando mejoran las condiciones navegables. En noticias de prensa he visto un cálculo de seiscientos millones de dólares para dragar el Napo. No sé si está incluido en este presupuesto el tramo peruano, tampoco se conoce el costo anual para mantener esa vía abierta, ya que las periódicas crecientes traen gran cantidad de sedimentos desde los majestuosos Andes a los ríos Coca y Napo.

No estoy en contra de un eje vial interoceánico ecuatoriano por el norte de nuestro país, pero este tiene que llegar a buen puerto para ser económicamente factible. El Curaray, por ser también un río de meandros que nace en la cuenca baja de la amazonía, ya fue considerado hace más de cien años, en épocas del presidente Alfaro, para hacer en el un puerto y una vía férrea que lo comunicara con Ambato. Llegaban entonces embarcaciones de vapor para transportar caucho ecuatoriano.

De Manta al puerto en el Morona existen solo unos pocos kilómetros adicionales que entre ese puerto manabita y El Coca, el puerto en el Napo. Y existen varias rutas para llegar: la Ambato -Puyo o Riobamba -Macas por el centro del país o la Azoguez- Méndez más al sur. La terminación de la troncal amazónica facilita llegar a Méndez, desde donde parte la vía al Morona incluso desde nuestra capital Quito. Cuando el Perú cumpla con la construcción de la vía dispuesta en los acuerdos de paz firmados en 1998, Guayaquil y Quito estarán comunicadas con un puerto en el Marañón en menos de ochocientos kilómetros de carretera, y Manta con menos de mil. Desde el puerto de Sarameriza no existe ninguna restricción para la navegación, ni en las épocas de estiaje o creciente, ni en el día o la noche. Esa debe ser la meta del Ecuador, de esta Cancillería. Esa es la vía que marca la naturaleza con la Sierra de Campanquiz para acceder al Amazonas y esta vía se estableció en los acuerdos de paz como el eje vial #5.

Mientras el Perú cumpla con su construcción, terminemos la vía Méndez –Morona y construyamos el puerto fluvial que en este momento nos ofrece las mejores condiciones de navegabilidad. Con ochenta millones de dólares se termina incluso un tramo que falta en la Guarumales – Méndez y con treinta más, se arregla la vía Manta- La Cadena, porción manabita de la vía a Guayaquil. El Ministerio debe concertar con el Perú la inmediata apertura del paso fronterizo en el río Morona para formalizar el comercio y turismo que ahora existen e impulsar esas actividades que se han desarrollado a pesar de las dificultades.

El Ecuador es uno solo y esta vía de integración es fundamental para toda la nación. Con ella cumplimos nuestro sueño de ser país amazónico, aumentamos nuestro comercio y desarrollo y nos convertimos en alternativa interoceánica sudamericana. Este proyecto debe ser prioritario en los planes nacionales y en este Ministerio. Por lo que hemos visto no parece ser así. ¿Por que?, es la pregunta que nos hacemos.

Quito, 12 de junio de 2007

Dr. Benjamín Rosales Valenzuela