



El impacto de la globalización en la amazonia y el Pacífico sudamericano¹

Enrique Amayo Zevallos*

Resumen

A comienzos del siglo XX, Euclides da Cunha, pensador esencial del Brasil, demostró la gran importancia que tenía el Océano Pacífico (OP) para el Brasil. La importancia del OP solo aumentó con el tiempo. De este modo, el Brasil y los países del MERCOSUR, que hasta la actualidad han privilegiado sus vínculos con el Océano Atlántico (OA), necesitan mejores contactos y conocimientos de las realidades de los países andino-amazónicos: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. En la economía globalizada actual, el crecimiento de la economía del Pacífico es fundamental para el mundo, lo que significa que los países con costas en el OP tienen ventajas relativas sobre los que no las tienen.

Palabras clave: economía globalizada, importancia de la amazonia, Brasil y los países andino-amazónicos.

¹ Agradecemos a la FUNDUNESP por su financiamiento que hizo posible exponer este trabajo en el XXVI Congreso Latinoamericano de Sociología – ALAS XXVI, organizado en la Universidad de Guadalajara, México, el 16 de agosto del 2007.

El Brasil, aun cuando ocupa longitudinalmente la mayor parte del territorio sudamericano, está volcado totalmente hacia el Atlántico². Limita por el oeste con territorios agrestes, de penetración y ocupación difíciles, y por eso hasta el día de hoy poco habitados. Espacios que se extienden hasta las faldas de la Cordillera de los Andes, sistema montañoso que corta el acceso al litoral del Pacífico.

Introducción

En 1993 escribí en un artículo que “La Cuenca Amazónica no tiene límites con la Cuenca del Pacífico; pero sí con la del Atlántico. Nuestra hipótesis es que la dinámica global de la economía capitalista actual transformará en obligatorio el establecimiento de nuevos límites, es decir, la realización de la vinculación directa entre esas cuencas...”.³ Hoy, esa hipótesis se

está transformando en realidad. El 9 de diciembre del 2004, en la reunión de presidentes sudamericanos realizada en el Cuzco (Perú) para instituir la Comunidad Sudamericana de Naciones, los presidentes del Brasil y el Perú acordaron iniciar de inmediato las obras de construcción de la carretera y los puentes que unirán la amazonia brasileña (estado de Acre y específicamente Assis) con la amazonia peruana (departamento de Madre de Dios, específicamente Iñapari), hasta llegar a los puertos de Ilo y Matarani en el Pacífico Sur peruano⁴.

Algo que ya no sorprende, pues el proceso de globalización es cada vez más acelerado “para muchos propósitos, especialmente económicos, el Globo es ahora la unidad operacional básica... sobretodo por la increíble aceleración de las comunicaciones y de los transportes”⁵.

² Prado J., C. *História Econômica do Brasil*. (1967). Sao Paulo, Editora Brasiliense, décima edição, p.9. En este artículo las traducciones de textos citados cuyos originales no estaban en castellano, han sido hechas por el autor.

³ Amayo Z., E. “Da Amazônia ao Pacífico cruzando os Andes – Interesses envolvidos na construção de uma estrada, especialmente dos EUA e Japão”. Estudos Avançados 17. Revista do Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, Janeiro – Abril, 1993, pp.117-69.

⁴ “El presidente Luiz Inácio Lula da Silva y el presidente del Perú, Alejandro Toledo, firmaron ayer un acuerdo bilateral para financiar el proyecto de construcción de la Carretera Interoceánica, que unirá Iñapari, en la frontera con el Estado de Acre, a los puertos peruanos de Ilo e Matarani, en el Pacífico. El acuerdo fue concluido durante la 3a. Reunión de Presidentes de América del Sur en Cuzco (Perú)... La Carretera Interoceánica es uno de los proyectos dirigidos a la integración física de América del Sur, uno de los pilares de la Comunidad Sudamericana de Naciones, que tiene entre sus objetivos integrar el Mercosur y la Comunidad Andina. La carretera debe costar US\$ 700 millones y permitirá al Brasil llegar a la economía de Asia con más facilidad por el Océano Pacífico. El gobierno brasileño, a través del Programa de Financiamiento de las Exportaciones (PROEX), financiará exportaciones brasileñas de bienes y servicios hasta un monto de US\$ 417 millones. La Corporación Andina de Fomento y el gobierno peruano contribuirán con el resto del financiamiento...” Ver: “RELAÇÕES EXTERNAS. Brasil e Peru assinam acordo para infra-estrutura em encontro para criar bloco sul-americano. Lula tenta minimizar ausência de parceiros” Taciana Collet De Brasília. Valor Online 09/12/2004.

⁵ Hobsbawm, E. *Era dos Extremos*. (2002). O breve Século XX, 1914-1991. Companhia das Letras, São Paulo, p. 24.

En ese sentido, la séptima y octava hipótesis de mi proyecto “A Amazônia Sul-Americana: Formação Histórica e Problemática Atual” (1992), sostienen:

- El control de los recursos que permitirán la construcción de esa vía por parte de los países directamente involucrados será importante cuando, una vez construida, contribuya a la realización de un futuro menos dependiente para América del Sur (AS) y le dé una mejor posición en la economía mundial del siglo XXI.
- Para que el poder de AS sea efectivamente ejercido sobre esa gran vía, será necesario dinamizar su proceso de integración.

Al hablar de una vía, se hace referencia a las posibilidades de establecer un vínculo directo entre el Brasil y el Pacífico Sudamericano (PSA), y ello debido a que el vínculo natural de Brasil con el Pacífico es a través del Perú. A juzgar por la información dada al comienzo, se puede afirmar que esas hipótesis se están transformando en realidad.

Euclides da Cunha, pensador esencial del Brasil republicano, sos-

tenía en su excelente texto *O Primado do Pacífico*⁶, publicado en 1907, la importancia inigualable del OP para el desarrollo del Brasil, pues consideraba que el acceso directo del Brasil al OP, el más grande del mundo, era esencial para su futuro. En virtud de ello escribió frases premonitorias como la siguiente:

“... por [el OP es por] donde la civilización caminará, intentando ultimar el circuito de la Tierra, o por dónde refluirá, arremetiendo, el mundo asiático despertado de su letargia milenaria, por el rejuvenecimiento del Japón...”⁷

Desde Brasil, el acceso sería hecho utilizando principalmente los ríos que conforman la cuenca amazónica ya que muchos de ellos, como el mismo Amazonas (que nace en el Perú), tienen su origen en los Andes, a una distancia relativamente pequeña del OP. La importancia del OP en el escenario mundial, desde los tiempos de Da Cunha, solo aumentó. En la actualidad, los pueblos que comparten la cuenca del Pacífico (CP), situados en América, Antártida, Asia, Europa y Oceanía, conforman cerca del 60% de la población mundial y constituyen un vasto mercado. En términos eco-

⁶ *O Primado do Pacífico*. In *À Margem da História*, Martins Fontes, São Paulo, 1999, p. 132. Agradezco a mi ex alumna, Maestra Ieda Valquiria Magalhães Ramón, por su disertación (defendida en 2006) *A Amazônia e o Pacífico em Euclides da Cunha: no centro da história?*; dirigiendo su investigación adquirí alguna familiaridad con los escritos sobre el Pacífico y la Amazonia del autor brasileño citado. Aclaro que cuando escribía mi artículo y proyecto mencionados, no conocía los trabajos de Da Cunha.

⁷ Véase *O Primado do Pacífico*. In *À Margem da História*, Martins Fontes, São Paulo, 1999, p. 132. El alcance de este trabajo obliga a limitarnos casi exclusivamente a asuntos de América del Sur.

nómicos, la CP responde hoy por más del 60% del producto bruto mundial y eso, especialmente por el peso de la China, tiende a aumentar con el tiempo. Más o menos 60% de los bienes tecnológicos y servicios más avanzados también se producen allí. El Silicon Vally, Japón, los Tigres Asiáticos y partes importantes de China y Rusia son parte de esa cuenca. De los grandes actores mundiales, solo Europa e India están excluidas.

Asimismo, los territorios de los Estados Unidos en el Pacífico son de vital importancia para ese país, por ejemplo California, su estado más rico, responde por cerca del 20% del PIB. Lo mismo puede ser dicho de los territorios de México en el OP. Este país, que hoy tiene el segundo PIB de América Latina (AL), fue hasta el siglo XVIII un actor de primera línea en la penetración de Occidente en el norte del Pacífico, a través de Filipinas, hasta China y Japón. En el mismo periodo, en el sur, papel similar fue desarrollado por Virreinato del Perú, responsable por la expansión de Occidente en el Pacífico Sur hasta el Antártico, Oceanía y Nueva Guinea⁸. Así, es claro que Brasil y los países del MERCOSUR (formado en 1991 y que integra a Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay), que por razones históricas y

geográficas hasta ahora privilegiaron sus vínculos con el Océano Atlántico (OA) necesitan tener contactos y conocimientos cada vez mejores de las realidades de la CP, específicamente de los países de AS con litorales localizados allí. Principalmente los países andino-amazónicos (Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú) que junto con Venezuela (hasta fecha reciente) integraban la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el otro y más antiguo proceso sudamericano de integración que data de 1969. Con esos países el Brasil comparte la CA⁹. El acceso fácil al OP es importante para el futuro del Brasil y del MERCOSUR y eso explica la emergencia de convenios y proyectos con los países de la CAN con litoral en el OP, de esos proyectos, como ya fue visto, el que tiene que hacer con el Perú está ya en realización. De esa manera el Brasil y el MERCOSUR podrían integrarse cada vez más a la CP, espacio crecientemente vital para todos los países y para la economía planetaria en su conjunto. Es obvio que los países con costas en la CP tienen ventajas relativas sobre los que no las tienen.

En ese sentido, las sociedades de AS localizadas en la CP desarrollaron papel importante en la construcción de ese espacio en términos histó-

⁸ El alcance de este trabajo obliga a limitarnos casi exclusivamente a asuntos de América del Sur.

⁹ El 22 de abril del 2006 Venezuela dejó oficialmente de formar parte de la CAN. Al respecto, el presidente Hugo Chávez declaró: "hemos tomado esta decisión obligados por las circunstancias, para protegernos. Venezuela va a quedar en libertad de tomar medidas de protección en relación con Colombia y... en relación con Perú que firmó [un Tratado de Libre Comercio] con Estados Unidos... Hemos tomado la decisión y yo respondo por ella...". *La CAN no le servía a los pueblos, solo a las élites*. La Jornada.com., La Paz, 15 de mayo del 2006 .

ricos, sociales y económicos. Por ejemplo, las sociedades precolombinas establecidas en los territorios del Antiguo Perú¹⁰ navegaron el OP hasta la Polinesia mucho antes que los occidentales.

Un poco de historia

Periodo precolombino y colonial

Desde épocas remotas se desarrollaron en el litoral del PSA, culturas y civilizaciones marítimas que produjeron conocimientos y técnicas de navegación originales. Saber que continúa vivo en la memoria de algunos grandes maestros artesanos descendientes de los de la América indígena sudamericana. Desdichadamente esos conocimientos y téc-

nicas difícilmente sobrevivirán dos generaciones más, por lo que es necesario investigarlos, registrarlos y preservarlos¹¹. La información obtenida muestra que todavía existen conocimientos de navegación preservados por indígenas de la costa del PSA en los territorios que van de Tierra del Fuego hasta Guayaquil. El navegante e investigador español Kitín Muñoz demostró la presencia activa de esos artesanos en la actualidad. El gran maestro artesano Paulino Esteban (aimara de la parte boliviana del Lago Titicaca) coordinó el trabajo de un grupo de aimaras bolivianos y peruanos. Los aimaras y los uros, ambos del Lago Titicaca, integraron en la antigüedad la civilización Tiahuanaco que dominó las costas del PSA entre Arica (norte de Chile) y Mollendo (sur del Perú).

¹⁰ El concepto "Antiguo Perú" fue desarrollado por el noruego Thor Heyerdhal, "padre" de la historia de la navegación indígena no-occidental precolombina. Para él, en el PSA los territorios entre Arica y Guayaquil forman parte del Antiguo Perú. Véase *La navegación marítima en el Antiguo Perú. (Seafaring in Early Peru)*. Publicación del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1996. Guayaquil fue parte del Perú hasta 1822 (cuando Bolívar lo incorporó a Colombia para favorecerla; solo en 1830 surgió Ecuador como estado independiente) y Arica hasta 1929 cuando Chile (que le hizo la guerra al Perú en 1879 para apropiarse de su rico desierto de Atacama –compartido entonces con Bolivia), incorporó ese puerto definitivamente.

¹¹ Esos eran los intereses de mi proyecto "El Pacífico y la Amazonía en perspectiva latinoamericana: historias, sociedades, economías, relaciones" sometido en el 2004 al Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales – CLACSO. Era resultado de investigaciones para mis trabajos "Proyecciones Andinas en el Pacífico. Del pasado al presente", en *Geopolítica de América Latina y el Caribe* (1999). FCE, pp. 43-72; "Relaciones entre historia y ficción: hacia una narrativa del Pacífico. El Zorro de arriba y el Zorro de abajo de José María Arguedas", en *Coloquio José María Arguedas de Antropología y Literatura* (1999). México, Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH). También de la consulta de textos como los siguientes: Melgar, R. "Las islas del Pacífico latinoamericano: fronteras e identidades", en *Geopolítica de América Latina y el Caribe*. (1999) FCE, pp. 17- 42; Heyerdhal, T. A (1951). *Expedição Kon-Tiki. 8. 000 km. numa jangada através do Pacífico*. São Paulo, Edições Melhoramentos; Heyerdhal, T. *La navegación marítima en el Antiguo Perú. (Seafaring in Early Peru)*; Heyerdhal, T.; Sandweiss, D.H. y Narvaez, A. *Pyramids of Tucume. The Quest for Peru's Forgotten City* (1995). London, Thames & Hudson; Muñoz, K. (1990). *La Expedición Uru. La Leyenda del Dios Blanco*. Barcelona, Plaza & Janes Editores; Rostworowski de D. C., M. *Costa Peruana Prehispánica* (1989). Lima, IEP; Torero, A. *Quechua e Historia Social Andina*. (1973) Lima, Universidad Ricardo Palma; Horna, H. (1999). *La indianidad antes de la independencia latinoamericana*. Uppsala, Acta Universitatis Uppsaliensis.

Esos artesanos, que casi no hablan lenguas occidentales, con sus propias tecnologías y materiales (como la totora¹²) construyeron la enorme, bella y técnicamente impecable balsa que denominaron uru¹³, con la cual Muñoz y un grupo internacional de navegantes partieron del Callao el 29 de junio de 1988 y arribaron a las Islas Marquesas y Tahití en octubre del mismo año, con lo que comprobaron nuevamente que las civilizaciones indígenas del PSA ya poseían desde tiempos precolombinos conocimientos de navegación suficientes para realizar expediciones transoceánicas. Posteriormente, y de forma semejante, Paulino Esteban construyó la balsa Mata Rangi II, con la que Muñoz y su grupo partieron de Arica el 14 de febrero de 1999 con la intención de repetir el viaje de la uru pero navegando por la Isla de Pascua hasta la Polinesia, sin embargo fracasaron. Posteriormente, con la Mata Rangi III, hecha por el hijo de Esteban, sí tuvieron éxito.

Tierra del Fuego es habitada por las etnias alakuf y yámana, hábiles constructores de canoas. Y en Arica y el sur del Perú están los descendientes de aimaras y uros. En el litoral del Perú se desarrollaron las

culturas y civilizaciones chincha, mochica, chimú y quechua (Inca). Todas navegantes. La más grande ciudad marítima de la antigüedad americana, Chan Chan, capital de los chimú, tenía en el siglo XIV cerca de 200 mil habitantes. Hoy, sus ruinas quedan casi en el perímetro urbano de Trujillo, tercera ciudad del Perú, y así la fácil comparación entre esas dos urbes tornan en sorprendente la dimensión de Chan Chan. El territorio de Ecuador actual fue de grandes navegantes (los habitantes de la isla de Puná, en el Golfo de Guayaquil, y también los quechuas). Recordemos que en tiempos precolombinos los incas ya habían dominado las Islas Galápagos: en quechua unas eran *auachumbi* (islas de dentro) y otras *ninachumbe* (islas de fuera).

Thor Heyerdhal¹⁴ muestra que las islas Hawai poseían desde mucho antes de su incorporación a la historia occidental, alimentos como el camote o papa dulce, la piña, y otros que no son originarios sino de lo que es hoy América Latina (y probablemente del PSA). Heyerdhal, tal vez el principal explorador marino de los últimos 50 años (muerto en el 2002) e investigador de la navegación precolombina, abrió el capítulo de la historia mun-

¹² La totora se parece a un junco de tiras muy delgadas. Es típica de los bordes húmedos del Lago Titicaca y del PSA; es impermeable, muy maleable y resistente.

¹³ "Expedición Uru (1988). Para realizarla se construyó una balsa de 17 metros de largo en las costas peruanas. El viaje fue de 6 mil millas en un total de cinco meses desde el Perú hasta Tahití. Esa expedición fue la primera constatación científica de la capacidad de los pueblos del Antiguo Perú para confeccionar balsas en condiciones de recorrer grandes distancias mucho antes que las naves y carabelas europeas". (Véase. Mata Rangi. Discovery Online Español; captado por Internet).

¹⁴ Por ejemplo en su libro ya citado *La navegación marítima en el Antiguo Perú. (Seafaring in Early Peru)*.

dial de la gran exploración oceánica hecha por no occidentales¹⁵. Él utilizó embarcaciones no occidentales, la balsa Kon Tiki, en su expedición por el Pacífico que salió del Callao en 1947; la cual se tornaría internacionalmente famosa al punto de impulsar uno de los grandes museos de Noruega: el Museo Kon Tiki de Oslo. Esta embarcación fue construida en el Perú por Heyerdhal y su equipo a partir de los modelos de balsa mochica-chimú que estudiaron en diversas bibliotecas y museos¹⁶. Heyerdhal con la Kon Tiki navegó hasta la Polinesia Francesa, abriendo el camino para comprobar cómo esos productos americanos llegaron en tiempos remotos hasta distantes islas del OP por acción de los navegantes aborígenes¹⁷. Sus últimos trabajos de investigación los hizo

en el departamento de Lambayeque (esencial para la civilización mochica), en las ruinas de la antigua ciudad de Túcume (siglos IV-IX dC)¹⁸, y tuvieron por finalidad comprobar definitivamente que los mochica llevaron hasta la Isla de Pascua, y otras de Polinesia, no solo dioses y conocimientos.

Las Islas Salomón y Nueva Guinea (Oceanía) se incorporaron a la historia occidental junto a casi toda la Polinesia Francesa actual como consecuencia de los viajes de exploración del español Alvaro de Mendaña, quien navegó desde el Callao en 1567¹⁹. Esos viajes se hicieron gracias a la ayuda del Virrey del Perú, sobre todo de su esposa, la Marquesa Hurtado de Mendoza, de allí el nombre de Islas Marquesas. Es esencial subrayar que Mendaña hizo

¹⁵ Nadie discute hoy, por ejemplo, que los chinos tuvieron mucho antes del siglo XV, tecnología naval y conocimientos geográficos mucho más avanzados que los europeos (La discusión es por qué, con esa evidente superioridad, los chinos no conquistaron Europa). Casi es un consenso que el almirante chino Zheng He (1371–1433) fue el más grande navegante del milenio. Véase O navegador da paz. A saga do lendário Almirante Zheng He, líder da majestosa frota que fez da China uma superpotência no S. 15. National Geographic – Brasil, julho 2005: 70-93; Menzies., G. 1421, o ano em que a China descobriu o Mundo. Edit. Bertrand Brasil R. e Janeiro, 2006.

¹⁶ Para información detallada sobre la construcción de la balsa, véase su libro *A expedição Kon – Tiki...*

¹⁷ Heyerdhal influyó en otros navegantes e investigadores. Orgullosa y honesto heredero de la tradición de los navegantes vikingos, mucho antes que Muñoz, reconocía que “Culturas altamente marítimas dominaron la costa del Pacífico del Perú antes que existiese cualquier reino marítimo en las costas del Atlántico de Europa. Siglos antes que los vikingos de Noruega comenzasen a navegar por la mar abierta, los navegantes en balsa provenientes del Valle de Lambayeque habían comenzado a navegar por el Pacífico abierto, en la búsqueda de la concha spondylus, desde el Ecuador y Panamá y el lapislázuli desde Ecuador con el fin de producir joyería sofisticada, y habían difundido el camote, yuca, calabaza, totora e inclusive la extensión de las orejas y el culto del hombre pájaro hasta la distante Polinesia”. (Heyerdhal, T. *La navegación...*, op. cit., p. 14).

¹⁸ El antropólogo Øystein Kock Johansen, uno de los continuadores del trabajo de Heyerdhal, concluye en su investigación: “Desearía resumir mis puntos de vista así. Nuestras excavaciones en Túcume, Perú, produjeron material arqueológico que claramente comprueba la teoría de contactos sudamericanos con la Isla de Pascua. Ese contacto fue establecido por peruanos prehistóricos usando barcos que cruzaban el océano. Cronológica y culturalmente el material de Túcume no puede ser interpretado de ninguna otra manera...”. *Kon Tiki Museum Modus Vivendi within Polynesian Archaeology in relation to the Connection Easter Island – Peru Conclusion*. Tomado de internet.

¹⁹ Véase el artículo del autor *Proyecciones Andinas en el Pacífico* y *The Great Atlas of Discovery* (1992). Londres, Doring Kindersley Ltd., p. 42-43.

esos viajes siguiendo la Ruta del Inca, es decir conciente de que los incas conocieron y navegaron hasta esas lejanas islas de Oceanía²⁰. Ese ciclo colonial de navegación innovadora tiene importancia mundial. Iniciado en el Callao en 1567, abrió la Oceanía, continente casi desconocido entonces, al proceso de su incorporación a la historia occidental; continuó después en los noventa del siglo XVI, cuando Mendaña salió nuevamente del Callao con la intención de colonizar las Islas Salomón con indígenas peruanos y españoles. Los indígenas de esas islas resistieron y Mendaña, después de muerto, fue sucedido por su joven esposa, la peruana Isabel de Castro, quien siguió la expedición marítima. De las grandes expediciones oceánicas del periodo del “descubrimiento” (o sea, de la expansión y dominio de Occidente sobre otros territorios del mundo, siglos XVI-XVIII), esa es la única que registra a una mujer como almirante. El periodo de gran exploración de Oceanía desde el Perú disminuyó a partir de 1605 cuando el portugués Váz de Torres, piloto de Isabel de Castro, probó que Nueva Guinea era una isla.

Todo ello demuestra que desde tiempos remotos los habitantes de los territorios que hoy forman parte

de América del Sur, principalmente del Perú, desarrollaron papel importante para hacer de la CP un espacio histórico, social y económico. Poseer conciencia de ese pasado es fundamental. Por eso en la ciudad de Trujillo, que fue centro de los mochica (siglos III aC a IX dC) y chimú (siglos X a XV dC) existe un grupo de académicos, coleccionistas y empresarios empeñados en el proyecto de construir allí un gran museo para honrar a sus ancestros²¹.

Periodo republicano

Desde la independencia hasta los años cincuenta del siglo XIX

Como señalamos, en 1605 terminó el ciclo de gran exploración oceánica a partir de Lima, la capital del Virreinato del Perú²². Después de lograr su independencia en 1821, el Perú continuó su tradición de navegar en el OP²³. Esa navegación fue intensa dado que el Perú vivió entre 1840 y 1879, un auténtico “boom”, pues poseía casi todo el monopolio mundial de fertilizantes y en ese entonces todavía no existían abonos químicos (éstos surgieron a comienzos del siglo XX). Millones de toneladas de heces de aves marinas conocidas como guano (palabra que-

²⁰ Véanse los textos ya mencionados de Heyerdahl (1996), Torero (1973) y especialmente Del Busto *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía* (2006). Lima, Fondo Editorial del Congreso del Perú.

²¹ Proyecto con el que también colabora el autor del artículo.

²² Que no es igual al Perú independiente. Hasta 1739 ese virreinato abarcaba por el Pacífico desde Panamá a Tierra del Fuego. Por el Atlántico, el norte de América del Sur incluyendo parte de Venezuela actual y por el Sur, Argentina, Paraguay, Uruguay y parte del Brasil actuales. En ese año fue dividido y dio origen al Virreinato de Nueva Granada; en 1776 otra división originaría el Virreinato de Río de la Plata. Con la independencia, Bolívar separaría del Perú Guayaquil y Bolivia, entonces conocida como Alto Perú.

²³ “Proyecciones Andinas en el Pacífico”.

chua) se encontraban acumuladas en las pequeñas islas peruanas del Pacífico. El impacto de la Corriente Peruana, que es fría, en un territorio tropical como lo es geográficamente el Perú, determina cambios dramáticos y por ello casi nunca llueve en sus costas. Esa corriente fría en los trópicos también transforma al mar peruano en uno de los más ricos del mundo, su enorme riqueza ictiológica alimentó siempre muchos millones de aves marinas, que depositaron sus excrementos durante milenios en islas donde casi nunca llueve. Así, las heces se acumularon hasta formar montañas, algunas de casi cien metros de altura²⁴.

En ese tiempo, el Perú también poseía las más grandes reservas de otro extraordinario abono natural: el salitre, de gran importancia mundial por ser también materia prima de la pólvora y el yodo. El salitre se localizaba principalmente en el desierto de Atacama, el más seco del mundo. El formidable salto en productividad de la

agricultura capitalista mundial desde mediados del siglo XIX se debió en mucho a esos abonos naturales, casi un monopolio del Perú. La pólvora crecía en importancia para los ejércitos del mundo, especialmente después de las unificaciones de Italia, Alemania y Japón (1860-1870). El yodo iniciaba su importancia medicinal para hombres y animales. Es obvio que entonces eran muy importantes en el mundo esos productos nitrogenados naturales del Perú (guano y salitre), pues casi no existía la industria química.

La venta de esos recursos en el mercado mundial generó enormes capitales en el Perú. Fue la dínamo de la agricultura de plantación y Perú lideró en América Latina la construcción de grandes vías férreas, que junto a esa agricultura, necesitaban mano de obra abundante y para obtenerla la poderosa burguesía peruana emergente de entonces optó por importarla de cualquier parte del OP usando todos los medios²⁵.

²⁴ Debajo de una foto impresionante se lee: "Aves construyeron una montaña de guano en la Isla Central de Chincha [Perú] en... milenios; pero los hombres se llevaron todo en pocos años. Una orgía de sobreexplotación en los años sesenta del siglo XIX barrió de las Chincha su valiosa cobertura. Medida teniendo atrás a los operarios, su cumbre debe superar los 30 metros. En algunos lugares el guano más que duplicaba ese tamaño... Esta vieja fotografía muestra operarios chinos trabajando". Véase *Peru profits from sea fowl. Cormorans and boobies, most valuable of wild birds, give South America a multimillion-dollar guano industry*. The National Geographic Magazine, March 1959, Vol. CXV. No. 3: 412.

²⁵ Ese proceso se cortó en 1879 debido a la Guerra del Pacífico. Chile primero declaró guerra a Bolivia, el 14 de febrero de 1879, después al Perú el 05 de abril de 1879. Chile casi no tenía guano y salitre, pero cruzando la frontera, en la parte del desierto de Atacama de su vecina de entonces, Bolivia, existía mucho. Y más al norte, en el 80% del Atacama peruano (que no limitaba con Chile) la cantidad de ese bien era asombrosa. Y la riqueza era todavía más grande considerando que, conforme se entraba en el Perú, se encontraban volúmenes cada vez más grandes de guano. La explicación de esa guerra es económica: apropiarse de las riquezas del Perú y Bolivia que la naturaleza no dio a Chile. Como resultado de esa guerra, para la cual se preparó por años, Chile tomó desde 1883 todos los territorios salitreros del Perú y Bolivia; además controló por años la producción de guano de las islas peruanas teniendo casi hasta el final de la Primera Guerra Mundial, el virtual monopolio mundial de los bienes nitrogenados naturales, especialmente salitre. El guano, desde los años ochenta, había comenzado a disminuir.

China y Japón

La búsqueda de mano de obra llevó al Perú a establecer relaciones con China en 1849, país asiático que a causa de la gran rebelión campesina Taiping, tenía decenas de millones de habitantes expulsados de sus tierras y sin trabajo. Desde entonces la China fue una enorme fuente de mano de obra para el capitalismo mundial. El sistema de trabajo impuesto a esos chinos era llamado de “culí”, parecido a la esclavitud temporal. El culí era privado de libertad personal (lo evidencia que su “dueño” se apropiaba de sus documentos) por un tiempo; en el caso peruano, generalmente ocho años. Los culís trabajaban muchas veces solo por la comida, para poder pagar a sus “dueños” el precio de su transporte. Entre 1849 y 1874 los capitalistas peruanos importaron, en barcos propios o alquilados, casi 90 mil culís chinos.

Esa importación terminó en 1874 cuando, por presiones de Gran Bretaña (la potencia mundial de ese tiempo) que buscaba “racionalizar” el mercado mundial de mano de obra, los gobiernos de China y el Perú establecieron relaciones diplomáticas formales y así prácticamente terminó el tráfico de estos inmigrantes chinos.

Esas relaciones fueron establecidas como consecuencia del llamado

incidente del barco “María Luz”. Según sostiene una investigadora:

“el 28 de mayo de 1872, el barco peruano ‘María Luz’ zarpaba del puerto portugués de Macao rumbo al Callao, llevaba 225 culís para el peruano Emilio Althaus. Comandaba la nave el capitán Ricardo Herrera. El 10 de junio, por problemas en la nave y el mal tiempo, se vieron obligados a anclar frente al puerto de Yokohama...²⁶. En esa situación, un culí chino escapó nadando y llegó hasta las costas japonesas, donde denunció el terrible trato que sus infelices compañeros y él sufrían en ese barco. Entonces las autoridades de Kanagawa detuvieron la nave, que permaneció anclada por mucho tiempo. Los culís fueron recogidos por el representante de la China y repatriados... después Herrera fue obligado a zarpar de Yokohama sin los culís²⁷”.

La misma investigadora agrega de inmediato que debido a ese incidente las autoridades peruanas realizaron preparativos para enviar una misión oficial hasta China y Japón con el objetivo de iniciar relaciones con los dos países. El capitán de navío Aurelio García y García fue nombrado Enviado Extraordinario y Plenipotenciario de la República del Perú ante los imperios de China y Japón. Y continúa:

²⁶ MORIMOTO, A. *Los inmigrantes japoneses en el Perú*. (1979). Lima, Taller de Estudios Andinos, Universidad Nacional Agraria, p. 11.

²⁷ *Ibid.* pág. 12.

“El 3 de marzo [de 1873] la misión peruana fue recibida [por el Emperador Meiji]. El día 31, García y García inició conversaciones con la Cancillería Japonesa relacionadas con el incidente de la “María Luz”, las que se dilataron y complicaron. El 25 de julio las dos partes decidieron solicitar el arbitraje del Zar de Rusia Alejandro II, quien finalmente favoreció al Japón el 19 de junio de 1875. Mientras aguardaba la respuesta, García y García manifestó la intención del gobierno peruano de hacer un tratado para establecer bases permanentes para las relaciones del Perú y Japón. Ese Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación fue firmado el 21 de agosto de 1873”.

De este modo, el Perú fue el primer país de América del Sur en establecer relaciones diplomáticas con Japón. Por medio de un acuerdo con el gobierno japonés, comenzó a traer inmigrantes de esa nacionalidad. En consecuencia: “... la inmigración japonesa para América del Sur comenzó en 1899, con el ingreso del primer contingente de inmigrantes de esa nacionalidad al Perú. Pero existen antecedentes de la presencia de japoneses en el Perú antes de la concretización del proyecto de inmigración. En 1889 fue presentado el primer proyecto de inversión de capital japonés en la industria minera [peruana] y ese año fueron enviados

17 técnicos japoneses... para operar [una] mina...”²⁸.

Entonces se sentaron las bases de inmigración de una población muy importante para la conformación del Perú actual (y lo mismo puede decirse de los chinos). Solo el Brasil, en América Latina, tiene una población de origen japonés más grande que la del Perú. El número de esa población en este país, según cálculos de 1998, fluctuaba entre 50 303 y 55 421. Hasta donde se sabe no existen datos similares en el Perú sobre la población de origen chino, pero debido a que fueron más de 90 mil inmigrantes de esa nacionalidad, según los datos oficiales ya mencionados, ésta debe ser mayoritaria comparada con la de origen japonés.

Siguiendo con el tema de las relaciones con China, después de establecer lazos diplomáticos con el Japón, la misión peruana continuó hasta China para solucionar el problema que la originó, es decir, el tráfico de culís. Después de varias negociaciones, finalmente, se firmó el Tratado de Tientsin (de Amistad, Comercio y Navegación) entre el Enviado García y García y el Ministro Plenipotenciario Li, en representación de Su Majestad el Emperador de China, el 26 de junio de 1874²⁹. Fue así como la clase dominante peruana marcó su presencia en la historia del

²⁸ MORIMOTO, 1979: 18.

²⁹ Véase DERPICH G., W. *Introducción al estudio del trabajador coolie chino en el Perú del Siglo XIX*. (1976). Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, monografía de bachillerato, p. 25.

OP del siglo XIX³⁰ y como parte de ese proceso, el Perú fue uno de los líderes de América en el establecimiento de relaciones con China y Japón, países importantes de la economía mundial. La clase dominante peruana del siglo XIX, que se calificaba a sí misma de “blanca, occidental, cristiana y descendiente de los conquistadores europeos”, se justificaba aduciendo que trabajaba por la “ampliación de la civilización”³¹.

En relación con el epílogo del destino trágico de la población de la Isla de Pascua (según Heyerdahl y Johansen, profundamente vinculada a las sociedades del Antiguo Perú) ocurrió lo siguiente: su independencia milenaria terminó después de ser ocupada y anexada por Chile. En 1888, Chile se expandió al oeste e incorporó esa isla. Entre las justificaciones de Chile para explicar su acción estaba la que daría protección a la población nativa de la isla contra el rapto. No

conocemos estudios sobre la situación de esa población, pero se tiene la impresión de que esa incorporación no suavizó su trágico destino, ello considerando que por casi por esa fecha otros nativos, como los araucanos, eran masacrados casi hasta el exterminio por el gobierno de Chile.

Los años cincuenta del siglo XX y el nuevo ciclo de navegación

En los años cincuenta se inició la transformación del Perú en potencia pesquera mundial. En esa época un pequeño puerto de pescadores artesanales, Chimbote, se transformó rápidamente hasta llegar a ser, durante los setenta, el primer puerto pesquero del planeta. Las cifras siguientes evidencian esos cambios: pasó de más o menos 10 mil habitantes, al final de la Segunda Guerra, a cerca de 150 mil, 20 años después³².

³⁰ Presencia por su hambre insaciable de mano de obra, eso explica que en el siglo XIX haya recorrido, de manera destructiva tantos territorios. Ejemplo: “...en 1862 fue llevado, a las islas de guano otro grupo de trabajadores. Eran de la Isla de Pascua, capturados en una incursión que se apropió más o menos de un tercio de los 3 000 habitantes de esa isla del Pacífico” (Levin, J. *The Export Economies. Their Pattern of Development in Historical Perspective*. Cambridge, Harvard University Press, 1960: 89). Presiones de los franceses, que explotaban islas próximas y que querían apropiarse también de ésta, y de los ingleses, que buscaban controlar el mercado mundial de mano de obra; llevaron al gobierno peruano a enviar una comisión oficial para investigar la situación, sus resultados obligaron a llevar a los sobrevivientes a sus islas de origen, pero “solo 100 de los 720 que habían llegado al Perú todavía estaban vivos. Una epidemia de varicela en el barco que los llevaba de retorno limitó a 15 el número de sobrevivientes que alcanzaron finalmente su tierra natal, pero la infección que llevaban con ellos causó la muerte, según se dice, de otras mil personas. Así en la Isla de Pascua sobrevivió casi solo un tercio de la población que tenía pocos años antes” (Ibid: 90).

³¹ El siglo XIX fue el de la culminación de “la carga del hombre blanco” o sea que el Occidente se representaba a sí mismo como llevando el mundo en sus espaldas, significaba que era el único civilizado con una enorme responsabilidad: llevar e imponer la civilización en el mundo usando todos y cualquier medio (hasta el genocidio de los que resistían al avance de la civilización, si fuera el caso). Eso es evidente en el libro de Hosbsbawm, E. *A Era dos Impérios...*, op.cit., especialmente el capítulo: 3: 87-124.

³² Véase “Proyecciones Andinas en el Pacífico”. Chimbote no es hoy ese gran puerto pesquero que fue.

No es momento de profundizar en el análisis, pero importa recordar que en términos de pesca el PSA es territorio fundamental del mundo. Como ya se afirmó, la parte del OP favorecida por la Corriente Peruana, es muy rica en recursos hidrobiológicos y el Perú y Chile, por ejemplo, son dos de los más grandes productores y exportadores de bienes pesqueros³³. Grandes consumidores de esa producción son Japón, Corea, China y la costa occidental de Estados Unidos. Eso explica la presencia frecuente en las costas de América del Sur, especialmente del Perú, de grandes flotas pesqueras de Japón y Corea, que pescan ilegalmente y ponen en peligro una de las más grandes fuentes de proteína animal, abundante y barata, por la depredación irracional.

El Pacífico y la amazonia

Las cuencas del Pacífico y de la amazonia son importantes para el mundo, como puede deducirse de los siguientes datos: el OP es la masa más grande de nuestro planeta. La masa total mundial (constituida por océanos, mares y continentes) es de

aproximadamente 502 millones de km²; la masa continental (continentes e islas) es igual a 150 millones de km² y la masa oceánica (océanos y mares) excluyendo el OP es de 186,5 millones de km², es decir que el OP cubre 165 millones de km².³⁴ De esas estadísticas puede concluirse que la superficie del OP es de aproximadamente un tercio del planeta, lo que es igual a 167 millones de km². Y también que el OP sobrepasa en 15 millones de kilómetros cuadrados a la superficie de la masa continental mundial.

La más grande y rica floresta tropical del planeta, la amazonia, es una región compartida³⁵ por ocho países independientes y una colonia (la Guayana Francesa). Una fuente autorizada dice: ... según los criterios utilizados para delimitarla, ocupa de 605 a 780 millones de hectáreas [6 050 000 a 7 800 000 km²]. Considerando el primer dato, corresponde al Brasil 64%, 16% al Perú, 12% a Bolivia y el 8% restante a Colombia, Ecuador y Venezuela, así como una proporción muy pequeña a las Guayanas... Cuando se habla de amazonia..., existe mucha confusión [para definirla] tratándola a nivel continental³⁶.

³³“Los diez más importantes países pesqueros del mundo son los mismos desde 1992. El 2002, la suma de sus pescas representaba el 60 % del total mundial, con China y Perú continuando en el liderazgo tanto el 2001 como el 2002” (Véase FAO Corporate Document Repository – The State of the World Fisheries and Aquaculture (SOFIA) 2004; capturado por “google”). Y esa situación sigue igual pues el 2004 los diez principales países pesqueros habían capturado (en millones de toneladas): China: 16,90; Perú: 9,60; Estados Unidos: 4,95; Chile: 4,93; Indonesia: 4,80; Japón: 4,40; India: 3,60; Federación Rusa: 2,90; Tailandia: 2,80; Noruega: 2,50. Latest update: 2007-01-16 Source: FAO. Copyright: Yes. Unit: tonnes Reference time: 1996-2004. Statistics Iceland; capturado por “Google”, 1.05.07.

³⁴ Fuente: OEGD: 428-29.

³⁵ Por eso, a partir de ahora se usarán las siglas ARSAC o CA como equivalentes de amazonia. Y al tratar de la amazonia de cada uno de esos países se utilizará amazonia brasileña=ABR, amazonia peruana=APE, amazonia boliviana=ABO, etcétera.

Internacionalización de la amazonia: Francia y Estados Unidos

Los ocho países independientes que comparten la amazonia son: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela. Principalmente por razones defensivas (contra los países centrales que históricamente en más de una oportunidad han intentado “justificar” su internacionalización), esos países firmaron en Brasilia el 3 de julio de 1978 el Tratado de Cooperación Amazónica (TCA), hoy transformado en Organización del Tratado de Cooperación Amazónica. Por ejemplo, el ex presidente de Francia François Mitterrand en la Conferencia sobre el Medio Ambiente de La Haya de 1989 habló de la necesidad de crear una Alta Autoridad Mundial para Asuntos Ambientales con capacidad de ingerencia, lo que significaría imponer límites a la soberanía nacional cuando se trata de bienes considerados de interés para la humanidad, como la amazonia. ¿Estaría pensando directamente en eliminar la soberanía de los mencionados países de AS sobre su amazonia?

Y como la prensa internacional informó hace poco tiempo, Pascal Lamy, actual Director General de la Organización Mundial de Comercio

(OMC), declaró que: la amazonia y las otras florestas tropicales del planeta deberían ser consideradas “bienes públicos mundiales” y sometidas a una administración colectiva —es decir, administradas por la comunidad internacional³⁷.

Es necesario preguntarse, ¿cuál es la razón de esa obsesión francesa por la amazonia? ¿Será resultado de su frustración colonial en AS? Ya que cuando fue imperio colonizó allí solo la Guayana Francesa que posee el territorio amazónico más pequeño si se le compara con las amazonias de cualquiera de los ocho países mencionados. Francia, gracias a la Guyana Francesa, es el noveno país amazónico, pero ese país no fue aceptado por los ocho miembros fundadores del TCA, puesto que ellos son independientes y consideran que Francia en América del Sur continúa siendo una potencia colonial: para los ocho países la Guayana Francesa tiene status colonial. Ahora, ¿Mitterrand y Lamy, representantes de la Francia oficial, tienen algún derecho para postular sus posiciones? No, aun si la Francia oficial poseyera el poder de borrar su pasado colonial; porque mirando el imperio francés y su papel en sus colonias de las zonas tropicales del mundo (territorios que hoy matan de preocupación a Mitterrand y Lamy) lo que se ve es una

³⁶ DOUROJEANNI, M. J. *Amazonia. ¿Qué hacer?* Centro de Estudios Teológicos de la Amazonía, Iquitos, Perú, 1990: 25.

³⁷ “Candidato á OMC defende gestão global da Amazônia”. Associação Brasileira para o Desenvolvimento de Lideranças – ABDL, 25 de febrero de 2005 (captado por “Google”).

historia negra, similar a la de todos los imperios coloniales que, especialmente después de la revolución industrial, explotaron esas áreas. El panorama allí es de devastación y muerte de habitantes, culturas, civilizaciones y territorios. Por ejemplo, la increíble pobreza de Haití, hoy el país más miserable del continente americano, es consecuencia directa del colonialismo francés.

Haití, hasta comienzos del siglo XIX, era la colonia azucarera más importante de Francia y probablemente la más rica del Caribe. En producción de azúcar, técnicamente, fue tal vez la más avanzada del mundo de entonces. Pero en 1804 los revolucionarios haitianos derrotaron y humillaron a las tropas napoleónicas, siendo hasta hoy los únicos de la historia mundial que transformaron exitosamente su lucha por la liberación social y económica de la esclavitud en lucha política anticolonial por la independencia nacional. Pero la cobarde respuesta de Napoleón fue impedir el éxito de los haitianos victoriosos: ordenó a sus tropas que al retirarse de Haití destruyeran a su paso los muy avanzados ingenios de azúcar y que incendiaran el país, que fue quemado de punta a punta, pues en verdad era un inmenso cañaveral. Haití, entonces, se hizo independiente pero con su economía destrozada al extremo. La Francia Imperial llevó

a Haití casi a la edad de piedra: sus riquísimos territorios tropicales, quemados y abandonados, comenzaron a desertificarse de modo casi irreversible³⁸.

El inicio de la tragedia de Haití tiene que ver directamente con Francia y después con Estados Unidos que ocupó ese país entre 1915 y 1934 para “cobrar sus deudas”. Pero en las otras colonias francesas localizadas en territorios tropicales de la Tierra ¿la situación fue diferente? Habría que preguntárles a vietnamitas, cambodianos y habitantes de la extinta África Ecuatorial Francesa. Regresando a Haití, hasta donde sabemos la Francia Republicana Oficial (que nunca hizo un *mea culpa* sobre su pasado imperial) jamás hizo algo serio para redimirse de las atrocidades que cometió contra este diminuto país (28 mil km²). En caso de haberlo hecho, Miterrand, Lamy y la Francia Oficial tendrían alguna moral para hablar sobre el destino de los territorios tropicales. Sin embargo, los países sudamericanos no tienen por qué tomarlos en serio, considerando la historia colonial de Francia, Europa³⁹ y Occidente en general. Los sudamericanos propietarios de la amazonia saben que a pesar de los problemas difíciles que ella tiene, su existencia hasta hoy es consecuencia del hecho histórico de que, relativamente temprano, se

³⁸ El novelista cubano Alejo Carpentier, también excelente historiador, en su novela *El Siglo de las Luces* (Barcelona, Barral Editores, 1972) dibuja un cuadro extraordinario del Caribe Colonial y en *El Reino de este Mundo* (Barral Editores 1970), específicamente de Haití.

eliminó en América del Sur el colonialismo europeo, de las potencias ibéricas que, para suerte de esta gran selva tropical, no habían hecho la revolución industrial.

Por otro lado, de manera indirecta y permanentemente, la política de los Estados Unidos trabaja para penetrar y controlar la ARSAC, algo importante para entender la política de este país con relación a Colombia, donde apoya militantemente al presidente Álvaro Uribe.

A través del Plan Colombia (PC), con centenares de millones de dólares, logística y asesores militares, los Estados Unidos apoyan al gobierno colombiano en su guerra civil contra las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) y otros grupos insurgentes. Justifican su apoyo en gran parte porque asumen que el tráfico de drogas (principalmente de cocaína) es una de las fuentes esenciales de financiamiento de las FARC y de otros grupos insurreccionales de ese país.

Gran parte de esa guerra ocurre en territorios amazónicos, aptos para producir drogas, y eso explica por qué el PC implica también a los países que limitan con ese país (todos amazónicos, con excepción de Panamá)⁴⁰.

Esa misma política explica el interés de los Estados Unidos por bases militares en países amazónicos como la Base de Manta en el Ecuador (el año 2009 tendrá que renovarse el contrato sobre esa base pero el presidente ecuatoriano Rafael Correa ha prometido no hacerlo), la de Iquitos en el Perú, la de Alcántara en Brasil, etc. Y, lo que es esencial, el acceso irrestricto a la información recolectada por el gigantesco proyecto militar brasileño llamado Sistema de Vigilancia de la Amazonia (SIVAM)⁴¹. Ese proyecto tiene capacidad para vigilar no sólo la ABR sino toda la ARSAC. Además, según un conocedor del tema, el físico brasileño Cerqueira Leite, con el SIVAM podrá tenerse el control “no solo de la Amazonia, sino

³⁹ También un ministro inglés, David Miliband, sintió tener el derecho de expresar su deseo sobre la amazonia yendo en la misma línea que Mitterand y Lamy. Pero cuando fue interrogado sobre eso por la prensa brasileña mostró poseer una información casi ridícula sobre la ARSAC. Miliband demuestra creer que debido a la importancia que la Amazonia tiene para el mundo cualquiera tiene derechos sobre ella. Ver: “Entrevista. David Miliband, Ministro do Meio Ambiente da Grã - Bretanha”. Folha de São Paulo, 25 de marzo de 2007 (A28).

⁴⁰ Es casi exclusivamente a través de la amazonia que Colombia limita con Venezuela, Brasil, Perú y Ecuador. Y las consecuencias del apoyo de los Estados Unidos al PC para el futuro de Colombia y sus países limítrofes vienen siendo investigadas. Por ejemplo, ver la tesis de maestría de Fábio Borges: *As Dimensões Internacionais do Plano Colômbia e da “Economia da Droga” na Amazônia desde uma perspectiva brasileira*. Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais “San Tiago Dantas” UNESP – UNICAMP – PUC-SP, julio 2006.

⁴¹ Véase la tesis de maestría de Isabel Cristina Rossi: *SIVAM: um caso de dependência tecnológica, 1990 – 1996*, donde se demuestra, entre otras cosas, por qué el SIVAM es gigantesco; por ejemplo su costo, financiado con préstamos principalmente de Estados Unidos, es aproximadamente de mil 770 millones de dólares, pero Brasil, debido a los años de mora, garantías e intereses, devolverá más de cinco mil millones de dólares.

de todo el norte de América del Sur, hasta el Caribe⁴². Los Estados Unidos, por fuerza del contrato de venta de la tecnología para la realización del SIVAM, tendrían derecho, sin pago alguno, a compartir con el Brasil toda la información recolectada. Estados Unidos contó con la colaboración de un general de la Fuerza Aérea Brasileña, que formaba parte del equipo negociador de su país, en ese contrato⁴³. Lo anterior haría evidente que sus intereses incluyen el control de recursos y posiciones estratégicas en la ARSAC.

La importancia de la amazonia

Siguiendo la información de Dourojeanni, la superficie de la CA es de 6 050 000 km², resultaría que 1,0% de ella es igual a más de 60 000 km². Y la suma de la ABR (64% o casi 4 millones de km²) y de la APE (16% o casi 950 mil km²) representa más o

menos el 80% de la CA. Obsérvese que casi todas las dimensiones de la CA, comparadas con sus similares de otras partes del mundo, resultan enormes. Por ejemplo, la suma de las amazonias nacionales, porcentualmente muy pequeñas, de Guyana y Surinam (1,40% de la ARSAC) es de 80 000 km². Cifra mayor que Holanda (41 528 km²) y Bélgica (30 228 km²) juntas⁴⁴. La amazonia es importante por su megadiversidad biológica, recursos genéticos e hídricos, maderas, pulpas, celulosa y porque podría producir cantidades substanciales de productos tropicales típicos de la región (frutas, frutos, cortezas, resinas, aceites, esencias, etc.), así también por su gran cantidad de minerales, gas y petróleo.

La ARSAC es la más grande floresta tropical de la Tierra y la más rica en recursos biológicos de la masa continental mundial⁴⁵. También es la más

⁴² Véase "Entrevista: Rogério de Cerqueira Leite. O SIVAM é deles. O físico da UNICAMP diz que o sistema de radares na Amazônia só interessa ao governo americano e será um desastre para o Brasil". VEJA, Revista Semanal, São Paulo, 27 de diciembre de 1995, pp. 07-09. Es notorio que el SIVAM tiene capacidad para vigilar también gran parte del PSA.

⁴³ El periódico Folha de Sao Paulo publicó con motivo de la inauguración del SIVAM por el presidente Fernando Henrique Cardoso (FHC), el 25 de julio de 2002, una serie de artículos basados en documentos oficiales de Estados Unidos que demostraban lo mencionado líneas arriba; hasta dónde tenemos información Brasil oficialmente jamás negó el contenido de esos documentos. Véase "Exclusivo - Espionagem garantiu SIVAM a empresa dos EUA" FSP, 23 de julio de 2002, p. 1; "SIVAM deu aos EUA vitória geopolítica. Aeronáutica nega privilégio a empresa americana na seleção para o projeto de vigilância da Amazônia", "EUA avaliam SIVAM como vitória geopolítica. Documentos revelam que, para os Estados Unidos, presença da empresa norte-americana 'fomenta seus interesses'", "Lobby norte-americano buscou 'energizar' autoridades brasileiras", FSP (24 de julio 2002), pp. 1 e A8; "[Periodista] Janio de Freitas - Sem resposta [oficial ás denúncias da FSP]", FSP, 25 de julio de 2002, p. A5; "Militar nega favorecimento", "Licitação é de 1994", diz FHC", "Com o tempo a pele vira couro" diz o Presidente ao defender o SIVAM", FSP, 26 de julio de 2002.

⁴⁴ Un análisis del significado de las dimensiones amazónicas puede verse en *Why to study the historical formation and main current problems of Amazonia? The indigenous question, democracy, diversities and bio-piracy*. International Political Science Assotiation - IPSA XVIII World Congress, Quebec, Canada, del 1 al 5 de agosto de 2000.

rica en agua dulce de superficie. Como se sabe, el total de agua dulce mundial se forma por tres fuentes esenciales: aguas subterráneas (aproximadamente 60%), agua en forma de hielo (aproximadamente 35%) y agua dulce de superficie (casi 5,0%). El río Amazonas tiene más o menos 20% de ese restante, o sea casi el 1% del total mundial de agua dulce⁴⁶.

El Pacífico y la amazonia: vínculos

El Brasil, el más grande país amazónico, tiene solo costas en el OA. Los acuerdos sobre navegación por ríos internacionales establecen la reciprocidad y por eso Brasil también tiene el derecho de recorrer libremente todos los ríos de la CA. Pero ninguno de ellos nace en el OP y así, navegando desde el OA, es imposible llegar al OP. Los derechos de reciprocidad se limitan a la parte navegable de los ríos y excluyen el libre tránsito por la no navegable. Entonces, saliendo del Brasil (este de AS), subiendo por el río Amazonas y sus afluentes (oeste de AS), los barcos brasileños pueden recorrer libremente la parte navegable que termina en lugares de la parte baja de los Andes orientales (allí los ríos casi abruptamente ganan altura

y se tornan innavegables). Desafortunadamente, para Brasil esos lugares se localizan a cientos de kilómetros del OP. Además, entre esos ríos y el OP están los Andes que, en el Perú, forman el más grande y alto sistema de montañas tropicales de la Tierra que tiene su tope en el nevado Huascarán de 6 768 metros.

Es decir, que la ABR tiene límites que dificultan la comunicación y el transporte internacional, límites que la APE, por ejemplo, no tiene. En este caso las obvias ventajas cuantitativas de la ABR no significan ventajas cualitativas. Los mapas muestran que el Perú, país con costas en el OP, también tiene acceso al OA gracias a los ríos de la APE, aun cuando la superficie de APE sea solo el 25% de la ABR. Sin embargo, es través de la ABR que el Brasil tendrá acceso más fácil al OP, por puertos peruanos. Y eso es así no solo porque esos dos países comparten casi el 80% de la ARSAC, sino también porque los vínculos naturales entre la ABR y la APE permiten que los barcos que vienen del Brasil (navegando por los ríos de la CA) lleguen hasta muy cerca del OP con pocas dificultades. Los trabajos amazónicos de Euclides da Cunha apuntaban ya en ese sentido.

⁴⁵ Es bueno esclarecer que la CA no es el territorio más rico en recursos biológicos del planeta: los océanos son más ricos (aunque menos conocidos); ejemplo: "El número de especies biológicas del mundo es desconocido. Estimados varían de 14 a 100 millones. Millones de especies desconocidas han sido encontradas durante los noventa cerca del lecho de los océanos..." The State of the World Atlas – New Edition For the 21 Century Penguin Reference – Londres, 2001, p. 102.

⁴⁶ Para una explicación detallada, ver: *Comprehensive Assessment of the Freshwater Resources of the World*. United Nations Division for Sustainable Development, 1999. Agradezco la referencia a mi alumno de maestría Armando Galho Yahn Filho.

Los países de la CAN comparten casi la totalidad de la ARSAC con el Brasil. Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú tienen costas en el OP o son cercanos a él. Venezuela tiene costas sólo en el OA. Hipotéticamente a través de cualquiera de los cuatro países Brasil mencionados podría llegar al OP. Pero lo que este trabajo afirma, y quiere demostrar, es que a través del Perú, Brasil tendrá acceso más fácil y mejor al OP. A continuación, las razones.

Con la derrota de Sendero Luminoso (SL) desde septiembre de 1992, en el Perú prácticamente dejaron de existir problemas de inestabilidad y falta de control por el Estado. La sempiterna guerra civil en Colombia, principalmente contra las FARC, descarta a ese país como salida confiable del Brasil en el OP. Al contrario de Ecuador, el Perú sí tiene fronteras con Brasil (para llegar a la costa de Ecuador, viniendo de la ABR, se necesita recorrer centenas de kilómetros en territorio peruano o colombiano). Y Bolivia es mediterránea desde que

Chile se apropió de su costa en el OP en 1883.

Perú tiene 2 995 kilómetros de frontera con Brasil, la segunda más grande después de Bolivia (3 423 km⁴⁷). Entre los dos primeros la frontera es exclusivamente amazónica y es la misma que separa la ABR de la APE; de ella, más de dos mil kilómetros está formada por ríos, lagos y canales, casi todos navegables. Una vasta red de millares de ríos forma la CA, su esencia es el río Amazonas que nace en el Perú⁴⁸. Ese río y muchos de sus afluentes que nacen en el Perú son en gran parte navegables. Así por ejemplo, saliendo de Marajó (en la desembocadura del Amazonas, OA brasileño) es posible navegar por casi cuatro mil kilómetros hasta llegar a Saramiriza (puerto de la APE, en el río Marañón) localizada a unos 400 kilómetros del OP. Hasta allí pueden llegar barcasas con una carga de unos 700 TM (el equivalente a la carga de 25 camiones con capacidad de 30 TM cada uno)⁴⁹. Pero entre Saramiriza y el OP hay barrera muy grande: la Cordillera de los Andes.

⁴⁷ Véase Fronteras y límites del Brasil. Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil - DF - PCDL - SCDL.

⁴⁸ La geografía internacional reconoce que el Amazonas nace en el Perú con ese nombre. Ejemplo, en el mapa de la National Geographic Society. South America. Octubre de 1972, está claramente escrito el nombre Amazonas cerca de la unión de los ríos Marañón y Ucayali (ambos peruanos). Pero eso no es reconocido por la geografía brasileña. Ejemplo, en el mapa del Projeto Radambrasil - Amazônia Legal, hecho para el "Programa de Integração Nacional, Ministério das Minas e Energia, Secretaria Geral 1983", llama "Marañón" al río antes de entrar al Brasil; ya en ese territorio cambia su nombre a "Solimões" hasta su unión, cerca de Manaus, con el Río Negro (nacido en la frontera de Colombia y Venezuela): solo desde allí es llamado "Amazonas". También es consenso internacional que el río Amazonas entró a partir de 1541, y con ese nombre, en la historia occidental y mundial; fue consecuencia de una empresa de "descubrimiento" encomendada por el primer gobernador europeo del Perú, Francisco Pizarro. ¿Por qué Brasil no acepta lo que es un consenso en la geografía e historia internacional? Un punto que se discutió en otros trabajos del autor, que plantea como hipótesis explicativas: razones geopolíticas y tendencias hegemónicas del Brasil.

Sin embargo, en la zona donde se localiza Saramiriza la cordillera es relativamente baja, excepcionalmente llega a 4 500 metros. Allí está el punto más bajo de los andes peruanos, el Paso de Porculla (2 008 msnm)⁵⁰. Partiendo de Saramiriza⁵¹ el viaje tendría que ser por una pequeña carretera hasta el Paso de Porculla, donde viraría hacia el oeste, hasta el OP en Punta Pariñas (parte de ella es Punta Balcones, el lugar más al occidente de AS)⁵², ese lugar queda muy cerca de los puertos marítimos de Paita⁵³ y Bayóvar, y es uno de los estratégicos más importantes de AS ya que, en distancias marítimas, es el que queda más cerca de la costa oeste de Estados Unidos (la región económica más grande y dinámica de ese país) y del Japón (hasta hoy, eje de la economía del Pacífico), dónde coinciden el oeste de Estados Unidos, China, Rusia Asiática, los Tigres Asiáticos, entre otros⁵⁴.

Distancias menores significan costos menores y sin duda que esos territorios del Perú son privilegiados

en relación con otros lugares: son muy ricos para la pesca, existe un gran desierto, específicamente en Bayóvar, riquísimo en fosfatos o sulfato de sodio, excelente abono natural con creciente demanda⁵⁵; *Last but not the least*, allí hay condiciones para construir un puerto profundo. Entonces, esos territorios tienen para el Perú y AS una importancia estratégica de primer orden. Y es posible deducir que son los más adecuados para que Brasil establezca contacto con el OP a través de un puerto. Sin embargo la realidad es otra, pues se escogió la parte sur del Perú.

Desde hace tiempo hay conversaciones con el objetivo de llegar a acuerdos entre los gobiernos del Brasil, Perú y otros países de AS con costas en el Pacífico para construir una vía desde Brasil al OP. Existen varios proyectos del TCA conocidos como corredores. A comienzos del decenio de los noventa, la Comisión Técnica del TCA consideró 14 corredores, vamos a tratar cinco de ellos, que consideramos los más

⁴⁹ Véase "Brasil-Perú: un gran proyecto de integración. Entrevista con el Embajador del Brasil". En *Quehacer*, Revista Bimensual, Lima, N° 71; "De Brasil a Japón pasando por el Perú. Una entrevista con Enrique Amayo". En *Quehacer*, N° 70.

⁵⁰ *Atlas Histórico Geográfico y de Paisajes Peruanos*. Lima, Presidencia de la República - Instituto Nacional de Planificación (INP) - Asesoría geográfica. 1969, p. 22.

⁵¹ Véase Arróspide M., R. "Vía Interoceánica Peruana". En: Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Lima, N° 13, julio-diciembre 1994, p. 81.

⁵² *Atlas Histórico Geográfico y de Paisajes Peruanos*... p. 22.

⁵³ Usando la mencionada carretera, la distancia entre Saramiriza y Paita es de 726 Kms. (V. Arróspide, 1994, p. 76).

⁵⁴ Véase el trabajo del autor de 1993 y las entrevistas mencionadas en *Quehacer*.

⁵⁵ "La multinacional originalmente brasileña Vale do Río Doce ganó la licitación para la explotación de los fosfatos de Bayóvar. Después de presentar una oferta de capacidad instalada para producir 3,3 millones de TM de roca fosfórica... La construcción de la planta de fertilizantes necesitará invertir US\$ 300 millones", Newsletter Electrónico Alert@ Económica, Lima, 15 de marzo de 2005.

importantes en relación con las posibilidades de Brasil de llegar al Pacífico:

- **Belém-Iquitos:** por el norte del Perú, sigue el camino ya descrito.
- **Interoceánico:** que sale de Belém, pasa por Manaus y continúa por el río Putumayo (frontera entre Colombia y el Perú), llega al Ecuador, cruza Quito y termina en el puerto de Esmeraldas en el OP.
- **Río Negro:** vincula el Brasil con Colombia y Venezuela.
- **Cáceres-Santa Cruz:** une el estado brasileño de Mato Grosso con Bolivia;
- **Transoceánico:** desde Río Branco (Acre, Brasil) hasta Iñapari (Madre de Dios, Perú) para de allí cruzar los andes y terminar en puertos del sur peruano⁵⁶.

Este último se está haciendo realidad. La National Geographic publicó un artículo sobre ese camino⁵⁷. En el mapa de la página 87 se observa que la llegada al OP podría hacerse por cualquiera de los puertos peruanos del sur, como Ilo, Matarani, San Juan y Pisco.

El autor Ted Conover y la fotógrafa Maria Stenzel muestran que ya existen carreteras en esos territorios amazónicos limítrofes, tanto en la ABR como en la APE. Pero en la APE la carretera es muy angosta, casi sin pavimento, un auténtico desastre. Por el contrario, la carretera en la ABR es buena, ancha y pronto será totalmente asfaltada. Pero de acuerdo a las fotos (pp. 86 y 87), las condiciones de la APE son mucho mejores en términos de preservación. Debajo de las fotos, se lee:

“El río Los Amigos serpentea a través de un área peruana recientemente demarcada de 340 mil acres [más o menos 150 mil hectáreas], parte de una serie de reservas que se dice que contiene el récord mundial de diversidad biológica. Pero, cruzando la frontera, la floresta húmeda se transforma en haciendas que van paralelas a la carretera brasileña transamazónica. Tres cuartos de la deforestación de la amazonia brasileña es hecha en los 50 kilómetros que corren paralelos a la carretera asfaltada”⁵⁸.

Ted Conover entrevistó a muchos peruanos de Madre de Dios y la mayoría no sabe si los efectos

⁵⁶ Véase. Coordinación entre el Grupo Andino y el Tratado de Cooperación Amazónica. (1990). Lima, Junta del Acuerdo de Cartagena (mimeo). Y desde la Primera Reunión de Presidentes de AS (Brasilia, del 31 de agosto al 1 de setiembre del 2000) existe el proyecto conocido como Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA) que transformó esos corredores en parte de los diez ejes para integrar AS. En el “site” de IIRSA se puede encontrar excelentes mapas de los diez ejes.

⁵⁷ “Peru’s Highway of Dreams: a new road connecting Amazonia to the Pacific could bring riches-and ecological ruin”. En National Geographic, junio de 2003. Obsérvese que ese artículo fue escrito antes de la reunión de presidentes de AS del Cuzco (mencionada al comienzo de este trabajo) que inició la transformación de ese proyecto de carretera en realidad.

⁵⁸ Ibid.

de la construcción de una carretera en sus territorios serán positivos o negativos. Conover recuerda que el brasileño Chico Méndes, miembro del Partido de los Trabajadores (PT) y defensor de la Amazonia, luchó en el Acre para que esa carretera (ahora ya construida y asfaltada) no fuera hecha debido a sus impactos negativos⁵⁹.

En la actualidad es precisamente esa carretera –que continuará desde Acre hasta los puertos del sur peruano– la que se está concretando. Este hecho es de lamentar, pues existen otras soluciones. Ya en 1993 se sabía que el vínculo del Brasil con el OP, a través del Perú, tarde o temprano se materializaría y era necesario buscar las mejores condiciones, las menos destructivas, para las poblaciones, el medio ambiente, las zonas arqueológicas, sitios históricos, culturales, entre otros⁶⁰.

Lo ideal sería un sistema intermodal de transportes, constituido por hidrovías, ferrocarriles y carreteras. Vale recordar que en el lado peruano circula el Ferrocarril del Sur del Perú, que parte del puerto de Mollendo y llega con un ramal hasta el Cuzco, y otro termina en el Lago Titicaca donde se

conecta con ferrocarriles bolivianos. El del Cuzco llegaba hasta Quillabamba ya en la APE (llegaba porque gran parte de ese gran ferrocarril, como la mayoría del Perú y Brasil, fueron abandonados y destruidos). Sería sorprendente si la carretera que se llegue a construir no corriera paralela, en muchos tramos, a la vía férrea abandonada. Quillabamba queda relativamente cerca de los territorios de Madre de Dios que limitan con Brasil. Es ese territorio justamente el que Euclides da Cunha conoció y para el cual planeó la construcción del ferrocarril que denominó Transacreano. En sus palabras, ese ferrocarril sería “un gran camino internacional de alianza civilizadora y de paz”⁶¹.

Conclusiones

La ECPA es clave para el mundo actual y Brasil, país del MERCOSUR, a través de la ARSAC, que comparte con los países andinos, podrá llegar al OP. Para el MERCOSUR es cada vez más importante tener un vínculo directo con la ECPA, lo que es posible de realizar pasando por Brasil. Es a través de la ABR, vinculada naturalmente a la APE, que puede llegarse a los puertos de la costa peruana, región estratégica clave del PSA. Así,

⁵⁹ Construcción hecha por gobiernos del PT en el poder en el Estado de Acre desde 1998.

⁶⁰ En ese trabajo mencionado anteriormente como en otros citados aquí llamé la atención al hecho que, los territorios del sur peruano que serían cruzados por la carretera, son el lugar de origen de algunas de las grandes civilizaciones de la América indígena anterior a la invasión europea: Tiahuanaco, Wari, Inca, etc.; o sea, son territorios esenciales para entender el proceso civilizatorio no solo del continente americano. Por eso es necesario exigir todos los cuidados imaginables al construir esa vía.

⁶¹ “A Transacreana”. En *Â Margem da História*, p. 84.

las ventajas económicas del Brasil y del MERCOSUR se potenciarían gracias a las ventajas estratégicas del Perú y de la CAN.

Vínculos directos entre Brasil y Perú significarían también vínculos directos del MERCOSUR con la CAN, se unirá así la economía con la estrategia para obtener beneficios mutuos. Pero eso va mucho más allá, pues significa también vincular la economía con la historia.

El territorio actual del Perú (eje del mundo andino) es uno de los siete centros donde a nivel mundial ocurrió la revolución agrícola (en América el otro centro es Mesoamérica). La historia agrícola peruana tiene aproximadamente diez mil años⁶². También allí, hace unos cinco mil años, ocurrió la revolución urbana más antigua de América y una de las más viejas del mundo.

Según una fuente, la revista *Science* publicó el 27 de abril del 2001 una noticia impresionante donde informaba del surgimiento de vida urbana y de una agricultura compleja en el nuevo mundo ocurrido casi mil años antes de los se había supuesto. Pruebas de carbono en la antigua ciudad de Caral, en el Valle de Supe (Perú), a 23 kilómetros de la costa,

demuestran que existían construcciones de una arquitectura monumental ya en el 2 627 aC, incluso antes de la introducción de la cerámica y del maíz en la región (en comparación, la gran pirámide de Khufu en Egipto fue construida entre 2 600 y 2 480 aC). Caral es por lejos la más grande localidad de los Andes cuyas fechas son anteriores a 2 000 aC y parece haber sido el modelo de planeamiento urbano adoptado por las civilizaciones andinas que surgieron y desaparecieron en un espacio de cuatro mil años...⁶³. De este modo, vincular el Brasil y el MERCOSUR con el Perú y la CAN sería vincular las ventajas económicas con las estratégicas e históricas.

Y no podemos admitir, sin por lo menos protestar, que lo que se esté materializando en los territorios escogidos para ligar Brasil al Perú sea una carretera. No debería ser así después de que un gran héroe cultural del Brasil, Euclides da Cunha, hubiera trabajado y proyectado para esos territorios un ferrocarril que serviría para la paz.

Y que otro héroe, Chico Méndes, hubiera sido asesinado por oponerse a la construcción de esa carretera. Y más aún, al haberse construido en parte de esos territorios del Perú,

⁶² Véase Brack, E., A. "Perú: diez mil años de domesticación ("Peru: ten thousand years of domestication"). En *Legado*, Nº 3, Año 2, Lima 2003, pp. 16-29.

⁶³ Véase The Archeology Channel (captado por "google"). Sin embargo, en una visita al Perú en mayo del 2007 el autor pudo concluir que existe gran posibilidad de que este país tenga sitios urbanos aún más antiguos que Caral.

el Ferrocarril del Sur, que no fue tomado en cuenta para reutilizarlo después de reformarlo, ampliarlo y modernizarlo. Todo indica que las voces cantantes en los gobiernos brasileño y peruano son un pequeño grupo de multinacionales brasileñas asociadas con grandes empresas peruanas principalmente del sector de la construcción.

* Libre Docente

Profesor de Historia Económica y Estudios Internacionales Latinoamericanos, Departamento de Economía, Programa de Postgrado en Sociología, Universidad del Estado de São Paulo (UNESP), Programa de Postgrado en Relaciones Internacionales "San Tiago Dantas" (UNESP-UNICAMP-PUC-SP). E-mail: alagamayo@fclar.unesp.br