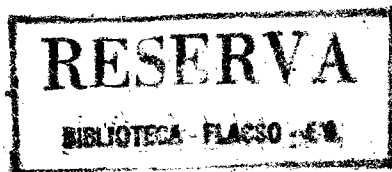


**FACULTAD LATINOAMERICANA DE
CIENCIAS SOCIALES
FLACSO-ECUADOR**

**MAESTRIA EN CIENCIAS SOCIALES CON MENCION EN
ESTUDIOS AMAZONICOS**

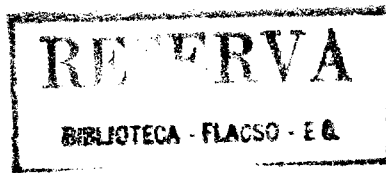


TESIS

**ESTADO, ACTORES Y CONFLICTO SOCIAL EN LA
AMAZONIA: EL CASO DE MORONA SANTIAGO (1940-1992)**

Ec. Marco Tulio Restrepo Guzmán.

Quito, diciembre de 1992



INDICE

INTRODUCCION	2
CAPITULO I	9
1. EL ECUADOR: Un país diverso.....	10
2. LA PERSPECTIVA NACIONAL: Una aproximación usual pero necesaria.	12
3. LA PERSPECTIVA REGIONAL EN LA CONSTITUCION DE LOS ACTORES SOCIALES.....	20
CAPITULO II	38
LA CONSTRUCCION DE LA MICROREGION Y SUS PROCESOS DINAMIZADORES.	
INTRODUCCION.....	39
1. MOMENTOS DE LA POLITICA ESTATAL.....	42
2. EL PAPEL DE LA INSTITUCIONES EN LA CONSTRUCCION MICROREGIONAL.....	46
3. EMERGENCIA DE LAS ORGANIZACIONES: Un mundo que está naciendo	60
CAPITULO III	71
LA MICROREGION COMO UN ESPACIO DE CONFLICTO	
INTRODUCCION.....	72
1. CONFLICTOS POR LA ARTICULACION VIAL.....	75
2. CONFLICTOS POR LA ADMINISTRACION Y EL APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO MICROREGIONAL.....	99
CAPITULO IV	115
1. CONCLUSIONES.....	116
2. RECOMENDACIONES.....	121
3. MAPAS	123
4. BIBLIOGRAFIA	125
5. INDICE	127

CAPITULO III

LA MICROREGION COMO UN ESPACIO DE CONFLICTO

1. CONFLICTOS POR LA ARTICULACION VIAL

Antecedentes

a) La relación entre los andes y la microregión

- El eje de articulación del norte: la vía Guamote-Macas
- La articulación desde el Sur: La vía Cuenca-Macas
- La Sierra Centro (Chimborazo) y la Sierra Sur (Azuay): Intereses contrapuestos.

b) La relación entre la microregión y los andes: La presión desde los cantones por la integración.

- Acciones colectivas en la integración vial
- El cantón Santiago de Méndez y la lucha por la articulación vial
- Los oponentes en el conflicto
- A modo de conclusiones

2. CONFLICTOS POR LA ADMINISTRACION Y EL APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO MICROREGIONAL

- Antecedentes
- El proyecto de desarrollo Palora-Gualaquiza
- Respaldos al Proyecto
- La Zona de Reserva para el CREA
- La victoria de la Federación Shuar
- Lo que se encontraba en juego en el conflicto

CAPITULO III

LA MICROREGION COMO UN ESPACIO DE CONFLICTO

Introducción

" Producto de la heterogeneidad estructural presente en la sociedad ecuatoriana en general y, en particular, en regiones aisladas como Morona Santiago, así como del accionar del mercado y de las políticas estatales, se han constituido en la microregión diversos actores sociales. Este proceso de complejización social, tuvo como sus principales agentes dinamizadores a la Misión Salesiana y al Centro de Reconversión del Azuay, Cañar y Morona Santiago (CREA).

En la microregión de Morona Santiago se evidencian dos sectores sociales claramente diferenciados los que, como veremos posteriormente, tienen dinámicas particulares: el sector surgido a raíz de los procesos de colonización (antigua o de reciente data), y el sector indígena, shuar y achuar, quienes desde hace tiempo habitan la microregión. Estos sectores, son responsables de gran parte de las actividades, económicas, políticas y culturales que tienen como escenario a la región.

Ambos sectores se encuentran en permanente tensión, por cuanto los intereses que defienden cada uno de ellos son distintos, en especial aquellos que giran alrededor del acceso y propiedad de la tierra. Como veremos luego, tanto indígenas como colonos no representan bloques de presión y negociación ante el Estado de manera monolítica, sino que según cual sea el eje aglutinador, presentan comportamientos diferenciados.

Los colonos y el sector macabeo, quienes han constituido las ciudades y centros poblados de los valles del Upano, Namangoza y Zamora principalmente (en donde se ubican el 90 por ciento de los colonos), presentan históricamente una diversificación de sus demandas frente al Estado.

Una de las reivindicaciones más importantes que han levantado y que aún hoy siguen levantando, es la conexión más ventajosa de las distintas cabeceras

cantonales (Macas, Sucúa, Méndez, Limón y Gualaquiza) con las ciudades de la región interandina, mediante la construcción de ejes viales.

En este proceso de integración se advierte, como veremos, una serie de pugnas y conflictos que responden a distintos momentos de articulación y a distintas dinámicas socio-económicas originados desde los andes o desde la misma microregión. Mientras que en la demanda por la construcción de ejes viales, los sectores de colonos y de macabeos, se encuentran divididos y fraccionados en la medida que cada cantón trata de lograr del Estado mejores condiciones de integración, en lo que respecta a su relación con los indígenas y al acceso a los recursos de la microregión, los mismos presentan un frente común.

En este proceso los colonos se encuentran enfrentados hacia afuera con el Estado como contraparte del conflicto y como su interlocutor principal. Así lo evidencian los distintos paros que por la construcción de ejes viales han llevado adelante los frentes cívicos de cada cantón. Mientras que hacia adentro, hacia la microregión, se encuentran unidos (en un bloque relativamente homogéneo), frente a la población indígena en el objetivo de tener un acceso privilegiado a los recursos locales y particularmente a la tierra. En tal relación, el Estado juega un papel dirimente, lo cual no implica de manera alguna que cumple un rol simplemente de árbitro en el mismo, sino que responde a condiciones estructurales en la constitución de los actores y en la dinámica del conflicto

En resumen, los colonos y el sector macabeo presentan hacia afuera un frente disperso y fragmentado, mientras que hacia adentro diluyen sus diferencias para imponer sus intereses de manera más favorable respecto del sector indígena. A continuación intentaré enfocar estos dos niveles de conflicto a partir del análisis de:

1. Los principales ejes de integración vial y de los procesos en los que éstos se encuentran insertos, así como los conflictos más importantes que alrededor de tales reivindicaciones se han articulado y articulan desde la región interandina de una parte y desde la sociedad microregional de otra:
 - El conflicto que se produce entre los poderes locales de las provincias de la sierra centro (Chimborazo) y la sierra sur (Azuay y Cañar) y la

contraposición de intereses entre el sector macabeo y el sector de colonos del austro.

- El conflicto generado entre los cantones de la microregión y el Estado, alrededor de la demanda de integración privilegiada con las provincias interandinas. Para su tratamiento se escogerá como caso demostrativo el Paro del cantón Santiago de Méndez.
2. los conflictos que se generan producto de la colonización espontánea y dirigida fomentada por la Misión Salesiana y por el CREA básicamente, teniendo como contraparte a los indígenas y, como dirimente al Estado. El móvil principal del conflicto, es la apropiación de los recursos y la administración del espacio:
- El desarrollo de la negociación del proyecto Palora-Gualaquiza y de la derogatoria de la Zona de Reserva en Transcutucú, que tuvo por una parte al CREA, al sector macabeo y colono, así como a los municipios, colegios, autoridades civiles, etc, como sus impulsores; y por otra parte a la Federación Shuar como el oponente principal, por su posición frente a la realización del proyecto en mención y a la ejecución del decreto que creaba tal Zona de Reserva.

Para el tratamiento de estos dos tipos de conflictos, asociados respectivamente a los procesos de integración y de apropiación y organización del espacio microregional, analizaremos los objetivos y las demandas de cada una de las partes y las principales acciones que éstas desarrollaron, también trataremos sobre los aliados y oponentes quienes van definiendo su posición y, su carácter en tanto actores, en torno al conflicto.

- “ El énfasis del estudio estará puesto en el sector colono, tanto en el primer caso (integración) en donde dicho sector se presenta como un bloque disperso y fragmentado ante el Estado, como en el segundo (administración y aprovechamiento de los recursos) en donde se presenta como un bloque relativamente homogéneo frente a los indígenas.”

1. CONFLICTOS POR LA ARTICULACION VIAL

Antecedentes

Por lo general el aspecto de la integración vial ha sido abordado sin darle la trascendencia que tiene, la cual aumenta cuando se trata de espacios regionales como la Amazonía, que se caracteriza por un histórico aislamiento.

En la década de los 50, vinculada al boom bananero ya descrito, se consolida la "Carretera Panamericana" la cual une a las capitales de provincia de la Sierra y la Costa. Con la construcción de esta red principal de carreteras se mejoró sustantivamente las interrelaciones económicas y sociales inter e intraregionales, rompiendo el aislamiento que experimentaban algunas provincias, tales como las del centro sur andino - Azuay y Cañar-, las que pudieron comunicarse con los polos urbanos de la región litoral (Espinoza, 1983).

En la Amazonía es en la década de los 70, cuando se comienza la apertura de carreteras hacia el Nororiente ante la exigencia de las actividades hidrocarburíferas y cuando se concluye en la microregión de Morona Santiago la carretera Cuenca-Macas, lo cual permitió el aprovechamiento de sus suelos para la ganadería y la agricultura, la explotación maderera y la colonización, incorporándose así la región amazónica en su parte centro sur a la economía y dinámica nacional (1).

Como resultado de los ingentes recursos provenientes de la exportación petrolera, que permitieron la ampliación de la red vial y el asfaltado de la misma, a nivel nacional se consolida definitivamente la vinculación entre las provincias de la sierra y de la región amazónica. Estas últimas cuentan con un limitado kilometraje de asfaltado vial, tal es el caso de la microregión de Morona Santiago en donde no existe tal característica en sus carreteras. Así, de los 618 kilómetros de carreteras con que cuenta la provincia, 505 km. son de afirmado y 50 de tierra. Además 63 km. de afirmado de la red secundaria, no existiendo por tanto, ni un sólo kilómetro de asfalto (MOP, 1982).

Pero lo que interesa no es describir la evolución que desde el camino de herradura hasta la construcción de carreteras experimentó la micorregión de

Morona Santiago, sino develar los conflictos que subyacen a la construcción de los ejes viales, para lo cual identificaremos los intereses que están presentes en cada uno de ellos, las presiones que para la concreción de estos ejes existen, así como las instituciones sociales que en su momento lideraron las acciones de presión y de protesta.

a) LA RELACION ENTRE LOS ANDES Y LA MICROREGION

Anterior a la década de los 70, la vinculación con la región andina era mediante caminos de herradura (2). Tomando en consideración las condiciones de estos caminos, el intercambio de productos provenientes de la región se reducía a un mínimo y sólo podían ser comercializados aquellos que teniendo gran valor económico, pudieran ser transportados con relativa facilidad. Dos fueron los productos de alto valor comercial que reunían tales requisitos: el oro y el ganado. El oro por su gran valor y poco volumen y el ganado porque podía ser transportado a pie durante los ocho a diez días que demoraba el viaje hasta la sierra.

Los intentos por construir carreteras, iniciados a fines del siglo pasado, para unir a las provincias andinas con la microregión quedaron en tales hasta la década del 70'. No obstante, la vinculación entre las dos regiones se producía mediante la existencia de dos ejes: el del norte, a través del camino de herradura Guamote-Macas, y el del sur, por la vía Cuenca-Gualaceo- Limón-Macas. (Mapa # 5).

² En efecto, en su parte sur (Limón, Méndez y Gualaquiza), la microregión se articulaba con Azuay mediante la vía del Pan-Gualaceo; mientras que históricamente la parte norte de la misma, Macas, estuvo estrechamente vinculada con Chimborazo mediante la vía Guamote-Macas. Estas dos formas de articulación, rebasaron el aspecto únicamente espacial, para denotar y evidenciar dos procesos sociales de ocupación del espacio microregional, con toda una carga de conflictividad presente en los mismos debido a la diversidad de intereses representados por el sector macabeo y por el proceso de azuayización impulsado por la colonización. ¹¹

- El eje de articulación del norte: La vía Guamote-Macas

“ La dependencia de la microregión de Morona Santiago respecto de la provincia de Chimborazo fue una realidad histórica, que se expresó por ejemplo en la pertenencia de los cantones que conformaban la microregión - Sangay y Gualaquiza-, a la jurisdicción político-administrativa de esta provincia andina.

La capital provincial, Macas, se articulaba con Chimborazo mediante la antigua vía de herradura Riobamba-Guamote-Macas. Posteriormente, en 1937 durante el gobierno de Federico Páez, se comienza a hablar de la construcción de una carretera por la vía de enlace que unía a Riobamba con Macas. El objetivo que perseguían los poderes locales del Chimborazo en ese entonces, era controlar la producción de aguardiente que se producía en el valle del río Upano. Se buscaba adicionalmente controlar el comercio que se realizaba hacia y desde Macas y facilitar la colonización a esas apartadas regiones. Se conformó para el efecto una comisión, la cual se reinstauró en 1940, año en el cual se abren seis kilómetros de la carretera Guamote-Macas, en base a mingas realizadas por la gente de Guamote, quienes desde entonces serán los principales impulsores de la apertura de esta vía (3).

No obstante existir la mencionada vía, la relación entre Macas y Chimborazo durante esta época no tuvo una intensidad y profundidad tal que permitiera a esta población, integrarse a un desarrollo impulsado desde el Chimborazo. Una razón para que ello no ocurriese fueron las condiciones propias del camino de herradura, pues cruzarlo implicaba ocho a diez días. Pero a más de la causa del aislamiento, encontramos como obstáculo a ello las características inherentes a una sociedad local cerrada, conformada particularmente por el sector macabeo, con particulares modalidades de adaptación a las condiciones del bosque húmedo tropical.”

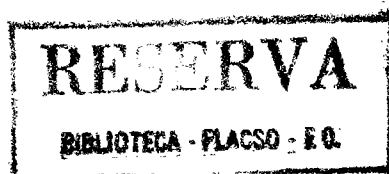
Efectivamente el sector macabeo, desarrolló a lo largo del tiempo una relación peculiar entre sus integrantes, así como con los indígenas Shuar, de los cuales incorporaron algunos elementos culturales en su relación con el medio, tales como el uso del itipi, de sandalias de cuero de venado, la alimentación, las trampas de cacería, los techos de palma, etc., lo que permitió el desarrollo de un particular proceso de identidad de este sector.

La matriz que organizó la sociedad local macabea fue el parentesco. Familias de larga trayectoria y permanencia en Macas, tales como los Rivadeneira, Noguera, Villarreal, Jaramillo, Zavala, etc. regularían las bases familiares y parentales de la sociedad local, garantizando una fuerte cohesión interna de vínculos y solidaridades.

"Debido al desarrollo de las actividades vinculadas a los distintos auges extractivos que experimentó la microregión, así como al desarrollo de las actividades auríferas y aquellas impulsadas por comerciantes ganaderos venidos desde Guamote, la reproducción de las condiciones para el mantenimiento de una sociedad cerrada como la macabea se dificultaron. Adicionalmente, la construcción de una pista de aterrizaje en Macas y la llegada del primer avión en 1947, permitió una mejor vinculación con los Andes. Asimismo el papel que cumplieron los jóvenes que salían a estudiar fuera de la microregión y el papel que cumplió el sistema educativo, especialmente mediante los internados salesianos, ahondó el proceso de desestructuración del funcionamiento de la sociedad macabea.⁵

"Sin embargo, el principal causal de cambio del sector macabeo, fue sin duda alguna, la construcción de la carretera Cuenca-Macas, pues no sólo esta vía permitió reducir, de diez a un día el tiempo de viaje a la sierra, sino que su construcción se inscribió en el proceso de profundización de un modelo socioeconómico dirigido desde el Estado a partir de fines de la década del 70' primordialmente. Ello implicó nuevas estrategias económicas y laborales, las cuales comportaron a su vez una mayor movilidad social de la fuerza de trabajo, mayor diversificación laboral, alianzas matrimoniales exogámicas, repunte de una lenta pero progresiva disolución del carácter parental que constituía la base de socialización y de identidad del sector macabeo (Sánchez, 1992) (4).⁶

"El sector macabeo, se abre de esta forma a las presiones provenientes desde afuera. Si la relación con Chimborazo, en base a lazos de parentesco que unían a algunas familias de origen Riobambeño con las de Macas, (Dávalos, Mancheno, Flor, Moncayo, etc.) podía ser procesada y cohesionada al interior de la sociedad macabea, con la apertura de la carretera a Cuenca y la casi ninguna vinculación parental con la gente del "sur" de Azuay, este procesamiento es desbordado por los cambios que se generaron en esta nueva situación. Estos cambios implicaron que la movilidad de la fuerza de trabajo se



hiciera espacial y socialmente más factible. Con el establecimiento de un nuevo tipo de relaciones mediadas por el dinero, las iniciativas colectivas como la minga, la randimpa y el prestamano perdieron sustento, en una sociedad en donde la mediación anterior del trueque y del intercambio da paso a una relación laboral salarial. "

La cada vez mayor articulación al mercado de capital, trabajo y tierra y la mayor oferta de empleo (desde un Estado que cobra paulatinamente mayor presencia en la microregión) condujo a una más acentuada privatización de la economía familiar macabea, lo cual relegó a un segundo plano las iniciativas colectivas como las ya enunciadas. La competencia en base a la mayor mercantilización de la sociedad llevó a un replegamiento del sector macabeo hacia la esfera de la integración individual familiar y del trabajo, la cual tiene como fundamento la reproducción inmediata de los aspectos más elementales y, no de la sociedad, como el espacio en donde se constituyen y reconocen importantes identidades colectivas. (Coraggio,1989).

"Situación inversa a la descrita tendría lugar como veremos con los indígenas, quienes de la dispersión de sus asentamientos tradicionales y desde la integración vía familia, al enfrentarse a la amenaza de la colonización, desarrollaron un nuevo tipo de integración hacia la sociedad mediante su proceso organizativo. En tales condiciones, la relación entre los indígenas y la sociedad colona y el Estado experimentó profundos cambios, en cuyo proceso el conflicto jugó un rol de primera línea como veremos posteriormente en el caso del Proyecto Palora-Gualaquiza y la declaratoria de Zona de Reserva en Transcutucú. "

- La articulación desde el Sur: La vía Cuenca-Macas

Históricamente los poderes locales del Azuay, han considerado como su zona de influencia directa las dos provincias circunvecinas: Cañar y Morona Santiago. En tal perspectiva, su funcionamiento ha dependido en mucho por el tipo de relación que han establecido, siendo afectado su desenvolvimiento socioeconómico, por las transformaciones que el Azuay ha sufrido en el tiempo. Desde principios del siglo, el "oriente azuayo", fue el asiento de los entables de hacendados azuayos y de campamentos mineros ubicados en Limón, Gualaquiza y Méndez, básicamente hasta las décadas de 1930-40 (Gráfico # 5).

De las transformaciones que ha experimentado el austro, la más trascendente por su impacto en la microregión, es la crisis social detonada por la caída de los precios de los sombreros de paja toquilla elaborados por campesinos y artesanos del Azuay y Cañar, la cual creó las condiciones necesarias para el surgimiento del Centro de Reconversión Económica de Azuay Cañar y Morona Santiago aspectos abordados anteriormente.

El CREA, como un espacio institucional controlado por los denominados "Nobles de Cuenca", para mejor cumplir con su objetivo de aprovechamiento de la microregión, se empeñó en la construcción de vías carrozables y de penetración. Para ello en el presupuesto de la entidad se estipulaba que al menos un 15 por ciento del mismo iría a favor de Morona Santiago, para ser utilizado exclusivamente en la construcción de carreteras que habían de unir al Azuay con ésta provincia (Art. 15). Igualmente se establecía que los consejos provinciales de Cañar y Azuay serían las instituciones encargadas de realizar tales obras, exceptuando aquellas obras de vialidad que estaban a cargo de la JUNO. (Art. 22).

La concepción de la clase dirigente del austro de ver a la microregión como un gran reservorio de riqueza, con tierras feraces y despobladas y por lo tanto la fórmula para resolver los graves problemas sociales y económicos que acusaban las provincias andinas, motivó que estos poderes se emplearan a fondo en la articulación vial con la zona.

Siendo Ministro de Fomento de la República el Sr. Arízaga Toral, (primer presidente e ideólogo del CREA), solicitó al BID un préstamo para el "Plan de Desarrollo" de las provincias bajo la jurisdicción de esta entidad, que contenía la construcción de la vía que se denominó la "Troncal del Upano", desde Méndez a General Proaño. Se trataba de una obra básica de apoyo a la colonización espontánea presente en la región y para llevar a cabo los planes de colonización semidirigida hacia el valle del Upano y de Puerto Morona en Transcutucú, ya descritos anteriormente.

"El Plan de desarrollo en mención contemplaba: ayuda a la colonización espontánea, desarrollo ganadero para apuntalar la economía de los colonos, edificación de escuelas, centros médicos y centro de capacitación, líneas de

crédito para agricultores, legalización y linderación de nuevas propiedades, almacenamiento y mercadeo de productos locales, etc. . Adicionalmente se planteó la construcción de una vía de penetración para facilitar el mercadeo con el resto del país y de una troncal para facilitar el asentamiento de nuevos núcleos poblacionales. Ello se concretó en la construcción de 110 kilómetros de caminos vecinales, puentes y pistas aéreas.

Para el logro de esta propuesta el CREA logró interesar a instituciones del Estado que anteriormente tenían poca o ninguna vinculación con la microregión, tales como el IERAC, BNF, MOP, MEC, Ministerio de Bienestar Social, Ministerio de la Producción y Ministerio de Finanzas. La colonización fomentada por el CREA, permitió adicionalmente que instituciones de la microregión, tales como los concejos municipales, consejo provincial, misión salesiana, evangélica, los Cuerpos de Paz de Alemania, Estados Unidos e Italia, incrementaron su papel de influencia en la provincia, abriendo nuevos frentes de ocupación y ejecutando programas de desarrollo. En este caso es evidente que es el CREA, quien dinamizó la presencia del Estado en la microregión. En tal sentido, es desde el austro, desde los poderes locales representados por los nobles de Cuenca en especial, de donde surge la propuesta de ocupación, explotación y desarrollo de la microregión y no desde un Estado supuestamente monolítico y unívoco que desde "arriba" ocupa y desarrolla la región.

Para la construcción de la carretera, -por medio de un puente aéreo entre Guayaquil y Sucúa con aviones de la Fuerza Aérea Norteamericana-, se condujo maquinaria, herramientas, técnicos y trabajadores, semillas mejoradas, nuevas razas bovinas, etc. Se iniciaron así los trabajos de la troncal, se abrieron caminos vecinales, comenzaron a levantarse edificios y nuevas poblaciones, mientras que en el Azuay y Cañar, el CREA incentivaba la migración de nuevos colonos.

En este proceso Sucúa se convertiría en el punto desde donde comienza la avanzada colonizadora y la construcción de la carretera hacia Limón y hacia Macas y General Proaño. Desde esta ciudad, que jugará un rol importante en el conflicto entre macabeos y azuayos, se organizó y dirigió la ocupación de la microregión. Hacia el norte se construyó la vía Sucúa-Macas y General Proaño de cuarenta y un kilómetros. De Sucúa hacia el Sur, hasta Limón se construyó

una vía de noventa y siete kilómetros. De Limón hacia Cuenca, el CREA junto al MOP, construyó once kilómetros. El resto desde Plan de Milagro hasta Cuenca, fue construido en el lapso de 30 años por el MOP. Además se construyeron veinte y seis kilómetros de caminos secundarios (Ver, CREA, s/n, s/f.).

Tal como se dijo, Sucúa se constituyó en el centro de operaciones de la avanzada colonizadora. Desde esta ciudad se dirigieron las operaciones de ocupación de la microregión. En Sucúa se construye el Centro Polivalente para los servicios de Extensión Agrícola y Veterinaria y se establecen las oficinas del IERAC y de la Dirección Provincial de Educación. Se incentiva mediante convenio el establecimiento de agencias de extensión del BNF, en Sucúa, Macas y Méndez. Adicionalmente el CREA, estableció un propio servicio de veterinaria, así como almacenes agropecuarios en Sucúa, Méndez y Limón.

Es de tal importancia el rol que empieza a jugar Sucúa como centro político administrativo, que relega a un segundo plano al sector macabeo, asentado principalmente en Macas. Así, por ejemplo, las principales instituciones, comenzando por el CREA, tienen su asiento en Sucúa. Entre tanto, mientras avanzaba la carretera hacia Limón, se fue consolidando una colonización espontánea, que obviamente tiene concepciones diferentes, respecto del sector macabeo.

"Al entrar en contacto con el sector macabeo, la colonización procedente desde el Azuay, elabora un discurso que expresa una rivalidad subyacente entre dos perspectivas que tienen orígenes e identidades distintas. Esta rivalidad fue perdiendo sustento, pues a decir de moradores de la parte sur "parece que esa rivalidad se va disolviendo, en un principio era marcado el egoísmo, egocentrismo desde Macas. Como ha sido éste un pueblo que vivía encerrado en medio de la selva, con su vida y sus costumbres, ellos eran ellos y nadie más, nosotros eramos los afuereños que veían mal, pero ahora con el crecimiento de Macas se ha ido mucha gente, entonces Macas está perdiendo su hegemonía, en sus costumbres, luego viene a ser una ciudad más cosmopolita... la rivalidad existe todavía pero ya no es tan marcada..." (Entrevista # 2)."

De otro lado, los macabeos elaboraron su propio discurso respecto del ingreso masivo de colonos, auspiciado por el accionar del CREA desde los 60, el cual se expresaría en afirmaciones como ésta que sostiene un macabeo: "...nosotros

somos de raíz y ellos son los colonos del Azuay, al venir ellos a hacer un asentamiento por allá, nosotros radicales también, celosos no permitíamos entrar a la gente extraña, no, se tenía que ser en todo. Como ellos vinieron con otras costumbres se encontraron con un pueblo formado dentro de la selva, pero como existe gente, sobre todo en la juventud que comenzaba a burlarse a molestar, que somos jivaros los macabeos, como ellos venían con otra visión de progreso, con otra cultura de ciudad, entonces hicieron su pueblo e iban creciendo [Sucúa], nosotros poco a poco con techo de paja, la guadúa y todos los materiales del medio, cuando ellos ya comenzaron a traer el cemento, esas cosas. De esta manera Sucúa se forma como un pueblo muy civilizado, un poco orgulloso, petulante, ya superior y que nosotros somos los de la selva, los atrasados, se comienza así la rivalidad..." (Entrevista # 12).

Con la construcción de la carretera, Macas se abre al Austro. Una sociedad local como la macabea, que tenía lazos parentales como matriz de funcionamiento, casi autárquica en su funcionamiento socioeconómico, con un limitado comercio extra local, experimentó cambios profundos. Dichas transformaciones también fueron influenciadas por los cambios sufridos por el país en su economía, sociedad y Estado.

En resumen con la apertura de la carretera Cuenca-Macas, se logra reducir a doce horas el tiempo de viaje entre la capital de la microregión con los Andes, mientras que décadas atrás este se realizaba en ocho a diez días por caminos de herradura. Esto significó dejar de lado la vinculación histórica con Chimborazo, reforzada como ya dijimos por lazos de parentesco, para imponerse un nuevo tipo de relación entre Cuenca, Sucúa y Macas.

En esta primera fase, es desde el interés de los poderes locales del austro andino que se originan las iniciativas de integración de la microregión. No es desde la presión de la sociedad local en emergencia, organizada en varias instancias, como las juntas parroquiales, comités de adelanto y promejoras, concejos municipales, tenencias políticas, etc. ya descritas.

A la par que se fortalece Sucúa por el accionar del CREA, paulatinamente se van consolidando pequeños centros poblados (5) surgidos desde el accionar de la misión salesiana, o de la misma oleada colonizadora. Se produce así un fenómeno característico de esta microregión, donde no existe un único e

indiscutible centro político administrativo provincial (cabecera provincial), tal como es el caso de Puyo en la provincia de Pastaza, sino que por los procesos descritos arriba Sucúa se constituye en primera instancia (1960-1980) en el referente político administrativo, hacia y desde el cual, avanza la colonización. Surgen así mismo más al sur, Méndez y Limón con un peso que con el tiempo se va equiparando al del resto de las cabeceras cantonales. Este fenómeno presente en Morona Santiago se explica por cuanto será desde el sur, desde el interés azuayo que se ocupa la región. En cambio, los cantones de Gualaquiza y Palora, son cantones que tienen una dinámica distinta que gira en torno a los intereses de las provincias amazónicas aledañas: Pastaza y Zamora Chinchipe respectivamente.

En la década de los 80' y como consecuencia del creciente proceso de institucionalización del Estado la ciudad de Macas recupera su rol como capital provincial y principal centro político administrativo, proceso que tiene su mejor expresión en el fortalecimiento de los gobiernos seccionales, así como por la presencia directa de instancias del aparato central de gobierno, producto de las nuevas condiciones político económicas que vive el país desde entonces. Adicional a este proceso encontramos la resistencia a un relegamiento a favor de Sucúa, presentada por el sector macabeo, quien defendía un espacio que históricamente le correspondía a Macas.

Como más adelante veremos, los cantones de Macas, Sucúa, Méndez y Limón con sus respectivos hinterlands, presionan ante el Estado a fin de tener un mejor acceso a los servicios. La presión que empieza a tomar forma desde estos cantones para lograr su vinculación con las ciudades de la sierra, es el otro momento de vinculación los Andes-Amazonía, que resaltaremos acá, pero antes analizaremos los intereses que se encontraban tras de la construcción de los dos ejes de integración vial descritos: Guamote-Macas (Chimborazo) y Cuenca-Macas (Azuay).

- La Sierra Centro (Chimborazo) y la Sierra Sur (Azuay): Intereses Contrapuestos

La integración vial implicó el enfrentamiento entre los sectores sociales localizados en dos regiones de los Andes ecuatorianos: la sierra centro con Chimborazo y la Sierra sur con Cañar y Azuay. Tales sectores pugnaron ante el

Estado para poder aprovechar, mediante una vinculación directa, los recursos de la microregión.

Estos conflictos involucraron fundamentalmente a los grupos locales de poder de la sierra centro (Chimborazo y Tungurahua) y la sierra sur (Azuay), los que ya tuvieron un primer enfrentamiento en torno al conflicto suscitado entre estas provincias respecto al asunto de la ubicación de la fábrica de llantas que al fin se decidió por el Azuay (Ver Quintero 1991)(6).

La construcción de la carretera Cuenca-Macas, significó un nuevo triunfo de los grupos de poder del Austro respecto de los grupos de poder de la Sierra centro, al obtener una ventaja en el objetivo de explotación de los recursos de la microregión. Varias son las causas que explican la preminencia del Azuay sobre Chimborazo. En primer lugar, las diferencias socioeconómicas existentes entre Chimborazo y Azuay, en donde esta última provincia como ya dijimos, presenta suelos erosionados y una artesanía que mitigaba los rendimientos decrecientes de la agricultura básicamente minifundiaria. Con la crisis de la artesanía en los 50', el esquema de funcionamiento de esta economía campesina se distorsiona y abre condiciones para el surgimiento de un sector de migrantes compuesto por jóvenes varones campesinos, que presionan al interior de la hacienda mediante la protesta o mediante la búsqueda de nuevos horizontes, lo que explica el éxito de las campañas de reclutamiento de colonos a cargo del CREA y del Cuerpo de Paz. En contraste, la provincia de Chimborazo tiene un eje de funcionamiento más centrado en la hacienda y en la producción agrícola, antes que en la artesanía, con mejores suelos agrícolas y con mejores posibilidades de arraigo de la mano de obra campesina, lo cual limita su movilidad espacial y social.

A diferencia de Chimborazo, Azuay diseñó una estrategia de desarrollo regional, impulsada por los nobles de Cuenca, en tanto representantes de los sectores dominantes de la sociedad austral, la cual se concretó en la constitución del CREA. La capacidad de negociación de los "Nobles de Cuenca" fue muy superior a la desplegada por los grupos de poder de Chimborazo. Hombres claves de este sector social del Azuay, ocuparon importantes puestos de decisión. Así, por ejemplo, Arízaga Toral, primer director del CREA, pasó inmediatamente a ser ministro de Fomento de la República y como tal negoció ante el BID proyectos de desarrollo del austro que involucraban a la microregión. Mientras que la presión ejercida desde Chimborazo, se asentaba

en la iniciativa de campesinos y pobladores de Guamote particularmente, quienes presionaban ante el municipio y Estado para la construcción de la vía Guamote-Macas, la misma que incluso avanzó por ese frente seis kilómetros gracias a las mingas que tal sector llevó adelante.

Un segundo elemento son las diferentes condiciones de negociación que tienen estos dos grupos de poder locales frente al Estado. Así, para la construcción de la carretera Guamote-Macas el frente interno de Chimborazo, estaba fragmentado. El sector de terratenientes y hacendados no auspiciaron la ruta Guamote-Macas sino la vía Riobamba-Huamboya-Arapicos (más al norte): "...aquí vemos una división del esfuerzo de la misma provincia, de los mismos cantones, con intereses no unificados. Por ejemplo en conversaciones con las autoridades de la provincia del Chimborazo, nos manifestaban que no pueden dar todo un empuje por la Guamote-Macas, por cuanto llegar a Macas era llegar a no hacer nada, ni a tomar tierras de colonización para la agricultura, ni para la ganadería, porque ellos daban a entender que estaba el territorio copado, por ello el interés de llegar por la Huamboya-Arapicos, porque habían extensas zonas de tierra para colonizar." (Entrevista # 7).

Ante la posibilidad de expandir sus dominios mediante un acceso directo a tierras de colonización a los hacendados no les interesó mayormente la construcción de la vía Guamote-Macas, sino la vía alternativa de Huamboya-Arapicos. La primera mas bien fue una propuesta del cantón Guamote, de sus comerciantes introductores de ganado y de redes familiares que se habían asentado a lo largo del camino de herradura. Paradójicamente, la estrecha relación histórica entre Guamote y Macas con la ubicación de colonos a lo largo del camino se constituyó en un obstáculo para la presentación de un frente único en la negociación por la construcción de dicho eje vial.

La vinculación estrecha entre un organismo regional, tal como es el caso del CREA y el Estado como garante, posibilitó el desembolso de un crédito internacional por parte del BID, el cual facilitó la construcción de la vía Cuenca-Macas en 1973, la que no hubiera sido posible realizarla desde los exiguos presupuestos estatales en tanto gobierno central, más aún de los municipios o consejos provinciales locales.

Pese a la menor distancia y a la vinculación histórica ya explicitada entre Guamote-Macas, se privilegió la construcción de la vía Cuenca-Macas. Respecto de esto un macabeo afirma: "...la vieja aspiración de Macas, la carretera por Guamote, desde hace tiempos, desde nuestros padres, desde hace cuarenta años, traían las palanquetas de Riobamba, se cruzaba a pie, el ganado de Macas salía, se llegaba a comercializar en Guamote, entonces fue una vía de mucha importancia. Pero más pudo la estratégica visión del CREA, con el señor Arízaga, se adelantó en venir para traer y descongestionar gente de Azuay y Cañar y colonizar. Si hubiésemos sucedido lo contrario, se hubiésemos descongestionado Chimborazo y hubiésemos estado en otra situación, sociopolítica inclusive" (Entrevista # 7).

b) LA RELACION ENTRE LA MICROREGION Y LOS ANDES: La presión desde los cantones por la integración.

La particular vinculación entre los Andes y la microregión, determinó que conforme avanzaba la vía Cuenca-Macas, se fueron consolidando centros poblados, cuyas fuerzas vivas, demandaron del Estado la construcción de ejes viales que partiendo de cantones de la sierra, se unieran con los cantones amazónicos ubicados en el corredor del Cutucú.

Al inicio la presión tuvo su origen y asiento geográfico en los cantones de las provincias serranas (Chimborazo, Cañar y Azuay), tal es el caso de los cantones de Guamote, Shoray, Paute, Gualaceo y Sígsig principalmente, los cuales pugnan por vincularse con la microregión bajo el móvil de la colonización. Posteriormente será desde los recién constituidos cantones amazónicos desde donde se estructura y organiza la presión por vialidad, la misma que advierte varias características.

Nos interesa resaltar acá las principales reivindicaciones que levantan tales cantones en torno a los ejes viales, para finalmente analizar el desarrollo de una acción colectiva en demanda del cumplimiento de vialidad (el caso del paro de Méndez). Todo ello se da en el contexto de una fragmentación de la demanda de los cantones (Morona, Sucúa, Méndez, Limón y Gualaquiza) de la microregión en su negociación frente al Estado.

Las demandas de articulación vial tendrían a nuestro juicio como causal explicativa el lugar de origen de la colonización de una parte y la mejor vinculación a la sierra de otra. Así, encontramos por ejemplo que el componente de colonos procedentes del cantón Paute asentados en Méndez pugnan por la construcción de la carretera Paute-Guarumales-Méndez, mientras que los colonos de Sísig asentados en Gualaquiza hacen lo propio por la construcción de la carretera Sísig-Gualaquiza. Todos ellos pugnan por tener un acceso más directo y por lo tanto más corto y rápido con los espacios geográficos colindantes.

Las principales demandas levantadas por los cantones de la microregión, giran alrededor de la construcción de los siguientes ejes viales: Guamote-Macas; Shoray-Sucúa; Guarumales-Méndez; Gualaceo-Limón y Sísig-Gualaquiza y Macas-Puyo (Mapa # 5):

1. Guamote-Macas. Esta vía vincularía a cantones de la provincia de Chimborazo, tal como es el caso de Guamote, con la cabecera provincial de Morona Santiago, Macas. Esta fue durante siglos, la única conexión entre el país con el sector macabeo. La presión inicial para su construcción provino de los campesinos de Guamote y pobladores de Macas y se dirigió principalmente a los gobiernos seccionales. Actualmente es el Estado quien tiene bajo su responsabilidad la construcción de esta vía.

2. La vía Shoray-Sucúa Es una demanda levantada por las fuerzas vivas del cantón Shoray del Cañar y del cantón Sucúa de Morona Santiago. Tiene interés por cuanto en Shoray existirían áreas no colonizadas y más hacia la sierra no hay áreas de propiedad individual o global de los Shuaras. La responsabilidad de su construcción recae en el Estado a través del Ministerio de Obras Públicas.

3. Guarumales-Méndez. Esta carretera se comenzó a gestar desde 1917, por sectores del Azuay, particularmente campesinos del cantón Paute, quienes junto a moradores del cantón Méndez en Morona, promovieron este proyecto. En la actualidad faltan por construirse 47 kilómetros para unir a Cuenca con la Méndez-Morona. Igual que las anteriores es el Ministerio de Obras Públicas quien tiene la responsabilidad de su construcción.

4. Gualaceo-Limón-Macas. Gualaceo es uno de los cantones del Azuay que más ha pugnado por articularse a la microregión "...ahora Gualaceo tuvo su visión y puso toda su influencia necesaria para iniciar la carretera Gualaceo-Limón, se hizo realidad luego de 40 años y más de haberse iniciado y se cumplió la Limón-Macas como ya expresamos gracias al esfuerzo del CREA" (Entrevista # 5).

5. Sígsig-Gualaquiza. Esta vía es una vieja aspiración de estos dos cantones. Actualmente están construidos 45 kilómetros desde Sígsig y 22 kilómetros desde Gualaquiza, con una separación de 23 kilómetros intermedios que impiden la conexión entre ambos pueblos.

6. Macas-Puyo. Esta vía fue construida a partir de los 80', a partir del interés de los gobiernos seccionales de Morona Santiago y de Pastaza. Es una carretera de vinculación entre esta provincia amazónica y la sierra centro (Tungurahua), la cual afectó sin duda el control del Azuay sobre la microregión.

Resumiendo, la provincia andina de Chimborazo trata de articularse desde Guamote utilizando el viejo camino de herradura a Macas, propuesta que tuvo dos variantes: Riobamba-Huamboya-Arapicos-Macas, desde el interés de hacendados de Chimborazo básicamente y la Guamote-Macas desde los pobladores de Guamote, quienes tenían lazos históricos con Macas gracias a su actividad ganadera. Cañar en cambio plantea la construcción de la vía Shoray-Sucúa a fin de articularse de mejor manera con esta parte de la microrregión. Azuay, por su parte, presenta básicamente dos propuestas de articulación que en todo caso confluyen en Cuenca: la Paute-Guarumales-Méndez y la Gualaceo-Limón. Adicionalmente tenemos que el cantón Gualaquiza, el cantón del sur de Morona Santiago el cual tiene un fuerte componente de sigseños, reclama la vía Sígsig-Gualaquiza,

- Acciones colectivas en la integración vial

La construcción de la vía de integración desde el sur (Cuenca-Macas), antes que desde el norte (Guamote-Macas), determinó como ya anotamos, un tipo particular de relación entre la microregión y los Andes. Los cantones amazónicos, que fueron consolidando su presencia por la colonización y construcción de esta vía, presentan reivindicaciones propias que buscan una mejor articulación con la sierra.

Se presenta así una situación que da asidero a la fragmentación de la demanda desde lo cantonal y no desde lo provincial. Efectivamente no será, como veremos, desde la articulación de los intereses provinciales que se presiona ante el Estado, sino desde la fragmentación de la demanda, producto del sostenimiento de reivindicaciones locales. Tal situación de dispersión de la demanda es producto, además, del aspecto espacial ya anotado, así como de la contraposición de intereses en juego los cuales tienen a la microregión como escenario.

Como ya se dijo, el sector macabeo, pugna históricamente por la vinculación con el norte, mientras que la avanzada colonizadora preponderante determinó una mayor presencia de colonos australes en la microregión. Con la apertura de la carretera principal, los cantones que se consolidaron fueron construyendo sus respectivos espacios de influencia y es desde estos espacios que se reivindica una vinculación vial más ventajosa.

Hasta los 80' la capital provincial (Macas), no tiene mayor peso en la microregión. Esta especie de ausencia de liderazgo de la capital provincial ante el resto de cantones determinó una fragmentación de la demanda. Otro elemento que explica la ausencia de una propuesta única desde la provincia, es la presión por la vinculación más ventajosa que desde las distintas provincias colindantes recibe la microregión, pues Morona Santiago limita con: Chimborazo, Cañar, Azuay, Pastaza y Zamora Chinchipe.

Esta fragmentación de la demanda, determinó que alrededor de tales reivindicaciones de articulación vial ya descritas, se organizaran movimientos de espectro local que pugnaron principalmente ante las instancias estatales, por la construcción de tales ejes viales. Los mecanismos de presión utilizados desde la sociedad civil micoregional fueron variados. No obstante desde la década de los 80' en adelante, se advierte la utilización del "paro cívico", por la mayoría de los cantones micoregionales.

En este apartado nos interesa describir las particularidades principales de una acción colectiva realizada por las fuerzas vivas de un cantón de la microregión de Morona Santiago, tal como es el caso del paro realizado para exigir la construcción de la carretera Paute-Guarumales-Méndez, por parte de la

población del cantón Santiago de Méndez. Este caso constituye un ejemplo demostrativo de la forma particular de presión hacia el Estado en demanda de la construcción de ejes viales y en lo esencial presenta características similares a las acciones llevadas a cabo por los demás cantones (Palora, Morona, Sucúa, Méndez y Gualaquiza).

- El Cantón Santiago de Méndez y la lucha por la articulación vial

La construcción de la carretera de Paute a Méndez es una antigua reivindicación, pues se comenzó a hablar de la apertura de esta vía ya desde 1917. Los principales promotores de esta obra fueron los moradores de los cantones directamente concernidos: el cantón Paute en el Azuay y el cantón Santiago de Méndez en Morona Santiago.

En un primer momento, la presión principal para su construcción, provino desde los campesinos y pobladores del Azuay quienes como ya expresámos han tenido vínculos históricos con la parte sur de Morona Santiago siendo el detonante principal de la colonización hacia esa zona las actividades auríferas, hasta la década de los 40' en que ésta producción decae.

Los mecanismos de presión utilizados para la construcción de la vía fueron varios, resaltando entre ellos la gestión directa ante instancias del poder local tales como los Municipios y Consejos Provinciales en el caso del Azuay ya que en la microregión no existió esta institución hasta los 70'. Posteriormente esta demanda, fue elevada al poder ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas, convirtiéndose de esta forma el Estado en la contraparte del conflicto.

Las gestiones ante los gobiernos seccionales y ante el Estado toparon siempre con la limitación fiscal. Así, por ejemplo, en el Presupuesto General del Estado se hacía constar con cierta regularidad partidas presupuestarias para la construcción de caminos de herradura que uniesen las cabeceras cantonales, pero las partidas presupuestarias destinadas a la construcción de carreteras eran menos usuales. Cuando estas partidas constaban en el presupuesto, sus montos eran bajos, en función de la capacidad fiscal del Estado.

Esta situación se explicaba, además, por la débil capacidad de negociación de los principales actores involucrados en la lucha por la construcción de una vía de conexión entre dos cantones, quienes en el contexto general del país no tenían mayor importancia política y económica. Además esto se veía agravado por la existencia de una vinculación con la región interandina desde la década de los 70' en que se construyó la carretera Cuenca-Macas.

Recién en la década de los 80', en el contexto de una mayor institucionalización estatal y fortalecimiento de los gobiernos seccionales, se crean las condiciones necesarias para una vez agotado el mecanismo de la gestión formal ya descrito, incorporar a la demanda por la construcción de la vía mencionada, la práctica del "paro cívico".

La acción colectiva del paro cívico (movilización, asambleas populares, cierre de vías y comercios, enfrentamientos con la fuerza pública, etc.) deriva directamente de las movilizaciones y formas de lucha que adoptan los movimientos sindicales y regionales en las nuevas condiciones sociopolíticas del país (cambio de régimen político, 1978 y estallido de la crisis de la deuda externa, 1983), con las huelgas del FUT y los paros realizados por distintas provincias en particular.

El primer paro cívico realizado por la población del cantón Santiago de Méndez fue en el año de 1987. Posteriormente se organiza un segundo paro en diciembre de 1988 a enero de 1989. Anterior a la construcción de la vía Cuenca-Macas, (la única vía de conexión con la Sierra,) no tenía sentido utilizar el recurso del paro. Con la construcción de tal arteria vial se supera la limitación objetiva que representaba la realización de un paro en un espacio aislado conectado con el resto solo mediante caminos de herradura y se crean las condiciones para desarrollar nuevas formas de enfrentamiento. El uso de este mecanismo de presión ante el Estado se explicaría también desde la emergencia y constitución en las últimas décadas de una sociedad civil, con distintos canales de organización y mediación, los cuales ya he descrito anteriormente (juntas cívicas, juntas parroquiales, comités de defensa, partidos políticos, etc).

Las principales características del primer paro cívico de 1987, fueron:

- se trató de una propuesta unilateral del cantón Santiago, el cual no convocó al cantón Paute en el Azuay, pese al mutuo interés por la construcción de la vía. Tampoco se convocó al resto de cantones de la microregión, por la

divergencia de propuestas de articulación vial levantadas por cada uno de ellos;

- el comité dirigente del paro, se formó sólo cuando la acción colectiva ya estaba en marcha;
- el comité presentó un pliego de peticiones demasiado extenso o sea, "... fueron muchos requerimientos que poníamos... agua potable, IETEL, la carretera Guarumales-Méndez, el hospital, todas las necesidades que eran y son urgentes" (Entrevista # 14).

En contraste en el segundo paro se advierte un mayor nivel de organicidad en el desarrollo del conflicto. Efectivamente se constituye con mucha anterioridad al evento, un Comité Pro-defensa de los Intereses del cantón Santiago, el cual tiene un funcionamiento más permanente. En esta ocasión se coordina con pobladores y campesinos del cantón Paute en el Azuay. En diciembre de 1988 se realiza una asamblea entre representantes de los dos cantones indicados. La organización responsable del paro cívico en el cantón Paute, es la Asociación Pan y Trabajo, que aglutina alrededor de 2.000 familias de dicho cantón y la que lidera la demanda por la carretera hacia Méndez. El Comité Pro Defensa, se percata de la importancia de buscar un aliado como es el caso de la Asociación Pan y Trabajo, con el fin de acumular fuerzas e incrementar la capacidad de negociación frente al Estado: "Nosotros hemos sido los protagonistas, antes había una divergencia con esta asociación Pan y Trabajo y el municipio de Paute. Ahora hemos logrado esa unidad, lo que pasó antes y esa fue nuestra falla: cantón Santiago inicia el paro solo, por otro lado solo la Asociación Pan y Trabajo por la misma causa, pero sueltos. Ahora lo que tratamos es hacer un solo bloque y hemos conseguido esa unidad." (Entrevista #14).

Pese a ser la vía Paute-Guarumales-Méndez, una demanda de antigua data (1917), primero se construyó la vía desde Méndez hacia la frontera con el Perú hasta Puerto San José de Morona (224 km). Esta situación fortaleció la demanda por la construcción de la vía Paute-Méndez. Tal comportamiento aparentemente errático del Estado se explicaría por cuanto la construcción de la vía Méndez-Morona hacia la frontera, se realizaba a partir del objetivo de la Seguridad Nacional, para tener acceso directo a la zona fronteriza en disputa con el Perú y no desde el interés de articulación con los Andes.

En tal sentido, la construcción de la Méndez-Morona fue cuestionada por las fuerzas vivas del cantón Santiago de Méndez, quienes alegaban que su alto costo "... no se justifica al momento, por cuanto no hay salida... nosotros hubiésemos preferido de que hubiese la vía de penetración de Paute a Méndez, luego continuar a Puerto Morona, pero el gobierno, hizo al revés...no se justifica la inversión que se realizó, por que, ¿qué sacamos con la vía de penetración de Méndez a Morona, pero no tenemos la vía de acceso al Azuay" (Entrevista # 15).

La vía que une a Méndez con Cuenca (Cuenca-Macas) es igualmente cuestionada por cuanto el tiempo de viaje en carros de transporte público es de siete a ocho horas: " Tiene una fuerte gradiente que impide viajar más rápido. Si se construyera la Guarumales-Méndez, en cambio, se haría tres ó cuatro horas, tendría poquísima gradiente, menos peligro, pasaría por toda la zona poblada, porque la Cuenca-Méndez actual, llega a Plan de Milagro y de allí a Gualaceo no hay gente. La diferencia en esta otra es que pasa por zonas pobladas y ricas en ganadería, agricultura, dése cuenta ¿cuánto ganaría el austro con estas zonas?". (Entrevista # 14).

El interés de las fuerzas vivas del cantón Paute con la construcción de la vía (Paute-Méndez), además de incrementar el flujo económico y comercial mediante una mejor y más provechosa relación con la microregión, no es la colonización, ya que esta área tiene una colonización antigua, sino por ser esta vía una potencial fuente de empleo. Con la construcción de la carretera se abrirían fuentes de trabajo, pues al haber "licitación automáticamente el Estado necesita mano de obra. Lo que sucede es que toda la gente es mano de obra calificada, son choferes, operadores de tractor, cargadora, todo eso, precisamente por el proyecto hidroeléctrico Paute, ellos ya tienen la experiencia y al abrirse una vía, cualquier firma que inicie va a necesitar los servicios de ellos" (Entrevista #15).

De lo expuesto se deduce que tanto los objetivos de los moradores del cantón Méndez, como los del cantón Paute, son similares, aún cuando estos tengan reivindicaciones particulares. En todo caso ello se traduce en reivindicaciones de ciudadanía, al pugnar los moradores de tales cantones por un trato similar al que se confiere al resto de provincias y cantones del país en contra del olvido y desatención oficial; pero también en expectativas detonadas por la

necesidad de vinculación al mercado de trabajo, en el sentido de que la iniciación de las obras viales requiere de mano de obra calificada y permite además mejorar condiciones de vinculación económica entre los centros poblados por donde pasa la vía.

- Los oponentes en el conflicto

El oponente principal de las acciones colectivas realizadas por las fuerzas vivas del cantón Santiago de Méndez cambia en el tiempo: de los gobiernos seccionales o de la JUNO en tiempos de los caminos de herradura hasta los 70', pasa posteriormente a tener como contraparte directa al Estado. Contra él se dirigen las acciones principales "... nos ofrecieron en tiempo de campaña la construcción de la carretera Paute-Guarumales-Méndez, incluso el año pasado el mismo Presidente Borja dijo, "luego de 15 días llamamos a licitación la Guamate-Macas y en 60 días estamos llamando a la Guarumales-Méndez, ...lo que nosotros queremos saber es si la van a hacer o no"(Entrevista # 14).

Las autoridades de ambas provincias presentaron documentos (diputados, gobernadores, prefectos, presidentes de los municipios y de los comités de defensa, al Ministro de Obras Públicas y al Presidente de la República, etc.) para que las instancias oficiales respectivas se pronuncien. Al no haber una respuesta positiva entonces los moradores de los cantones acudieron al paro cívico.

Para la organización del paro de 1989 se formó un Comité de Gestión a nivel provincial, conformado por el diputado, gobernador, prefecto Este comité nunca funcionó, por cuanto en la "primera comisión para salir a Quito, nos dejaron solos (presidente del Comité) junto al diputado." (Entrevista # 14). Tal actitud obedecería entre otras razones, al control sobre los funcionarios y militantes por parte del partido de gobierno, como es el caso de la Gobernación; pero a más de ello, lo que nos interesa resaltar acá , son los diversos intereses expresados al interior de la demanda, los cuales fragmentaron e impidieron la adopción de una posición única en tanto microregión.

Como manifestamos anteriormente, existen intereses concretos tras la construcción de las vías de conexión con la sierra, los cuales tienen su expresión política en la reivindicaciones y adhesiones que generan. En el

Comité de Gestión por ejemplo se encuentran representados los intereses del norte en tanto impulsores de la vía Guamote-Macas; de sectores que pugnan por la vinculación con Pastaza mediante la construcción de la vía Macas-Puyo; quienes defienden la articulación hacia el sur manteniendo la dependencia de la microregión respecto del Azuay con la consolidación de la carretera existente Cuenca-Macas y obviamente la presencia de las fuerzas vivas del cantón Santiago con su reivindicación motivo del paro, la construcción de la Paute-Méndez.

Así por ejemplo, desde la perspectiva de los dirigentes del último paro de Méndez, -quienes representaron al eje del Sur arriba reseñado-, se sostiene que "...ellas (las autoridades) son del norte, el prefecto depende de Pastaza y el gobernador depende de Riobamba, a él le interesa la Guamote Macas, así como al prefecto la Macas-Puyo, en ningún momento nos pueden apoyar a nosotros" (Entrevista # 14).

Otro nodo de oposición a la construcción de la vía Guarumales-Méndez es el que se origina en el cantón General Plaza (Limón), pues una de las reivindicaciones más sentidas de este cantón es la ampliación y mejoramiento de la actual carretera Gualaceo-Limón-Macas, que construyó el CREA: "Pero Limón se opone a la Guarumales-Méndez y Gualaquiza también, porque el transporte va a ser Cuenca-Méndez-Morona y estos dos cantones quedan aislados al sur...ellos están por mejorar la existente vía por Gualaceo" (Entrevista # 7).

Con las medidas de hecho impulsadas por el cantón Santiago, así como las realizadas por Limón y por Sucúa en su momento lo que se logró fue afectar el desenvolvimiento de las ciudades y cantones ubicados hacia el norte. El cierre de la vía tuvo un efecto boomerang, que se volvió en contra de sus protagonistas microregionales sin cumplir con su objetivo de llamar la atención de los poderes centrales.

Como dejamos anotado, la fragmentación de la demanda desde intereses constreñidos a lo cantonal, es una seria limitante para articular una propuesta más amplia. Esto es percibido por los propios interesados, quienes afirman que: "Deberíamos compartir la responsabilidad con los demás cantones, es decir que se haga un paro provincial, que no ha existido. Por la situación geográfica y

por que hemos estado servidos por la vía Cuenca-Macas, cuando es el paro solo de cantones a quien hacemos daño, es a nosotros mismos, en cambio hacer un paro en el Cañar, en la Sierra o en la Costa, obviamente si se afecta la economía del país, nosotros afectamos la comercialización del ganado pero nada más. "(Entrevista # 15).

- A modo de conclusiones

La responsabilidad de llevar adelante la integración vial tiene una evolución en el tiempo en la que participan varias instituciones como es el caso de la misión salesiana, la JUNO, el CREA, los gobiernos seccionales finalmente el Estado a través de sus ministerios como es el caso del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Así encontramos que:

- Los caminos de herradura preminentes hasta la década del 70', fueron en su mayoría impulsados bajo la dirección de los misioneros salesianos, mediante contrato con el Estado o mediante mingas autogestionarias de las comunidades. Cuando la magnitud de la obra rebasó la capacidad misional y se da un salto del camino de herradura a la carretera, se limita la posibilidad que tenían los salesianos de llevar adelante tales obras.
- Posteriormente el Centro de Reconversión Económica del Azuay Cañar y Morona Santiago (CREA), tendrá bajo su responsabilidad la construcción de las dos vías principales con que cuenta la microregión: la Cuenca-Gualaceo-Macas (1973), que une a las dos capitales provinciales, construída con fondos externos (BID) y la carretera Plan de Milagro-Gualaquiza (en convenio con el MOP) hacia el sur de la provincia. Pese a que la carretera Macas-Puyo cruza las cooperativas del CREA, esta institución no tenía ningún interés por su construcción: "Es necesario destacar en este punto que el MOP solicitó varias veces al CREA que asuma la construcción de la carretera... por su experiencia en obras similares (carreteras Limón-Macas e Indanza-Gualaquiza). Sin embargo, se ha negado a hacerlo, a pesar de que, paradójicamente, la Macas-Puyo es la única vía que puede sacar (a los proyectos de colonización) del estancamiento económico" (Salazar. 1986). Obviamente que esta actitud obedecía al interés de los poderes locales del austro por controlar la microregión, los cuales eran amenazados con la

construcción de una vía que rompía con la dependencia de la microregión respecto del Azuay.

A partir de los 80 surgen con mayor perfil instituciones regionales, tales como los municipios y el consejo provincial, los cuales acceden a préstamos del BEDE y adquieren equipos camineros (tractores, retro-excavadoras volquetes, etc.). Estos gobiernos seccionales tendrán bajo su responsabilidad la construcción de los distintos caminos de enlace entre las parroquias surgidas a partir de la colonización dirigida o espontánea de una parte y de lo fundamental de la construcción de la vía Macas-Puyo de otra, como un esfuerzo de los cantones de la parte norte de la microregión (Macas y Palora principalmente) por articularse con Pastaza y mediante esta provincia a la sierra centro (Tungurahua).

Finalmente a partir del proceso de institucionalización experimentado desde la década de los 80', será el Estado la instancia que de manera directa, tome bajo su responsabilidad la construcción de las principales vías de penetración como la Guamote-Macas, Shoray-Sucúa, Guarumales-Méndez, Méndez-Morona y la Sígsig-Gualaquiza. Las mediaciones de la Misión Salesiana y del CREA que existían anteriormente, agotan su rol en aspectos relacionados con la construcción vial.

En tal contexto, con la ruptura del aislamiento respecto de los Andes, se crearon las condiciones que permitieron incrementar tanto la presión como la capacidad de negociación de los actores microregionales frente al Estado. De la gestión personal en oficinas gubernamentales, en la época de los caminos de herradura, se pasa a la utilización del paro cívico como medida de presión ante el Estado.

En la elaboración de la demanda por parte de los actores microregionales, no se advierte una propuesta unitaria, por el contrario, lo más característico de este movimiento es la diversificación y fragmentación de las plataformas de lucha que se levantan desde los distintos cantones. Entre las causas que explican tal tipo de fragmentación de la demanda tenemos:

- La articulación con los Andes determinó un tipo peculiar de relación, ya que como anotamos, los poderes locales del Azuay lograron imponer sus

intereses y construir la vía de conexión por el trayecto más distante (Cuenca-Macas). Situación que tendía a favorecer a los cantones ubicados a lo largo de la carretera: Sucúa, Méndez y Limón en particular.

- Sucúa se convirtió en la ciudad desde la que estos grupos de poder direccionaban la ocupación de la microregión, en detrimento del cantón ubicado más al norte (Morona), en el cual se asienta la cabecera provincial: Macas.

Los dos elementos señalados -articulación vial peculiar y rol asignado a una de las ciudades- condujo a un debilitamiento de la influencia de actores como los macabeos, asentados en la la cabecera provincial. Esta situación de debilidad de un importante componente de la sociedad microregional, determinó que se produjera una ausencia de liderazgo provincial por parte de Macas a diferencia de lo que acontece en otras provincias amazónicas, como es el caso de Puyo con respecto a Pastaza, en las que intereses preponderantes a nivel provincial, son representados por sus capitales.

Si a lo anterior, incorporamos la presión por una mejor articulación vial existente en los cantones micoregionales y los cantones andinos, tendremos una fragmentación y diversificación de la demanda en la que más pesan las identidades y rivalidades por el origen y la mejor articulación con las ciudades de la sierra entre los distintos cantones y sus espacios de influencia, que la elaboración de una propuesta más incluyente desde la perspectiva provincial.

Tal situación de fragmentación y diversificación de la demanda pone en evidencia la incapacidad de los poderes locales, en proceso de constitución en la microregión, de elaborar una propuesta a nivel provincial, que mediatizando las demandas localistas busquen, en base de una identidad común, la presentación de propuestas unificadas ante el Estado, que redunden en una mayor capacidad de negociación frente a éste.

La fragmentación de la demanda expresada en los distintos intereses reivindicados por los cantones, las limitaciones de una sociedad civil que adquiere perfil principalmente desde los procesos de colonización en el marco de una modernización política en las últimas décadas y la débil presencia de poderes locales, crea un margen para el surgimiento de un mayor nivel de

conflictividad, el cual se refleja y concreta en los conflictos que hemos reseñado y que incluso llega a presentar rasgos anecdóticos tales como: la huelga de hambre del Prefecto Provincial del partido de gobierno exigiendo cien metros de cable para puentes pasarelas en la provincia. Paro cívico de un cantón por el fraude en la elección de la reina de belleza en un torneo galante; secuestro de una avioneta y su piloto para exigir atención a pedidos en San José de Morona; paros cívicos de todos los cantones de Morona Santiago; reivindicación del cantón Palora por la anexión a la provincia de Pastaza; conformación de movimientos por la provincialización de Gualaquiza en provincia de Quevedos, enfrentamientos armados entre colonos e indígenas etc.

La fragmentación de las demandas de los cantones de la microregión que tienen como eje a la integración vial se desvanece cuando se trata de la administración hacia lo interno de la microregión. Los pobladores y colonos de reciente y antigua data, asentados en los cantones ya enunciados, se aglutinan en un solo frente en lo que hace relación con el aprovechamiento de los recursos -principalmente la tierra- frente a las demandas planteadas por los indígenas Shuar y Achuar. Para desentrañar las características de este otro tipo de conflictos analizaremos el caso del proyecto Palora-Gualaquiza en Cutucú, así como de la declaratoria de la Zona de Reserva en Transcutucú, en los que los principales actores fueron el Estado, el CREA, la Federación Shuar y las organizaciones de colonos.

2. CONFLICTOS POR EL APROVECHAMIENTO Y LA ADMINISTRACION DEL ESPACIO MICROREGIONAL

- Antecedentes

Producto de la colonización impulsada por las principales instancias dinamizadoras que ha tenido la microregión - la Misión Salesiana y el CREA- se ha producido un proceso de colonización que ha experimentado en términos generales dos dinámicas distintas:

- la que ha tenido al valle del Upano, Namagoza y Zamora como destino y que data desde tiempos atrás y fue consolidada mediante la construcción por

parte del CREA de la carretera Cuenca-Macas, y que luego buscó afianzarse mediante la elaboración del proyecto Palora Gualaquiza y,

- aquella que pretendió ser impulsada hacia el Transcutucú (en forma masiva) a través de la declaratoria por parte del Estado de Zona de Reserva a esta parte de la microregión.

Estas dinámicas de colonización evidencian una tensión en la relación entre el sector colono e indígena, la que igualmente tienen sus particularidades en lo que hace referencia a la ocupación del espacio.

La llegada de migrantes a la microregión tuvo la característica de ser intermitente destacándose grandes momentos de desarrollo:

- La colonización antigua del siglo XVI que conformó el sector macabeo, con la fundación de ciudades por los españoles, como es el caso de Macas
- A principios del siglo se produce una colonización espontánea que se ubicó en la parte sur y fue motivada por las actividades auríferas. Con el establecimiento de destacamentos militares y de compañías petroleras (Shell), se produce una débil oleada colonizadora hacia transcutucú formándose los pueblos de Taisha y Macuma. Esta colonización en la década de los 60', fue fortalecida con el avance de la carretera Cuenca-Macas.
- Finalmente desde la década de los 70' tenemos en la microregión la colonización dirigida, impulsada por el CREA hacia la parte norte de la provincia (Upano -Palora) y a transcutucú con el proyecto San José de Morona.

Tal proceso colonizador implicó un desplazamiento de los indígenas shuar de parte de sus territorios tradicionales. Como observamos en el gráfico # 6 el sector colono ha consolidado su presencia a lo largo de todo el corredor del Cutucú, junto a la carretera Cuenca-Macas, la principal vía de penetración a la zona. No obstante existen, cual bolsones de resistencia a esta colonización, varios centros shuar como es el caso de los centros Kamanchaim, Kuchantza, Natentsa hacia el sur; cerca de la ciudad de Sucúa se encuentra el centro shuar Santa Teresita y Asunción y, cerca de Macas el centro shuar de Sevilla.

El río Upano se constituye en el primer obstáculo natural que confluye a detener la colonización, el otro es la cordillera de Cutucú, pues se observa un predominio de los centros shuar en el espacio que va desde la margen izquierda del río hasta la zona de Transcutucú. (Mapa #6).

Hacia las cooperativas del CREA, particularmente hacia la cooperativa Sinaí, existe un predominio de la colonización, que se asienta a lo largo de la carretera Macas -Puyo. Situación que en cambio varía a favor del sector indígena, desde el centro Shuar San José y Chiguaza hacia el norte. Ello obedece por un lado a que esta vía es de reciente construcción y por otro al poder organizativo de la Federación Shuar, el cual impidió se diera un proceso de replegamiento de territorios shuar a favor del sector colono en las últimas décadas tal como tuvo lugar en la parte sur de la provincia.

Pero si en los valles indicados se produce un replegamiento de los shuar ante el avance de la colonización, en Transcutucú en cambio se advierte un predominio de este sector, pues son pocos los pueblos y espacios ocupados por los colonos, como el caso por ejemplo de Taisha y de la cooperativa del CREA San José de Morona en la línea de frontera con el Perú.

La actual distribución del espacio en la provincia de Morona Santiago, a más de demostrarnos que no es "baldío" con tierras disponibles para la colonización, nos enseña que la misma ha originado un permanente enfrentamiento y conflicto entre los dos principales actores de la microregión: colonos y shuaras. En el desarrollo de este conflicto, el Estado, el CREA y la Federación Shuar, han jugado un rol protagónico. La lucha por defender los territorios ancestrales, es la reivindicación principal alrededor de la cual se produjo el surgimiento de la Federación Shuar.

Al inicio dada la debilidad de la Federación se aceptó, la entrega por parte del Estado de títulos individuales Este mecanismo fue una barrera temporal al proceso de arrinconamiento de la población shuar, pero no lo impidió, ya que bajo esta modalidad la tierra podía entrar como una mercancía al mercado, situación que se produjo con cierta regularidad y que se encuentra en la base de los conflictos que posteriormente se presentan en la microregión. Un dirigente de la Federación cuenta que: "Al inicio se empleó una mala política,

en Sucúa, en Sevilla se aplicaba lo de las propiedades individuales, cumpliendo con lo que dice el IERAC; pero luego comenzamos desde la organización a presionar y comenzar a hablar de títulos globales desde 1970, más o menos luego de 10 años de lucha por la legalización, ahora se quiere globalizar anulando los títulos individuales..." (Entrevista # 5).

En la mayoría de conflictos de tierras detectados en los últimos años en la microregión, como es el caso de los conflictos ocurridos en los centro Shuar de Asunción, Salvador Allende, Palora etc, se evidencia como causa originaria de los mismos, la compraventa por parte de colonos de fincas de indígenas que tenían títulos individuales. Varios indígenas de manera conciente o no comercializaron sus fincas, dando margen para el surgimiento de posteriores reclamos y enfrentamientos. Se trató desde la perspectiva de los indígenas entonces de un proceso de reapropiación de espacios cedidos a la colonización y que en base a la capacidad y poder de la Federación Shuar emprenden en el mismo.

Analizaremos el intento del CREA de articular una propuesta de consolidación de la colonización desde el río Palora al norte hasta Gualaquiza en el sur, mediante el proyecto Palora-Gualaquiza y abordaremos finalmente la derogatoria del decreto que creaba la Zona de Reserva en Transcutucú, como un intento desde el CREA y desde el Estado en tanto gobierno central, por administrar esta parte de la microregión.

- El Proyecto de Desarrollo Palora-Gualaquiza

Para abril de 1974, cuando concluyeron las obras del llamado Proyecto Upano-Palora descrito arriba y cuando el programa de colonización se encontraba ya en marcha, el CREA presentó al BID una solicitud de cooperación técnica y financiera con el objeto de impulsar el desarrollo integral de la provincia de Morona Santiago, mediante la consolidación de los asentamientos humanos que se habían formado hasta ese entonces y el apoyo al pueblo Shuar que se encontraba, decían, en pleno proceso de integración.

El proyecto formó parte del Programa de Desarrollo Rural Integral (DRI) para el quinquenio 1980-1985 y constó en el Plan Nacional de Desarrollo. Se iba a ejecutar una vez que el BID aprobara el préstamo correspondiente, mediante el

aval del Estado. Para lograr su aprobación, se organiza en todos cantones de la microregión, un movimiento de adhesión que involucra a sectores de la sociedad civil y del Estado. Simultáneamente se organiza la oposición de los pueblos indígenas representados por la Federación Shuar.

El área de influencia del proyecto, comprendía una franja longitudinal que abarcaba los valles del Palora, Upano y Zamora (Mapa # 7), con una extensión aproximada de 600.000 Has. en las que se asentaban alrededor de 50.000 habitantes, de los cuales el 24 por ciento pertenecían al pueblo Shuar, organizados en seis asociaciones (Mapa # 8), mientras que el 76 por ciento eran colonos de antigua y reciente data. Dentro del área del proyecto se encuentran todas las cabeceras cantonales y sus respectivas parroquias, quedando solo tres fuera de ésta área.

Los objetivos formales del proyecto eran entre otros: 1. realización de la personalidad campesina individual y colectiva; 2. respeto y apoyo a las entidades culturales; 3. provisión de servicios básicos de educación y saneamiento ambiental y; 4. fomento de la producción. Para el cumplimiento de estos objetivos el CREA adelantó convenios con distintas instancias del gobierno central:

- con el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), para el establecimiento por parte del CREA de una granja experimental, un vivero forestal y un centro de investigación y capacitación.
- con el Ministerio de Educación y Cultura (MEC), para que le facultase, como "organismo ejecutor del proyecto" la construcción y equipamiento de 46 locales escolares, un colegio en la Cooperativa 12 de febrero, un albergue para el colegio y la ampliación del colegio "Río Upano". Por su parte el MEC, se comprometía a nombrar profesores primarios (120) y secundarios (10), así como personal administrativo; el CREA y el MEC otorgarían becas a los estudiantes.
- con el Ministerio de Obras Públicas para que le facultase al CREA la realización de los estudios de 142 kms. de caminos vecinales y la construcción de 93 km de carreteras. El CREA por su parte se comprometía a terminar la construcción de los caminos en cinco años, tiempo en el que

realizaría las labores de mantenimiento y conservación utilizando su propio equipo y personal.

- con el IERAC, pues uno de los principales problemas que debía enfrentar este proyecto, era la falta de legalización de los poseionarios de tierras "baldías" dentro de un área de influencia; hasta esa fecha el IERAC había "entregado títulos de propiedad de 183.169 has., de un total de 385.484 hectáreas linderadas en el área del proyecto Palora-Gualaquiza quedando aún sin intervención, esto es pendiente de linderación 267.120 hectáreas. Además dentro de las tierras que quedan con títulos de propiedad, se han realizado operaciones de venta de derechos, acciones y mejoras a terceros, quedando éstos en igual situación que los poseedores sin título. Además se ha diagnosticado la existencia del problema minifundista que es necesario estudiarlo" (Convenio CREA-IERAC).

En tal contexto, las dos instituciones se comprometían a: 1. legalizar 122.315 has. linderadas pero no adjudicadas; 2. linderar 267.120,50 has. no intervenidas y, 3. investigar la situación de la propiedad de la tierra y el minifundio, para lo cual el CREA aportaría recursos destinados a cubrir gastos de personal técnico, administrativo y de servicios.

- con el INIAP, institución que se compromete con el CREA a brindar el asesoramiento técnico necesario para realizar investigación y adaptación de pastos y cultivos agrícolas tropicales; para ello el CREA, debía dotar de terrenos para la granja, personal técnico, jornaleros, equipos y vehículos y responsabilizarse por la ejecución de los planes y programas aprobados dentro del proyecto.

- Respaldo y oposición al Proyecto Palora Gualaquiza

El respaldo que obtuvo el proyecto por parte de casi todos los sectores sociales de la microregión fue notorio. Varias son las gestiones que estos realizaron a distintos niveles a fin de lograr del Estado el aval. Ante el BID, Presidencia de la República, CONADE, CREA y Ministerios se hicieron llegar las adhesiones pertinentes, mediante comunicados de prensa, oficios y comisiones de gestión por parte de las autoridades de la microregión (Nota # 7).

En tales acciones de adhesión se ponía de manifiesto que los componentes social, económico y político del proyecto favorecían indistintamente tanto a colonos como a shuaras y que por tratarse de un proyecto de consolidación de los asentamientos humanos existentes en el área el mismo no produciría conflicto en relación a la tenencia de tierras entre estos sectores.

Producto del trabajo realizado en la microregión por parte del CREA esta institución contaba con un gran respaldo y por consiguiente era la entidad más idónea para el desarrollo del Proyecto Palora-Gualaquiza. Los municipios que conforman la provincia (Palora, Morona, Sucúa, Méndez, Limón y Gualaquiza), se convirtieron en los principales aliados del CREA y en los canales de expresión de las fuerzas vivas de los cantones, pues es desde ellos que se organiza la convocatoria para definir las acciones de apoyo al proyecto. El sector macabeo, junto con los colonos del Azuay y del Cañar y los representantes de las instituciones públicas y privadas de la sociedad microregional, presentaron un frente común de presión por la ejecución del proyecto Palora Gualaquiza.

Este Proyecto creemos constituye el intento más ambicioso desde la institución regional del austro -el CREA- de administrar el espacio microregional mediante la consolidación de la colonización de los valles del Palora, Upano y Zamora. Proceso que sería complementado con la colonización de la Zona de Reserva en Transcutucú, situación que se había de alguna manera iniciado en el año de 1975 con el proyecto de colonización San José de Morona.

Ante la eminente ejecución del proyecto Palora-Gualaquiza, la Federación Shuar planteó en todos los espacios de discusión, denuncia y difusión, mediante foros, reuniones, visitas a autoridades, conferencias, comunicados etc. su tenaz oposición a la realización del mismo. Ello a pesar de que según señaló el CREA: "El proyecto en manera alguna atenta a los derechos humanos de la minoría étnica Shuar, localizada en Morona Santiago; al contrario acrecienta las posibilidades de dicha población... no tiene elementos de colonización sino más bien lo que se pretende es la consolidación del desarrollo de los habitantes Shuar del área del Proyecto; por lo tanto, la oposición inusitada de un grupo minoritario de dirigentes Shuar no se refieren al Proyecto en sí mismo sino a otra materia cual es la derogatoria de un Decreto, el 31-34 -A." (CREA, 1980). En esta comunicación se expresa claramente la estrategia que para defender al

proyecto utilizaría posteriormente el CREA en el desarrollo del conflicto, al tratar de negociar por separado, el Proyecto Palora Gualaquiza de una parte y la Zona de Reserva de otra. Contrastando esta visión del conflicto con la sustentada por la dirigencia de la Federación Shuar, la que nunca separó -Proyecto y Reserva- sino que mas bien fueron abordadas como una sola propuesta de acción del CREA hacia la microregión.

- La Zona de Reserva para el CREA

El Decreto 3134-A (6-02-1979), expedido por la dictadura militar, declaraba Zona de Reserva Nacional toda el área que comprende los valles de los ríos Mangosiza, Cangaima y Macuma, tributarios del Morona; y el valle del río Huasaga, desde la cordillera del Cutucú (Transcutucú) al este y entre el río Pastaza al norte y la línea fronteriza de facto al sur y sureste (Mapa # 9). El CREA era la principal institución responsable de impulsar una política encaminada a crear y/o consolidar en dicha reserva asentamientos poblacionales que permitieran una efectiva integración física y económica al resto del país. Esta propuesta de Reserva tenía como antecedentes la implementación por parte del CREA del proyecto de colonización San José de Morona en transcutucú en la frontera con el Perú.

La derogatoria de tal decreto fue la condición puesta por la Federación Shuar para negociar el apoyo a dicho proyecto, por cuanto lo que se pretendía mediante la oposición al proyecto Palora-Gualaquiza, (en donde el sector shuar se encontraba en desventaja), era la derogatoria de la Zona de Reserva en Transcutucú, espacio donde la preminencia Shuar es sin duda evidente. En tal sentido se pronunció la dirigencia de la Federación Shuar, la que se refleja por ejemplo en la comunicación del Obispo-Vicario Apostólico de Múzquiz al Director del CREA: " ...cumpló mi promesa de comunicarle la entrevista que tuve con algunos miembros del Consejo de Misiones y los dirigentes de la Federación Shuar... afirmó su Presidente que como resolución por parte de la Federación estarían dispuestos a iniciar y tomar acuerdos en favor del Proyecto "Upano Palora Gualaquiza", siempre que fuera cancelado el proyecto 31-34-A ... y que se relaciona con la colonización del territorio que desde el río Palora al límite de la frontera con el Perú." (Archivo General del CREA).

Ante la oposición de la Federación Shuar, el CREA presentó un proyecto de Decreto en la Cámara Nacional de Representantes, en la que para contemporizar con la Federación se planteaba que la "política poblacional que se llevará a cabo en la Zona de Reserva Nacional, declarada mediante decreto 3134-A, se lo hará respetando las propiedades que en forma individual y colectiva tuvieron los pueblos Shuar, asentados en dicha zona. Con la participación de éstos, se deberá planificar y ejecutar programas y proyectos que las beneficien directamente" (Proyecto de Ley).

La Reforma al Decreto 3134-A trataba de cambiar algo para en el fondo no cambiar nada, maniobra en la que no cayó la Federación la cual continuó oponiéndose al proyecto Palora-Gualaquiza. De allí que el CREA a más de esta estrategia de búsqueda de consenso, fortaleciera junto al sector colono la presión desde la región por la firma del crédito y ejecución del proyecto. Así tenemos que "una vez que comprobé como diputado, que el proyecto Palora Gualaquiza, estaba fracasando por oposición de la Federación Shuar en razón que ellos no veían conveniente, ya que no les daba muchos privilegios al sector Shuar, junto al CREA hicimos un trabajo de búsqueda de respaldo de todas las fuerzas vivas de los centros cantonales de Morona, Palora, Macas, Sucúa, Méndez, Limón y Gualaquiza. Hacíamos asambleas populares para concretar un respaldo firmado por las fuerzas vivas de respaldo al proyecto. Se hizo un documento enorme de respaldo y también se lo envió hacia los poderes centrales para que el BID pueda o no resolver el préstamo. Sin embargo a pesar de este respaldo que se adquirió a nivel de centros cantonales, no dio efecto" (Entrevista # 7).

El respaldo se lo buscó incluso a nivel de Centros Shuar como en Yuganza y Metzankim y Anankas (Asociación Shuar de Limón Indanza) y de los Centros Shuar Angel Rouby, Kurints, Njembaime, Cusuimi, Bomboiza. En fin, mediante la cooptación de algunos Centros Shuar se buscaba menguar la legitimidad de la dirección de la Federación Shuar. Incluso en comunicados de profesores de colegios y escuelas se reivindicaba la condición étnica de tales profesores para darle mayor contenido y peso a las comunicaciones (Ver comunicaciones de respaldo).

Producto de la oposición de la Federación Shuar principalmente, el Proyecto Palora-Gualaquiza fracasó, al no ser aprobado por el BID el préstamo requerido

por el CREA. Igualmente la Zona de Reserva plantada por el gobierno militar a favor del CREA también fue derogada.

- La victoria de la Federación Shuar

En el proceso de enfrentamiento de la Federación Shuar -que se oponía a la realización del proyecto- con la sociedad colona que junto a la institución regional mediadora impulsaba su concreción, se disputaba la administración del espacio en lo que hace relación al aprovechamiento y propiedad de los recursos desde dos perspectivas distintas: la del sector colono representado por el CREA y los municipios, así como por las llamadas fuerzas vivas de la microregión; y, por los pueblos indígenas que defendían un espacio cultural tanto en Cutucú (área del Proyecto) como en Transcutucú (Zona de Reserva).

En este proceso se advierte una victoria del pueblo Shuar, pues desde su constitución en 1964, era la primera vez que se enfrentaba en forma abierta y organizada con el otro componente de la sociedad microregional-el sector colono- teniendo como dirimente del conflicto al Estado. Si bien es verdad que en una primera etapa se produjo un proceso de replegamiento de la población shuar hacia el margen izquierdo del río Upano y hacia la zona de Transcutucú, en el conflicto descrito en cambio, se advierte una victoria desde el sector shuar, al haber de una parte, detenido la implementación del Proyecto Palora-Gualaquiza y de otra, al haber logrado la derogatoria de la Zona de Reserva en Transcutucú.

Si bien es verdad que el conflicto en torno a la tierra siempre estuvo subyaciendo a las relaciones entre colonos e indígenas en el área del proyecto, también es cierto que antes de 1979, desde el Estado no se había amenazado una parte importante del espacio cultural y geográfico de los Shuar y Achuar: Transcutucú. Este fue amenazado, por un lado con la expedición del proyecto 3134-A, y por otro con la implementación del proyecto Palora Gualaquiza, el cual otorgaba al CREA la administración unilateral de toda la franja del proyecto. Esto se hubiera traducido a nuestro juicio en una intensificación del proceso colonizador y en un incremento de la conflictividad social.

El enfrentamiento entre el sector colono, junto con los municipios, las organizaciones populares e instancias institucionales bajo la conducción del

CREA, con la Federación Shuar, permitió a esta última medir fuerzas en su relación con el sector colono y ganar como actores políticos en fuerza y legitimidad no solo respecto a sus afiliados, sino también hacia el resto de la sociedad microregional. La presencia de la Federación Shuar en el espectro político no podría en adelante ser ignorada. Se establece así un nuevo tipo de relación con el Estado que profundiza y genera un espacio de negociación particular, en el que por regla general se ha privilegiado antes que el enfrentamiento como mecanismo de presión, los acuerdos, la concertación y la negociación, estableciendo una diferencia, por ejemplo, con la Organización de Pueblos Indígenas de Pastaza OPIP, la que años después (1978) se organiza y crece bajo una tónica general de movilización y enfrentamiento con el Estado.

La victoria de la Federación expresada en la paralización del crédito del BID, así como en la derogatoria del decreto 3134-A que creaba la Zona de Reserva en Transcutucú, tiene distintas causas explicativas, entre las más importantes tenemos:

- El giro que instancias crediticias internacionales como el BID y el Banco Mundial, habían experimentado en sus políticas, ya que luego de la Conferencia de Estocolmo en 1972, así como de los desastrosos impactos contra el medio ambiente y las poblaciones indígenas producidos en países amazónicos y especialmente en el Brasil (como resultado de grandes proyectos de desarrollo como el Gran Carajás o la represa de Tucuruí), determinó que a partir de 1975, estas entidades crediticias exigieran la incorporación de la variable de impacto ambiental para la aprobación de préstamos orientados a la construcción de infraestructura en zonas de bosque húmedo tropical y demostraron un mayor interés y preocupación por el bienestar de los pueblos indígenas.
- La debilidad del Estado ecuatoriano en la microregión, el cual tuvo que delegar la responsabilidad de la administración de este espacio a instituciones tales como la Misión Salesiana y el CREA. Esta es una constante hasta la década de los 80, en que se advierte un proceso de mayor presencia institucional del Estado en la Amazonía en general y en la microregión en particular, lo cual creó un espacio en el cual los Shuar pudieron moverse con mayor facilidad, teniendo como aliados de este proceso a los salesianos. Así como al sector colono (macabeos y pobladores de los cantones) como ya

señalamos con una incapacidad de articular propuestas que tuvieran aliento provincial, primando así las demandas restringidas al nivel local.

- El papel protagónico que jugó la Misión Salesiana, cuyo accionar no se limitó exclusivamente a cumplir con las tareas vinculadas a la evangelización de almas, sino que avizoraron la amenaza que significaba la colonización para la reproducción de las formas de vida y de la cultura de los pueblos indígenas y jugaron un importante rol en el proceso organizativo de los Shuar. Tal opción por los indígenas les ocasionó enfrentamientos con el sector colono y especialmente con los pobladores de Sucúa, la ciudad desde la que se dirigiría lo fundamental de la colonización y de la avanzada del “sur” del Azuay.
- Débiles núcleos o nodos de poder en una sociedad civil en proceso de complejización y diferenciación, resultado principalmente de lo cerrado del sector macabeo y de un sector colono conformado por campesinos sin tierra y carentes de capital, que reeditaban en la microregión, sus condiciones de vida en los Andes, sin lograr articular por las razones expuestas, una propuesta desde y para la microregión en su conjunto.
- El nivel organizativo alcanzado por la Federación Shuar desde su fundación en 1964, la que en base a una estructura piramidal compuesta por centros, asociaciones y la Federación, dirigió lo fundamental de la oposición al sector colono y al CREA. Este proceso organizativo se consolidó gracias al apoyo de los salesianos, pero también a las formas de vinculación social desarrolladas por la Federación, mediante propuestas como la de desarrollo ganadero, educación radiofónica, centros de capacitación, infraestructura organizativa, programa de aviación, programa de comercialización etc. lo cual le dotó a la organización de un perfil propio y de legitimidad ante sus afiliados y el resto de la sociedad microregional.

En resumen, éstas creemos son las causas externas e internas que se conjugaron para hacer posible que la Federación Shuar pudiese convertirse en un interlocutor con fuerza en la microregión. El Estado y los gobiernos seccionales por ejemplo, reconocen su protagonismo, lo cual se expresa claramente en los diferentes convenios de obras y servicios que pasan por el conocimiento y participación de la Federación.

- Lo que se encontraba en juego

Lo que se encontraba en juego en este conflicto entre el CREA y el sector colono, por un lado, y los pueblos indígenas Shuar y Achuar organizados en la Federación Shuar, por el otro, no era la aprobación o negación de un préstamo para el desarrollo rural integral de la microregión, sino más bien el control de la administración del espacio desde los intereses del austro andino representados por el CREA o desde los intereses de los indígenas representados por la Federación.

En dicho momento histórico el CREA, llegó a su punto más alto de incidencia en la microregión como mediador del Estado ante la sociedad microregional. El respaldo que el CREA recibe desde varias instancias de la sociedad microregional, es casi unánime:

- Las fuerzas vivas de todos los cantones y parroquias se pronunciaron abiertamente a su favor dando un respaldo a su proyecto de desarrollo.
- Los gobiernos seccionales de ese entonces, se caracterizaban por una debilidad política, administrativa y financiera, lo cual lleva a que sus propuestas sean subordinadas y subsumidas por el CREA "...por la estrechez económica del Consejo Provincial y de los municipios, no podemos llegar con nuestra obra en forma satisfactoria a fin de alcanzar la consolidación de los asentamientos humanos..." (Comunicaciones Consejo Provincial-CREA). Si bien es cierto que éstos últimos no tenían suficiente fuerza para negociar con el CREA y el Estado desde sus propias iniciativas y requerimientos, se advierte en cambio que en la dinámica del conflicto van ganando legitimidad ante la población, constituyéndose en los espacios de convocatoria, discusión, información y alianzas, así como en portavoces de las demandas de apoyo al CREA y al Proyecto Palora-Gualaquiza.

El CREA en este proceso fortalece su relación con el Estado pues al impulsar el Proyecto Palora Gualaquiza y la Zona de Reserva, esta institución tiene mejores condiciones para administrar desde su perspectiva la microregión. Adicionalmente, mediante la firma de convenios con instancias del gobierno central como Ministerios, profundiza su rol como delegado del Estado y toma

bajo su directa responsabilidad las actividades más diversas: educación, vialidad, linderación de tierras, salud, investigación, capacitación etc. Desde esta institución se pretende hacer entonces lo que desde el Estado no se hizo nunca.

No obstante lo expuesto el Proyecto se paralizó y la Zona de Reserva fue derogada. La oposición de la Federación Shuar en tal sentido podría ser entendida como la defensa de un espacio étnico por parte del pueblo Shuar y Achuar en contra del intento del CREA de ordenar y administrar la microregión desde intereses del austro andino. Se crea así la posibilidad de que nuevas instituciones tales como los gobiernos seccionales y organizaciones como la misma Federación Shuar asuman directamente la conducción del desenvolvimiento microregional.

NOTAS

1. En la Amazonía, las carreteras llamadas "vías de penetración al Oriente" comenzaron a construirse a San Miguel, Santa Rosa de Sucumbios; Quito-Papallacta-Baeza-Napo; Ambato-Baños-Puyo; Riobamba-Huamboya o por Chanalá a Macas; Azogues-Zhoray-Sucúa; Cuenca-Paute-Méndez-Morona; Gualaceo-Limón-Yaupi; Sigsig-Chiguinda-Rosario -Gualaquiza; Loja-Zamora; Loja-Vilcabamba-Chito-Zumba. (Miguel Egües). De las cuales han sido concluidas solo la Quito-LagoAgrio-Napo; Ambato-Baños-Puyo; Gualaceo-Limón-Macas o Gualaceo-Limón-Gualaquiza, por último la Loja-Zamora.
2. Cubrir la distancia que existente entre las principales ciudades de la microregión, demoraba una o más jornadas (una jornada equivale a un día de camino), así encontramos que Méndez por ejemplo "...está unido a Paute por un camino de herradura que es bueno, relativamente, se lo hace en cuatro jornadas... Hay también el camino Méndez-Yacupí, se lo hace en seis jornadas, cinco a pie y una en canoa. La capital provincial, Macas, se comunica con Méndez por una trocha apta para caballos, aunque no tiene lastre, es muy lodosa, el trayecto se lo realiza en tres jornadas: Macas-Sucúa-Chinimbime-Méndez..." (Ver Granja J.C. 1948).
3. Actualmente pese al tiempo transcurrido, la carretera se encuentra sin construir. Por el frente de Guamote está concluida hasta el sitio llamado Cebadas, falta Laguna Negra que se encuentra en construcción. Por el frente de trabajo de Macas, se encuentra construida Playas-Alshi-9 de Octubre (24 Km.) y 9 de Octubre-Macas (32 Km).
4. "El macabeo se adaptó a esta selva, tenemos que para salir a Riobamba, demoraba ocho a diez días, entonces apenas había un intercambio de comercio, no había aquí ciertos productos, se traía de allá. Al vivir aquí cuatrocientos y más años, el hombre macabeo ha sido creativo, en la supervivencia. Por ejemplo en las trampas para cazar aves, las llamamos las taulas, para cazar el conejo, la guatusa...En cuanto a la alimentación, se hace el ayampaco, con pescado negro, hojas de planta y hongos de árboles, es cocinado al vapor. Se hace también la morcilla de hoja de yuca, el tamal de yuca... En relación a la vestimenta hasta fines del siglo anterior no se utilizaba el zapato, pero poco a poco con los fines de viajar a Guamote o a Cutucú, de ir al trabajo de desbroce, por que es bien peligroso y ponsoñozo, entonces viene lo del zapato, que era la protección del pie con un cuero simple de venado, que se lo llamba chaquicara... En cuanto al intercambio, si bien había dinero, este no era de uso común, pues no tenía casi valor entre los macabeos. ¿Cómo era el modus vivendi en esos tiempos? yo tengo mi finca, mi casa, mis haberes, si un vecino, un familiar, del barrio, etc. no tenía por decir algo, la miel, simplemente mandaba a decir con uno de sus hijos que le preste la botella de miel, y se le mandaba, pero religiosamente, apenas molía la caña, devolvía todo lo que se le prestó, igual con la panela, con el maní con la carne de res, etc. El trabajo se lo realizaba mediante la randimpa, es el "cambia mano", en los trabajos de sembrío, de desbroce, de limpieza de la chacra, del tumbado de maíz, etc. quien tenía ese trabajo, notificaba a los demás, a los vecinos y familiares y todo el mundo iba a la randimpa, tal día estaban allí unas 10 ó 15 personas, se trabajaba todo el día, con la ayuda de la upichidora, que era la encargada de dar ánimo y chicha a los participantes. Para el comercio empezaron a venir los guamoteños, por el ganado que se lo sacaba a pie, y otros productos. Pero la forma especial de ser de los macabeos no es producir en grande sino para el consumo familiar, se usufructuaba para la familia... Cuando los sembríos eran grandes..., si había un excedente se vendía, pero sino, siempre se mantenía una reserva, por que sabía que tenían que volver a sembrar, esto con todos los productos, se mantenía hacia la supervivencia de la unidad microfamiliar, no se incorporaba al mercado.

Poco a poco comienza a venir el comercio y compran y compran, eso se inició con el ganado.”(Entrevista # 12).

5. Mientras la carretera Cuenca-Macas avanzaba, se iban consolidando mediante la colonización varios centros poblados como Sucúa, Huambi, Logroño, Chupianza, Chirimbiní, Tayusa, Agua Grande, Méndez, Bella Unión, Chimbanaza, Cambanoca, Yuganza, El Rosario y Limón, los que formarían sus respectivos hinterlands y presionan por una vinculación más ventajosa con las provincias andinas.
6. En efecto los accionistas nacionales de la ERCO pertenecían a grupos económicos poderosos de Tungurahua, Azuay y Pichincha, principalmente de los industriales de Tungurahua vinculados tradicionalmente a la industria cauchera quienes concurren con el más fuerte contingente de acciones locales a la constitución de la fábrica llantera y opusieron resistencia a su instalación en Azuay reclamando para Tungurahua el puesto de privilegio. (Quintero, 1991).
7. Comunicaciones entre las cuales destacaban: Diputados, Prefecto, Gobernador Alcalde, Presidentes de los Municipios, Director Provincial de Educación, Gerente del Banco de Fomento, Correos, Cooperativas de Ahorro y Crédito, Tribunal de Menores, Directores de Escuelas, Centro Agrícola, Registro Civil, Hospital Centro de Salud, IESS, Cuerpo de Bomberos, Rectores de Colegios, Notaria del Cantón, Cámara Artesanal, Operaciones Aéreas, Cooperativas de transporte, Registrador de la Propiedad, Jefe provincial de Salud, Jefe Agropecuario, Sindicato de Choferes, Consejo Deportivo Provincial, Clubes Deportivos, UNE provincial, etc.