



UNIVERSIDAD DEL AZUAY

Facultad de Ciencias Jurídicas

Escuela de Estudios Internacionales

**ANÁLISIS DE LAS RELACIONES COMERCIALES BRASIL-
ECUADOR ENTRE LOS AÑOS 2008 A 2012, Y LA FUTURA
INCIDENCIA DE LA RUTA MANTA-MANAOS.**

**Trabajo de graduación previo a la obtención del título de
Licenciado en Estudios Internacionales, Mención Bilingüe en
Comercio Exterior.**

Autor: María Lorena Villavicencio Tacuri

Director: Econ. Luis Tonon Ordóñez

Cuenca, Ecuador

2014

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi hermano y mis abuelos. A ti Mateo por cuidarme, protegerme y estar conmigo siempre. Gracias por ser mi ángel del cielo y velar por mí y mi madre.

A mis abuelos Hilda y Julio, pilares fundamentales de mi vida y mi educación. Mis héroes, gracias por su entrega y cuidado; gracias por ser más que mis abuelos, mis padres.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por todas sus bendiciones y a todas aquellas personas que contribuyeron para la realización este trabajo, a de manera especial a mi madre Lorena, a quien le debo todo lo que soy. Gracias a su entrega y responsabilidad he podido culminar esta importante etapa de mi vida y quien me enseñó que para ser una gran madre, se requiere ser una gran mujer. A mis tíos Hernán, René y Patricia gracias por su apoyo incondicional.

Adicionalmente, deseo expresar un agradecimiento a quienes fueron un pilar importante y contribuyeron en el desarrollo de esta tesis: Ing. Alberto Zambrano, Ing. Mónica Lazo, Ing. Timmy García, e Ing. Boris Coellar.

Finalmente, agradezco a mi Director de Tesis Econ. Luis Tonon, por el tiempo dispensado y por su ayuda incondicional para alcanzar este objetivo.

ANÁLISIS DE LAS RELACIONES COMERCIALES BRASIL-ECUADOR ENTRE LOS AÑOS 2008 A 2012, Y LA FUTURA INCIDENCIA DE LA RUTA MANTA-MANAOS.

| | |
|--|-------------|
| DEDICATORIA | i |
| AGRADECIMIENTOS | ii |
| RESUMEN | viii |
| INTRODUCCIÓN | ix |
| CAPITULO I. ANÁLISIS DE LA RELACIÓN ECONÓMICA BRASIL-ECUADOR. 1 | |
| 1.1 Comercio Exterior..... | 1 |
| 1.1.1 Instrumentos internacionales de comercio de los que forma parte Brasil. 1 | |
| 1.1.1.1 Instrumentos de comercio de los que forma parte Brasil, como miembro de la Organización Mundial de Comercio (OMC). | 2 |
| 1.1.1.2 Instrumentos de comercio de los que forma parte Brasil en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). | 3 |
| 1.1.1.3 Instrumentos de comercio de los que forma parte Brasil, como miembro fundador del Mercado Común del Sur..... | 17 |
| 1.1.2 Instrumentos internacionales de comercio de los que forma parte Ecuador. | 18 |
| 1.1.2.1 Instrumentos de comercio de los que forma parte Ecuador, como miembro de la Organización Mundial de Comercio (OMC). | 18 |
| 1.1.2.2 Instrumentos de comercio de los que forma parte Ecuador en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). | 19 |
| -Acuerdos Regionales para la Apertura de Mercados: | 19 |
| -Acuerdos en materias complementarias como la Cooperación Económica y Comercial: | 19 |
| -Acuerdos en materias complementarias referentes a los Obstáculos Técnicos al Comercio. | 20 |
| -Acuerdos en materias complementarias concernientes a la Promoción Comercial: | 20 |
| 1.1.2.3 Instrumentos de comercio de los que forma parte Ecuador, como miembro fundador de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). | 20 |
| 1.1.3 Balanzas Comerciales. | 21 |
| 1.1.3.1 Balanza Comercial de Brasil. | 21 |
| 1.1.3.2 Balanza Comercial del Ecuador..... | 23 |
| 1.1.3.3 Balanza Comercial Bilateral..... | 25 |
| 1.1.1 Principales productos comercializados bilateralmente. | 26 |
| 1.1.4 Actuales Rutas Comerciales entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico. | 28 |
| 1.1.4.1 Canal de Panamá. | 30 |

| | |
|---|-----------|
| 1.1.4.2 Estrecho de Magallanes | 31 |
| 1.1.5 Futuras Rutas Comerciales entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico. | 33 |
| 1.1.5.1 Estrecho de Bering | 33 |
| 1.1.5.2 Vía marítima atravesando los hielos boreales | 33 |
| 1.1.5.3 Nicaragua y su Canal Interoceánico..... | 34 |
| 1.1.5.4 México y su corredor terrestre multimodal | 34 |
| 1.1.5.5 Corredor logístico Manta-Manaos..... | 34 |
| Conclusión..... | 35 |
| CAPITULO II. ANÁLISIS GEOGRÁFICO Y FÍSICO DE LA RUTA MANTA-MANAOS..... | 36 |
| 2.1 Contexto en el que se desarrolla la ruta multimodal Manta Manaos. | 36 |
| 2.1.1 Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)..... | 36 |
| 2.1.1.1 Objetivos Generales, Específicos y Acciones del COSIPLAN..... | 37 |
| 2.1.2 Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA en el marco del COSIPLAN. | 39 |
| 2.1.2.1 Funciones de la IIRSA dentro del COSIPLAN | 41 |
| 2.1.2.2 Líneas de Acción de la IIRSA | 42 |
| 2.1.2.3 Planificación Territorial Suramericana | 42 |
| 2.1.2.4 Ejes de Integración y Desarrollo | 44 |
| 2.1.2.5 Eje del Amazonas | 44 |
| 2.1.3 Ecuador como integrante de la IIRSA..... | 50 |
| 2.1.3.1 Eje Andino | 51 |
| 2.1.4 Planteamiento del Corredor Multimodal Manta- Manaos | 52 |
| 2.1.4.1 Trayecto Vía Terrestre del Corredor Multimodal Manta-Manaos. . | 53 |
| 2.1.4.2 Trayecto Vía Fluvial del Corredor Multimodal Manta-Manaos. | 56 |
| 2.1.4.3 Sistemas Operativos de Transporte Multimodal..... | 58 |
| 2.1.4.4 Facilitación de Pasos de Frontera | 60 |
| 2.1.4.5 Instrumentos de Financiamiento..... | 61 |
| CAPÍTULO III IMPACTOS DE LA RUTA MULTIMODAL MANTA-MANAOS | 63 |
| 3. 1 impacto comercial | 63 |
| 3.1.1 Proceso Comercial | 63 |
| 3.1.1.1 Sin la Ruta Manta-Manaos..... | 63 |
| 3.1.1.2 Con la Ruta Manta-Manaos..... | 65 |
| 3.2 IMPACTO SOCIAL | 68 |
| 3.2.1 Impacto en la Comunidad..... | 68 |

| | |
|---|-----------|
| 3.2.2 Implicaciones para los pueblos originarios Taromenane y Huaorani..... | 70 |
| 3.3 IMPACTO AMBIENTAL | 71 |
| 3.3.1 Incidencia de la Ruta Manta-Manaos..... | 71 |
| 3.3.2 Efectos para la biodiversidad, flora y fauna..... | 71 |
| 3.3.2.1 Impacto en el Parque Nacional Yasuní..... | 73 |
| CONCLUSIONES FINALES | 75 |
| GLOSARIO..... | 79 |
| ANEXOS | 81 |
| BIBLIOGRAFÍA | 83 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|----|
| Tabla 1. Acuerdos comerciales preferenciales de los que se beneficia Brasil a través del sistema generalizado de preferencias. | 3 |
| Tabla 2. Acuerdos regionales de Brasil para la apertura de mercados... .. | 5 |
| Tabla 3. Acuerdos del alcance parcial y complementación económica de Brasil..... | 8 |
| Tabla 4. Acuerdos del alcance parcial y complementación económica de Brasil..... | 11 |
| Tabla 5. Acuerdos de Brasil de alcance parcial promoción, facilitación del comercio. | 13 |
| Tabla 6. Acuerdos de Brasil de alcance parcial en materia de transporte, medio ambiente, entre otros..... | 16 |
| Tabla 7. Exportaciones de Brasil al mundo en miles de dólares. | 21 |
| Tabla 8. Importaciones de Brasil al mundo en miles de dólares..... | 22 |
| Tabla 9. Balanza comercial de Brasil en miles de dólares..... | 22 |
| Tabla 10. Exportaciones de Ecuador al mundo en miles de dólares... .. | 23 |
| Tabla 11. Importaciones de Ecuador al mundo en miles de dólares. . | 24 |
| Tabla 12. Balanza comercial de Ecuador en miles de dólares..... | 24 |
| Tabla 13. Principales productos exportados por Ecuador hacia Brasil, expresados en miles de dólares | 26 |
| Tabla 14. Principales productos importados por Ecuador desde Brasil, expresados en miles de dólares. | 27 |
| Tabla 15. Principales beneficiarios del canal de Panamá..... | 30 |
| Tabla 16. Proyectos de los que forma parte Ecuador en el Eje Amazonas..... | 50 |
| Tabla 17. Avance de los proyectos de Ecuador hasta enero de 2013, dentro del marco de la IIRSA. | 51 |
| Tabla 18. Proyectos de los que forma parte Ecuador en el Eje Andino..... | 52 |
| Tabla 19. Proceso de comercialización a través del Corredor Multimodal Manta-Manaos..... | 67 |
| Tabla 21. Superposición de las comunidades nativas de la Amazonía ecuatoriana. | 69 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| Gráfico 1. Exportaciones e importaciones de Brasil..... | 23 |
| Gráfico 2. Balanza comercial bilateral en miles de dólares. | 25 |
| Gráfico 3. Modos de transporte internacional..... | 28 |
| Gráfico 4. Crecimiento del volumen del comercio de mercancías y del PIB mundiales, 2005-2014(estimado). | 29 |
| Gráfico 5. Ubicación del estrecho de Magallanes..... | 32 |
| Gráfico 6. Tráfico marítimo en el estrecho de Magallanes desde 1997 a 2008..... | 33 |
| Gráfico 7. Organigrama de la iniciativa IIRSA en el COSIPLAN. | 40 |
| Gráfico 8. Gráfico del área de influencia del Eje Amazonas..... | 45 |
| Gráfico 9. Grupos de proyectos que forman parte del Eje Amazonas. | 46 |
| Gráfico 10. Grupos de proyectos que conforman el Eje Amazonas. ... | 47 |
| Gráfico 11. Proyecto ancla y proyectos afines del grupo acceso a la hidrovía del Napo. | 48 |
| Gráfico 12. Proyectos del grupo: acceso a la hidrovía del Napo. | 49 |
| Gráfico 13. Trazado del Corredor Multimodal Manta-Manaos..... | 53 |
| Gráfico 14. Trazado de la vía terrestre perteneciente del Corredor Multimodal Manta-Manaos..... | 55 |
| Gráfico 15. Trazado de la vía fluvial perteneciente del Corredor Multimodal Manta-Manaos..... | 56 |
| Gráfico 16. Trazado de la Ruta manta-Manaos-Belem..... | 57 |
| Gráfico 17. Proceso de comercialización sin el Corredor Multimodal Manta-Manaos..... | 64 |
| Gráfico 18. Proceso de comercialización a través del Corredor multimodal Manta-Manaos..... | 66 |
| Gráfico 19. Distancias desde Tokio hacia determinados aeropuertos de América. | 68 |
| Gráfico 20. Gráfico de la superposición de las comunidades nativas de la Amazonía ecuatoriana..... | 72 |
| Gráfico 21. Áreas de posibles impactos ambientales del tramo fluvial proyecto Manta-Manaos. | 73 |

RESUMEN

Se ha desarrollado el estudio de las relaciones comerciales Brasil-Ecuador entre los años 2008 a 2012 y la futura incidencia de la Ruta Manta-Manaos.

El análisis económico se ha basado en las Balanzas Comerciales de cada país, la Balanza bilateral y los distintos acuerdos internacionales en materia comercial.

También se ha determinado el contexto de la Manta-Manaos, su desarrollo, impacto comercial, social y ambiental y la operatividad de la Ruta como nexo bioceánico. Para esto, se han utilizado recursos bibliográficos físicos y digitales, entrevistas y visitas de campo.

Tras todo el proceso de investigación realizado se pudo concluir que el intercambio comercial bilateral podría potenciarse por ahora, a través de temas como el cambio de matriz productiva ecuatoriana o futuros acuerdos de comercio bilateral.

El corredor bioceánico a través de Manta implica la suma de múltiples esfuerzos e infraestructura para llegar a lograr un alto grado de efectividad. Por lo que, en el momento no es viable considerarlo como Punto Hub oceánico. Sin embargo, la Ruta si se desarrollaría en su totalidad fortalecería en primera instancia el desarrollo interno y de la Amazonía del Ecuador.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo hace referencia a los distintos actores, indicadores y variables que configuran la relación comercial Brasil-Ecuador entre los años 2008 a 2012 y la futura incidencia de la Ruta Manta-Manaos. Cabe destacar que luego del trabajo de investigación realizado sobre el tema planteado, se hará referencia de la Ruta Manta-Manaos bajo el nombre propio sobre el que fue concebida la misma, "Ruta Multimodal Manta-Manaos".

Se ha considerado este tema debido a la importancia e implicaciones políticas, económicas, sociales, ambientales y geoestratégicas, que presenta.

Se pretende analizar cuál es el contexto de las relaciones comerciales bilaterales entre Brasil y Ecuador. Adicionalmente, se pretende exponer el entorno en el que se desarrolla la Manta-Manaos, e identificar el impacto de la misma en el ámbito comercial, social y ambiental

Para este trabajo se ha realizado una investigación basada en estudios descriptivos, explicativos y de campo. Para el estudio de campo se realizó la visita al Parque Nacional Yasuní y a tramos correspondientes a la Ruta Multimodal Manta-Manos.

CAPITULO I. ANÁLISIS DE LA RELACIÓN ECONÓMICA BRASIL-ECUADOR.

Introducción

El presente capítulo presenta un análisis del comercio exterior de Brasil y Ecuador. A más de plantear las Balanzas Comerciales de cada país, se ha destacado la balanza comercial bilateral.

Dicha balanza es clave debido a que si se pretende establecer un Corredor Multimodal que conectaría a Brasil y Ecuador; se debe tomar en cuenta cuales serían los beneficios que mediante el comercio cada país podría recibir. Incluso se ha tomado en cuenta a los instrumentos internacionales de comercio de cada país, debido a que a través de la articulación de los mismos se pueden obtener mayores facilidades para el comercio regional y sobre todo para el intercambio bilateral.

Adicionalmente, se ha considerado las rutas comerciales actuales y futuras, las cuales facilitarán la comprensión del proceso de comercialización Brasil-Ecuador. Incluso, se ha mencionado a uno de los proyectos bilaterales que más se ha discutido en los últimos dos años.

Dicho proyecto conocido como el Corredor Multimodal Manta-Manaos ha sido el centro de la agenda bilateral. En Ecuador gran parte de la planeación estratégica estatal se ha configurado entorno al Corredor; debido a que el gobierno ecuatoriano pretende convertir a la Manta-Manaos en el punto Hub de conexión entre el océano Pacífico y el Atlántico, en pro de lograr el desarrollo del país y de la región.

1.1 Comercio Exterior.

1.1.1 Instrumentos internacionales de comercio de los que forma parte Brasil.

Actualmente la República Federativa del Brasil es uno de los pocos países de Sudamérica que ha logrado incrementar notablemente su presencia el

ámbito internacional, sobre todo por su participación en el comercio regional y mundial; pues, se ha consolidado como un referente de desarrollo.

En el aspecto comercial, Brasil, al ser miembro de la Organización Mundial de Comercio (OMC) desde el 1º de enero de 1995; ha enmarcado su política comercial bajo los parámetros establecidos por dicha organización; sin embargo, al pertenecer a distintas asociaciones, organismos e instituciones internacionales, tiene establecidos determinados acuerdos, a los cuales se hará referencia posteriormente.

1.1.1.1 Instrumentos de comercio de los que forma parte Brasil, como miembro de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

-Participante en el Protocolo relativo a las negociaciones comerciales entre países en desarrollo (PTN).¹ (OMC)

-Beneficiario del Sistema Global de Preferencias Comerciales entre Países en Desarrollo (SGPC).²

En la siguiente tabla podemos distinguir, los países con los cuales Brasil es beneficiario a través del SGP, cabe destacar que dichos países se encuentran en una posición geográfica estratégica, lo cual le da a Brasil una ventaja, al permitirle comerciar con países situados en cada uno de los continentes.

¹ El PTN, sintetiza el acuerdo comercial autónomo de carácter preferencial en el que se prevé el intercambio de concesiones comerciales y arancelarias, mutuamente beneficiosas entre los países signatarios. http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/es/ptn/trt_ptn.pdf

² El SGPC es un acuerdo firmado por los países miembros del G77 (a la fecha lo han ratificado 48 países) que otorga preferencias comerciales no recíprocas entre países en desarrollo, bajo el amparo jurídico de la denominada "Cláusula de Habilitación" del GATT. (INIA, 2004)

Tabla 1. Acuerdos comerciales preferenciales de los que se beneficia Brasil a través del sistema generalizado de preferencias.

| Países Otorgantes | Entrada en vigor inicial |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| Australia | 01/01/1974 |
| Canadá | 01/07/1974 |
| Unión Europea | 01/07/1971 |
| Japón | 01/07/1971 |
| Nueva Zelanda | 01/01/1972 |
| Noruega | 01/10/1971 |
| Rusia, Bielorrusia, Kazajstán | 01/01/2010 |
| Suiza | 01/03/1972 |
| Turquía | 01/01/2002 |
| Estados Unidos | 01/01/1976 |

Fuente: Organización Mundial de Comercio (OMC)³

Elaboración: Villavicencio Lorena.

1.1.1.2 Instrumentos de comercio de los que forma parte Brasil en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

La ALADI, a través de su tratado constitutivo de 1980, estableció un marco de cooperación económica y política con el objetivo de formar un mercado común latinoamericano, en el que se establezcan múltiples instrumentos comerciales y a su vez se distingan tratamientos diferenciales en base al nivel de desarrollo de sus integrantes.

Incluso, por medio de la Nomenclatura de la Asociación Latinoamericana de Integración basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (NALADISA); facilita el comercio mediante el establecimiento de partidas, subpartidas y códigos numéricos que permiten un mejor funcionamiento e interpretación de Sistema Armonizado Latinoamericano.

³ <http://ptadb.wto.org/Country.aspx?code=076>

En la página web de la ALADI, se establecen tres mecanismos específicos, los cuales se detallan a continuación.

-**Preferencia arancelaria regional** que se aplica a productos originarios de los países miembros frente a los aranceles vigentes para terceros países.

-**Acuerdos de alcance regional** (comunes a la totalidad de los países miembros).

- **Acuerdos de alcance parcial**, con la participación de dos o más países del área. (ALADI)⁴

Dichos mecanismos son importantes, ya que a través de los mismos los distintos países basan su comercio. En el caso de Ecuador y Brasil los acuerdos de alcance regional y parcial son parte sustancial en el intercambio de mercaderías, sobre todo en las materias de: desgravación arancelaria y promoción del comercio; complementación económica, tributaria, aduanera, sanitaria; preservación del medio ambiente; cooperación científica y tecnológica; normas técnicas, entre otras.

En los cuadros a continuación se detallará más a profundidad, los distintos Acuerdos que posee Brasil en el marco del ALADI:

⁴ http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf/VSITIOWEB/quienes_somos

Tabla 2. Acuerdos regionales de Brasil para la apertura de mercados.

| Tipo de acuerdo y descripción | Protocolos | | | | | Protocolo de adecuación |
|---|---|--|--|---|---|--|
| | Tercer protocolo | Noveno protocolo | Décimo primer protocolo | Décimo tercer protocolo | Décimo quinto protocolo | Segundo protocolo |
| <p>AR.AM Nº 1 Aprobación de las nóminas de productos para los cuales los países miembros conceden, sin reciprocidad, la eliminación total de gravámenes y demás restricciones, cuando sean originarios de Bolivia.</p> | <p>Registra productos que Rusia otorga a Bolivia, para ampliar su respectiva nómina de productos.</p> | <p>Brasil otorgará un incremento anual automático del 5% de los cupos para determinados productos, renovable anualmente.</p> | <p>Brasil otorga a Bolivia incremento del 5% de los cupos registrados en la nómina de apertura de mercados, para la importación de los productos sujetos a contingentes, sea de volumen físico o de valor, sin perjuicio de las negociaciones sobre productos específicos.</p> | <p>Aumento 5% en los cupos otorgados por Brasil para la importación de los productos sujetos a contingente, sean de volumen físico o de valor, sin perjuicio de los incrementos que se acuerden en negociaciones sobre productos específicos.</p> | <p>Se incorporan productos a la nómina de apertura de mercado otorgada por Brasil y se fijan requisitos específicos de origen para el sector prendas de vestir.</p> | <p>Amplia a la NALADISA la clasificación de los productos negociados por Brasil.</p> |

Fuente: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/Vaperturaweb>

Elaboración: Villavicencio Lorena.

| Tipo de acuerdo y descripción | Protocolos | | | |
|--|---|---|---|---|
| | Primer protocolo | Tercer protocolo | Décimo primer protocolo | Décimo quinto protocolo |
| AR.AM N° 2 Aprueba las nóminas de productos para los cuales los países miembros conceden, sin reciprocidad, la eliminación total de gravámenes y demás restricciones, cuando sean originarios del Ecuador. | Amplia las listas de productos negociados por Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay y Uruguay. | Amplia la lista de productos negociados por Brasil. | Brasil otorga a Bolivia incremento del 5% sobre los cupos fijados para los productos que se encuentran sujetos a contingentes de volumen físico o valor. cupos registrados en la nómina de apertura de mercados, para la importación de los productos sujetos a contingentes, sea de volumen físico o de valor. | Amplia los cupos otorgados por Brasil para la importación de un producto. |

| Tipo de acuerdo y descripción | Protocolos | | | Protocolo de adecuación |
|---|--|---|---|---|
| | Primer protocolo | Tercer protocolo | Décimo protocolo | Segundo protocolo |
| AR.AM N° 3 Aprueba las nóminas de productos para los cuales los países miembros conceden, sin reciprocidad, la eliminación total de gravámenes y demás restricciones, cuando sean originarios del Paraguay. | Amplia las listas de productos negociados por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, México, Perú, Uruguay y Venezuela. | Amplia la lista de productos negociados por Brasil. | Modifica las condiciones otorgadas a productos negociados por Brasil. | Amplia a la NALADISA la clasificación de los productos negociados por Brasil. |

Fuente: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/Vaperturaweb>

Elaboración: Villavicencio Lorena.

Como distinguimos en la tabla presentada anteriormente por medio de la ALADI en pro de facilitar la apertura de mercados, Brasil concede eliminación total de gravámenes y demás restricciones a productos sean originarias de Bolivia, Ecuador y Paraguay.

Adicionalmente, en el caso de Bolivia, se extienden los registros para productos que Rusia otorga a Bolivia y se definen requisitos específicos de origen para el sector prendas de vestir. En el caso de Ecuador se amplía las listas de productos negociados por Argentina, Brasil, Chile, México, Paraguay y Uruguay.

La eliminación de los gravámenes entre Brasil y Ecuador, se puede apreciar claramente a través del sistema aduanero ECUAPASS, mediante el cual se puede identificar la partida del producto y en el valor del gravamen es cero. Finalmente, para Paraguay también se consideran los productos negociados con Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, México, Perú, Uruguay y Venezuela.

Tabla 3. Acuerdos del alcance parcial y complementación económica de Brasil.

| Tipo de acuerdo y descripción | Protocolos adicionales | | |
|---|--|---|---|
| | Quinto Protocolo | Sexto Protocolo | Séptimo Protocolo |
| <p>AAP.CE N° 2</p> <p>El Acuerdo tiene por objeto promover entre los países signatarios el máximo aprovechamiento de los factores de producción y estimular su complementación económica, basándose en el establecimiento de un programa de desgravación del intercambio recíproco entre Brasil y Uruguay.</p> | <p>Incorpora el programa de liberación del sector automotor.</p> | <p>Modifica el registro de la preferencia para el producto "Kits (CKD) de los demás vehículos para el transporte de mercaderías".</p> | <p>Incorpora preferencias de Brasil y regula comercio bilateral de algunos productos.</p> |

Fuente: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vaceweb?OpenView&Start=1&Count=800&Expand=36#36>

Elaboración: Villavicencio Lorena.

| Tipo de acuerdo y descripción | Protocolos adicionales | | | | | | | |
|--|---|---|--|---|---|---|---|--|
| | Segundo Protocolo | Tercer Protocolo | Cuarto Protocolo | Quinto Protocolo | Sexto Protocolo | Séptimo Protocolo | Octavo protocolo | Décimo Protocolo |
| AAP.CE N° 14 El Acuerdo tiene entre otros objetivos, facilitar la creación de las condiciones necesarias para el establecimiento de un mercado común entre Argentina y Brasil. | Brasil exonera del pago del adicional del flete para la renovación de la marina mercante. | Argentina exonera del pago del gravamen sobre fletes de transporte internacional. | Amplía el régimen de complementación económica del sector automotor. | Incorpora preferencias de Brasil en el sector pesquero. | Fija cupo para 1992 de ómnibuses y camiones | Profundiza y modifica preferencias amplía lista común de bienes de capital. | Amplía cupo del sector de bienes alimenticios; modifica preferencias de neumáticos. | Profundiza preferencias para el metanol. |

Fuente:<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vaceweb?OpenView&Start=1&Count=800&Expand=36#36>

Elaboración: Villavicencio Lorena.

| Tipo de acuerdo y descripción | Protocolos Adicionales | | | | | | |
|---|--|---|--|--|---|---|--|
| | Segundo Protocolo | Tercer Protocolo | Cuarto Protocolo | Quinto Protocolo | Séptimo Protocolo | Octavo protocolo | Décimo Protocolo |
| <p>AAP.CE N° 18</p> <p>El Acuerdo tiene por objeto facilitar la creación de las condiciones necesarias para el establecimiento de un mercado común entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay constituirse de conformidad con el Tratado de Asunción.</p> | <p>Contiene disposiciones en materia de certificación y control del origen y sanciones administrativas a aplicarse ante casos de falsedad de los certificados de origen.</p> | <p>Tercera reducción de las listas de excepciones. Los productos retirados se benefician de una preferencia de 68% a partir del 1/1/1993.</p> | <p>Decisión CMC N° 1/91 Protocolo de Brasilia para la Solución de Controversias.</p> | <p>Cuarta reducción de las listas de excepciones. Los productos retirados se benefician de una preferencia de 82% a partir del 1/1/1994.</p> | <p>Decisiones CMC N° 6/94 y 23/94 "Régimen de Origen MERCOSUR".</p> | <p>Sustituye el Régimen General de Origen del Acuerdo y sus modificaciones, por el Reglamento de Origen de las Mercaderías en el Mercado Común del Sur y establece Requisitos Específicos de Origen a aplicarse a los productos del Régimen de Adecuación que, por las alícuotas practicadas, se encuadren como excepción al Arancel Externo Común.</p> | <p>Protocolización de la Decisión CMC N° 09/01 "Condiciones de acceso en el comercio bilateral Brasil – Uruguay para productos provenientes de Zona Franca de Colonia"</p> |

Fuente: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vaceweb?OpenView&Start=1&Count=800&Expand=36#36>

Elaboración: Villavicencio Lorena.

De los acuerdos de alcance parcial y complementación económica Brasil establece un programa de desgravación del intercambio recíproco con Uruguay e incorpora al sector automotriz a través de la modificación del registro de las preferencias para Kits (CKD) de los demás vehículos para el transporte de mercaderías. Adicionalmente, establece la facilitación de la creación de las condiciones necesarias para el establecimiento de un mercado común con los miembros del MERCOSUR, como lo son las disposiciones para certificados de origen.

Tabla 4. Acuerdos del alcance parcial y complementación económica de Brasil.

| Tipo de acuerdo y descripción | Protocolos Adicionales | |
|---|--|--|
| | Segundo Protocolo | Tercer Protocolo |
| <p>AAP.CE N° 58-59</p> <p>El presente Acuerdo tiene, entre otros objetivos, el establecer el marco jurídico e institucional de cooperación e integración económica y física que contribuya a la creación de un espacio económico ampliado que tienda a facilitar la libre circulación de bienes y servicios y la plena utilización de los factores productivos, en condiciones de competencia entre las Partes Signatarias, así como el formar un área de libre comercio entre las Partes Contratantes, mediante la expansión y diversificación del intercambio comercial y la eliminación de las restricciones arancelarias y de las no-arancelarias que afectan el comercio recíproco.</p> | <p>Régimen para productos originarios de zonas francas o áreas aduaneras especiales suscripto entre Brasil y Perú.</p> | <p>Establece determinadas condiciones en el Acuerdo de Complementación Económica N° 58, Anexo II-C, Apéndice II-C, preferencias otorgadas por Perú a Uruguay, para el producto "Tops" de lana, clasificado en el ítem NALADISA (96) 5105.29.10</p> |

Fuente:<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vaceweb?OpenView&Start=1&Count=800&Expand=36#36>

Elaboración: Villavicencio Lorena.

Los Acuerdos de alcance parcial y complementación económica número 58 y 59, permiten que, a través de un marco jurídico e institucional se busque establecer una zona de libre comercio entre sus miembros.

Incluso se contempla dentro del acuerdo un régimen para productos originarios de zonas francas o áreas aduaneras especiales, suscrito entre Brasil y Perú.

Este dato es de gran relevancia debido a que le da una ventaja competitiva a Perú, no sólo porque facilita su comercio con Brasil, sino porque al incluir zonas francas como Manaus en Brasil, puede potenciar futuros proyectos como los son la transportación de mercaderías desde Iquitos hacia Manaus.

Tabla 5. Acuerdos de Brasil de alcance parcial promoción, facilitación del comercio.

| Tipo de acuerdo | Descripción | Observaciones |
|---|---|---|
| <p>AAP.PC N° 2 Acuerdo de alcance parcial de promoción del comercio.</p> | <p>El Gobierno de la República de Bolivia y el Gobierno de la República Federativa del Brasil, convienen en suscribir un Acuerdo de Alcance Parcial de Promoción del Comercio (suministro de gas natural), que se regirá por las disposiciones del Tratado de Montevideo 1980 y por la Resolución N° 2 del Consejo de Ministros, conforme a la legislación interna vigente de cada país.</p> | <p>Artículo 8.- El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su suscripción y tendrá una duración indefinida. El país signatario que desee denunciar el presente Acuerdo podrá hacerlo una vez transcurridos 35 años de su entrada en vigor, mediante comunicación escrita a la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración, el respectivo instrumento de denuncia. En este caso, la denuncia surtirá efecto 4 años después de haberse efectuado el mencionado instrumento.</p> |
| <p>AAP.PC N° 5 Acuerdo de alcance parcial de promoción del comercio.</p> | <p>Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos Gobiernos, según poderes que fueron otorgados en buena y debida forma, depositados oportunamente en la Secretaría General de la Asociación Suscribir un Acuerdo para la Facilitación de Comercio que se denominará "Acuerdo de Recife", con la finalidad de establecer las medidas técnicas y operativas que regularán los controles integrados en frontera entre sus signatarios, Acuerdo que se regirá por las normas del Tratado de Montevideo 1980 y la Resolución 2 del Consejo de Ministros, en cuanto fueren aplicables, y por las disposiciones establecidas.</p> | <p>Artículo 18.- El presente Acuerdo regirá a partir de la fecha de su suscripción y tendrá duración indefinida.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>Aap.pcn°7 Facilitación de comercio.</p> | <p>Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos Gobiernos según poderes que fueron otorgados en buena y debida forma, depositados oportunamente en la Secretaría General de la Asociación, Suscribir al amparo del Tratado de Montevideo 1980 y la Resolución 2 del Consejo de Ministros de la Asociación, un Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas, el que se regirá por las disposiciones determinadas.</p> | |
| <p>AAP.PC N° 8 Acuerdo de alcance parcial para la facilitación del transporte multimodal de mercancías.</p> | <p>Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos Gobiernos según poderes que fueron otorgados en buena y debida forma, depositados oportunamente en la Secretaría General de la Asociación, Suscribir al amparo del Tratado de Montevideo 1980 y la Resolución 2 del Consejo de Ministros de la Asociación, un Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías, el que se regirá distintas disposiciones.</p> | <p>El presente Acuerdo se aplica a los Contratos de Transporte Multimodal con requisitos de: el lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal e indicado en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal, en el cual el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia esté situado en un Estado Parte del presente Acuerdo, ó lugar estipulado en el Contrato de Transporte Multimodal e indicado en el Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal, en el cual el Operador de Transporte Multimodal haga la entrega de las mercancías que se encuentran bajo su custodia, esté situado en un Estado Parte del presente Acuerdo.</p> |

Fuente: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vpaíses/brasil>

Elaboración: Villavicencio Lorena.

Mediante los Acuerdos del alcance parcial de promoción y facilitación del comercio consta el Acuerdo con Bolivia para el suministro de gas natural.

Entre los países de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, se constituye el "Acuerdo de Recife", que tiene como objetivo definir medidas técnicas y operativas que regularán los controles integrados en las fronteras de los países miembros. Incluso, dentro del mismo grupo de países también se fija el Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Adicionalmente, se define un acuerdo para la facilitación del transporte multimodal de mercancías entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay; lo cual es beneficioso porque si en un futuro el Ecuador desea comercializar y transportar productos a gran escala, puede potenciar el alcance del acuerdo en mención y por medio de Brasil ampliar su mercado.

Tabla 6. Acuerdos de Brasil de alcance parcial en materia de transporte, medio ambiente, entre otros.

| Tipo de acuerdo y descripción | Descripción | Observaciones |
|--|---|--|
| <p>AAP.A14TM N° 3 Acuerdo sobre transporte internacional terrestre.</p> | <p>Adopta una norma jurídica única a aplicar en el transporte internacional terrestre.</p> | <p>El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir del 1° de febrero de 1990 para los países que lo hayan puesto en vigor administrativamente en sus respectivos territorios. Para los demás países, entrarán en vigencia a partir de la fecha en la cual lo pongan en vigor administrativo en sus territorios y tendrá una duración de cinco años prorrogables automáticamente por períodos iguales.</p> |
| <p>AAP.A14TM N° 10 Acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera.</p> | <p>Establece normas para armonizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por medios terrestres, así como aquellas que regulan la responsabilidad del porteador.</p> | <p>Artículo 26.- Vigencia y Duración.- 1.- El presente Acuerdo regirá treinta (30) días después de la fecha de notificación a la Secretaría General de la ALADI sobre su entrada en vigor en sus respectivos territorios. 2.- El presente Acuerdo tendrá una duración de cinco años, prorrogables automáticamente por períodos iguales, salvo manifestación en contrario de un país signatario, en cuyo caso deberá procederse a su renegociación. 3. Las disposiciones contenidas en este Acuerdo regirán exclusivamente para los países signatarios y adherentes a partir de su puesta en vigor.</p> |
| <p>AAP.A14TM N° 12 Acuerdo, marco de comercio e inversión celebrado entre el MERCOSUR y los países miembros del mercado común centroamericano (MCCA).</p> | <p>Acuerdo marco de comercio e inversión entre el MERCOSUR y el Mercado Común Centroamericano (MCCA).</p> | <p>Artículo 8.- El presente Acuerdo entrará en vigencia en la fecha de su suscripción, excepto para los países Signatarios que requieran completar los procedimientos internos de aprobación legislativa. Para estos Países el Acuerdo entrará en vigencia cuando se hubieren completado dichos procedimientos. El Acuerdo tendrá una duración indefinida.</p> |

Fuente: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/vpaíses/brasil>

Elaboración: Villavicencio Lorena.

En los acuerdos expuestos en la tabla anterior, se resalta los que se encuentran dentro del área de transporte, especialmente el Acuerdo sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná; ya que para Ecuador representa una potencial oportunidad para el comercio futuro con Uruguay y Paraguay.

1.1.1.3 Instrumentos de comercio de los que forma parte Brasil, como miembro fundado del Mercado Común del Sur.

El Mercado Común del Sur, se encuentra conformado por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela y Bolivia. Adicionalmente, entre sus estados asociados están Chile, Colombia, Perú, Ecuador, Guyana y Surinam.⁵ El MERCOSUR, a través de su Tratado Constitutivo, promueve la libre circulación de bienes y servicios, por medio de los mecanismos de eliminación de derechos aduaneros, disposiciones referentes a restricciones no arancelarias, definición de un arancel externo común, establecimiento de políticas comerciales y macroeconómicas, entre otros. (MERCOSUR)

La inherencia del MERCOSUR en el comercio de América del Sur es clave, en el caso de Brasil la tendencia de varias de sus políticas comerciales se rige a través de decisiones consensuadas como bloque económico.

De los Acuerdos mencionados en el Anexo.1, cabe destacar que a nivel MERCOSUR, se han establecido Acuerdos de libre comercio con países de Oriente Medio y de África. Sobre todo vale destacar la importancia de los Acuerdos con países como India y Sudáfrica, los cuales al formar parte de los denominados BRICS, se encuentran en el auge del desarrollo y por lo tanto representan una gran oportunidades para sus socios comerciales.

Finalmente, en el marco del Mercado Común del Sur cabe destacar su relación con la Comunidad Andina de Naciones. En el 2005 "a los Países Miembros del MERCOSUR se les otorgó la condición de Países Asociados

⁵ De los Estados miembros del MERCOSUR Paraguay, se encuentra temporalmente suspendido, Bolivia está en proceso de adhesión y los estados de Guyana y Surinam se encuentran en proceso de ratificación.

de la Comunidad Andina, y viceversa, y en el marco de la ALADI, se han suscrito los Acuerdos de Complementación Económica No. 36, 58 y 59 que establecen los parámetros de las relaciones comerciales entre los ocho países". (CAN)⁶

Los Acuerdos antes mencionados, involucran medidas sanitarias y fitosanitarias; normas, reglamentos técnicos; mecanismos de solución de controversias; entre otros. Y constituyen una plataforma clave para para la región Sudamericana, por que a más de promover una área de libre comercio de bienes y un programa de liberación comercial para determinados productos, facilita la integración de los bloques comerciales. (CAN)

1.1.2 Instrumentos internacionales de comercio de los que forma parte Ecuador.

La República del Ecuador a lo largo de su historia ha basado su comercio en un modelo primario-exportador y en la inmutabilidad de sus principales socios comerciales; esto sumado a otras variables propias del mercado, no han permitido que el Ecuador pueda consolidarse como referente en el comercio internacional.

Sin embargo, su presencia es notable en la OMC y en otras organizaciones e instituciones, especialmente regionales, donde se han establecido distintos acuerdos, los cuales se detallan a continuación.

1.1.2.1 Instrumentos de comercio de los que forma parte Ecuador, como miembro de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

-Participante en el Sistema Global de Preferencias Comerciales entre Países en Desarrollo (SGPCS) (OMC)⁷

⁶<http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=111&tipo=TE&title=mercosur>

⁷<http://rtais.wto.org/UI/PublicSearchByCrResult.aspx>

1.1.2.2 Instrumentos de comercio de los que forma parte Ecuador en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

-Acuerdos Regionales para la Apertura de Mercados:

- AR.AM N° 1

El Acuerdo, aprueba las nóminas de productos para los cuales los países miembros conceden, sin reciprocidad, la eliminación total de gravámenes y demás restricciones, cuando sean originarios de Bolivia (Artículo 18 del Tratado de Montevideo 1980).

Cuarto Protocolo de Adecuación.-Adecúa a la NALADISA la clasificación de los productos negociados por Ecuador.

- AR.AM N° 2

El Acuerdo, aprueba las nóminas de productos para los cuales los países miembros conceden, sin reciprocidad, la eliminación total de gravámenes y demás restricciones, cuando sean originarios del Ecuador (Artículo 18 del Tratado de Montevideo 1980).

- AR.AM N° 3

El Acuerdo, aprueba las nóminas de productos para los cuales los países miembros conceden, sin reciprocidad, la eliminación total de gravámenes y demás restricciones, cuando sean originarios del Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. (Artículo 18 del Tratado de Montevideo 1980).

Tercer Protocolo de Adecuación.- Adecúa a la NALADISA la clasificación de los productos negociados por Ecuador. (ALADI)⁹

-Acuerdos en materias complementarias como la Cooperación Económica y Comercial:

- AAP.CE N° 56 entre Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela; artículo 4.

⁹<http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/VaperturaWeb>

- AAP/A14TM/ N° 4 entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela.
- AAP/A14TM/ N° 11 entre Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela. (ALADI)¹⁰

-Acuerdos en materias complementarias referentes a los Obstáculos Técnicos al Comercio.

- AR N° 8 entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela. (ALADI)¹¹

-Acuerdos en materias complementarias concernientes a la Promoción Comercial:

- AAP.CE N° 59 entre Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Uruguay, Venezuela; artículos 25, 26, 27.¹²

1.1.2.3 Instrumentos de comercio de los que forma parte Ecuador, como miembro fundador de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

En el marco de la CAN, mediante el Acuerdo de Cartagena de 1969, Ecuador posee una Unión Aduanera con Bolivia, Colombia y Perú, lo cual ha facilitado el comercio entre sus miembros.

Sin embargo, por otro lado, también vale resaltar los acuerdos bilaterales de los que es parte Ecuador, fuera del marco de organizaciones regionales, entre estos destacamos:

- Acuerdo de Cooperación y Complementación Económica con Venezuela. Dicho Acuerdo sustituye al acuerdo comercial establecido por los dos países en el marco de la CAN, debido a que Venezuela dejó de ser

¹⁰<http://www.aladi.org/nsfaladi/temasacdos.nsf/b83c6b854d6de75c0325767a004ef369/3457c6ed85e290360325706c0063d2ee?OpenDocument>

¹¹<http://www.aladi.org/nsfaladi/temasacdos.nsf/b83c6b854d6de75c0325767a004ef369/33eaf422900947f6032574db00599b22?OpenDocument>

¹²http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/PROEC_GC2013_ECUADOR.pdf

miembro de la CAN en 2006.(PROECUADOR, 2013)¹³

1.1.3 Balanzas Comerciales.

1.1.3.1 Balanza Comercial de Brasil.

Tabla 7. Exportaciones de Brasil al mundo en miles de dólares.

| 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013* |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 197.942.443 | 152.994.743 | 197.356.436 | 256.038.702 | 242.579.776 | 132.355.715 |

Fuente: Centro de Comercio Internacional (COMTRADE)*Valores hasta julio de 2013.

Elaboración: Villavicencio Lorena.

Como vemos en 2009 debido a la crisis económica mundial las exportaciones de Brasil decrecieron, sin embargo el nivel mejoró para 2010. Esto se corrobora debido a que varios de sus socios comerciales son actores claves en el comercio internacional y por ende han sido los principales afectados por la crisis.

Vale precisar que entre los principales destinos de las exportaciones Brasileñas se encuentra China, con un porcentaje de 16.8%, EEUU 10.9%, Argentina 7.3%, Países Bajos 6.1%, Japón 3.2%, Alemania 3%.

Otros principales destinos de las exportaciones de Brasil para el 2012 fueron India, Venezuela, Chile, Italia, Reino Unido, Corea, Francia, México y Bélgica. (PROECUADOR, 2013)

¹³http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/02/PROEC_GC2013_ECUADOR.pdf

Tabla 8. Importaciones de Brasil al mundo en miles de dólares.

| 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013* |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 173.196.634 | 127.647.331 | 180.458.789 | 226.243.409 | 223.149.128 | 140.222.745 |

Fuente: Centro de Comercio Internacional (COMTRADE)) *Valores hasta julio de 2013.

Elaboración: Villavicencio Lorena.

Podemos ver que Brasil, tiene una estrecha relación de correspondencia entre los países que consumen sus productos y aquellos de los que se provee.

Su principal proveedor es China con un porcentaje de 14.6%, en segundo lugar se encuentra Estados Unidos 13.9% y posteriormente, Argentina 7%. Otros principales proveedores de Brasil son Alemania, República de Corea, Nigeria, Japón e Italia. (PROECUADOR, 2013)

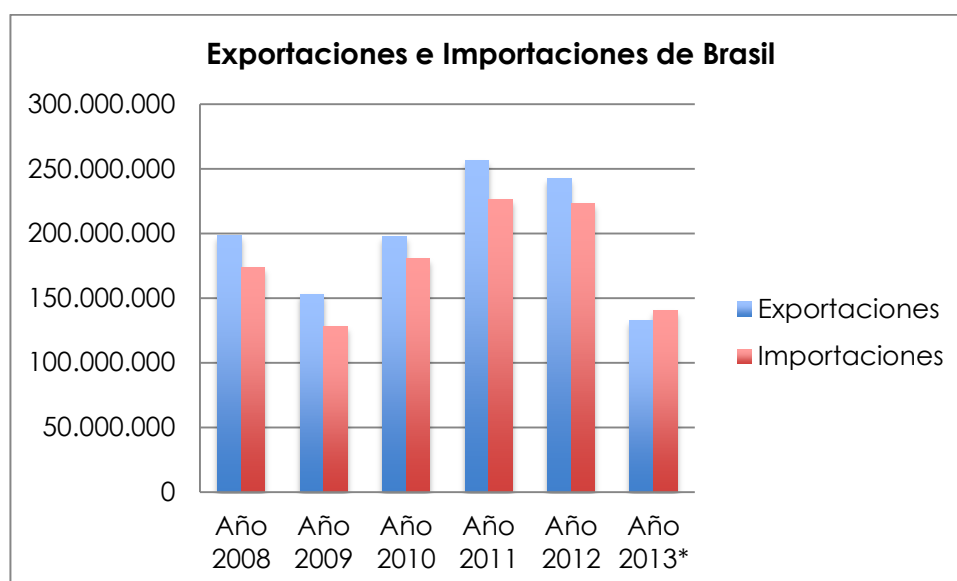
Tabla 9. Balanza comercial de Brasil en miles de dólares.

| Indicadores | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013* |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Exportación | 197.942.443 | 152.994.743 | 197.356.436 | 256.038.702 | 242.579.776 | 132.355.715 |
| Importación | 173.196.634 | 127.647.331 | 180.458.789 | 226.243.409 | 223.149.128 | 140.222.745 |
| Saldo Comercial | 24.745.809 | 25.347.412 | 16.897.647 | 29.795.293 | 19.430.648 | -7.867.030 |

Fuente: Centro de Comercio Internacional (COMTRADE)) *Valores hasta julio de 2013.

Elaboración: Villavicencio Lorena.

Gráfico 1. Exportaciones e importaciones de Brasil.



Fuente: Centro de Comercio Internacional (COMTRADE) *Valores hasta julio de 2013.

Elaboración: Villavicencio Lorena.

Como podemos ver en las tablas y gráfico anteriores, Brasil cuenta con un saldo comercial decreciente notable en el 2009; sin embargo, existe una gran recuperación en 2011, en la que el saldo es de \$29.795.293 millones. Si bien en algunos años como en 2012 el saldo comercial es menor, sin embargo, es un saldo positivo. Se debe tomar en cuenta que el saldo es negativo en el 2013, debido a que no se puede tomar datos completos del año en curso.

1.1.3.2 Balanza Comercial del Ecuador.

Tabla 10. Exportaciones de Ecuador al mundo en miles de dólares.

| 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------|------------|------------|------------|------------|
| 18.818.325 | 13.863.050 | 17.489.922 | 22.342.524 | 23.763.704 |

Fuente: Centro de Comercio Internacional (COMTRADE)

Elaboración: Villavicencio Lorena.

Entre los principales socios comerciales de Ecuador se encuentran Estados Unidos con un porcentaje de 43.63%, también se destacan Perú 8.79%, Chile 8.50%, Colombia 4.45%, Venezuela 4.16%, Panamá (3.94%) y Rusia 2.94%.¹⁴

Tabla 11. Importaciones de Ecuador al mundo en miles de dólares.

| 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------|------------|------------|------------|------------|
| 18.851.930 | 15.089.885 | 20.590.848 | 24.286.061 | 25.196.519 |

Fuente: Centro de Comercio Internacional (COMTRADE)

Elaboración: Villavicencio Lorena.

De los países proveedores de Ecuador se destacan Estados Unidos 26.63%, China 10.27%, Colombia 8.87%, Perú 4.47%, Brasil 3.72% México 3.59%, Corea del Sur 3.15%, España 2.52% (PROECUADOR, 2013)

Tabla 12. Balanza comercial de Ecuador en miles de dólares.

| Indicadores | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Exportación | 18.818.325 | 13.863.050 | 17.489.922 | 22.342.524 | 23.763.704 |
| Importación | 18.851.930 | 15.089.885 | 20.590.848 | 24.286.061 | 25.196.519 |
| Saldo Comercial | -33.605 | -1.226.835 | -3.100.926 | -1.943.537 | -1.432.815 |

Fuente: Centro de Comercio Internacional (COMTRADE)

Elaboración: Villavicencio Lorena.

Podemos observar que la tabla y cuadro anteriores, Ecuador posee un déficit comercial y que este se da significativamente en el año 2010, representado por \$-3.100.926 millones; sin embargo, en 2011 se presenta recuperación.

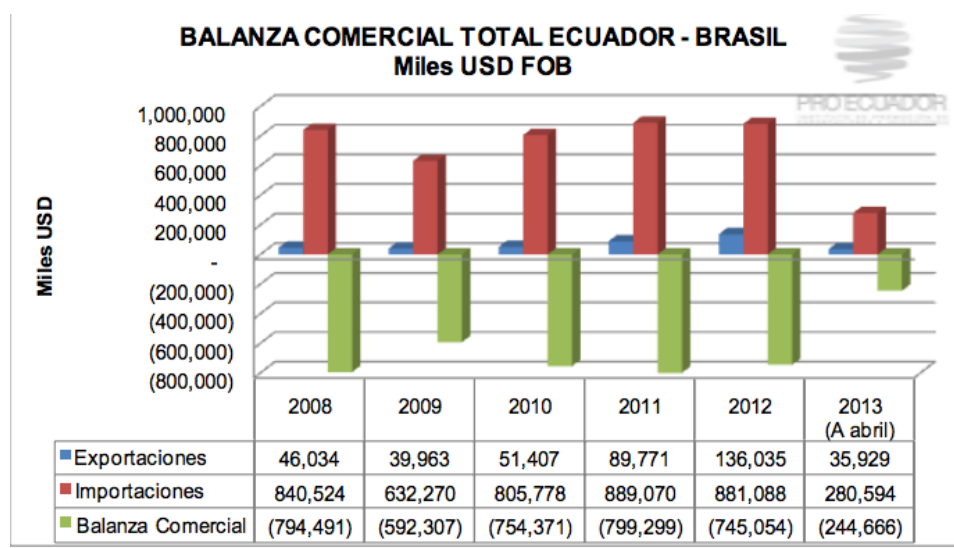
Uno de los aspectos de preocupación en la economía ecuatoriana es su constante déficit comercial; empero, se deberá esperar analizar cuál es el futuro resultado de las nuevas políticas de gobierno. Temas como el cambio de la matriz productiva, la apertura a nuevos socios comerciales en especial

¹⁴ (PROECUADOR, 2013)

los europeos y un posible SGP-PLUS¹⁵, podrían presentar un nuevo panorama para el comercio ecuatoriano.

1.1.3.3 Balanza Comercial Bilateral.

Gráfico 2. Balanza comercial bilateral en miles de dólares.



Fuente: Banco Central del Ecuador BCE

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, (PROECUADOR, 2013).

Del gráfico se desprende que la Balanza Comercial es favorable para Brasil; en el 2012 Ecuador importó \$881,088 millones y exportó \$136,041. Cabe destacar que se ve una tendencia creciente de las exportaciones que realiza el Ecuador, esto podría solidificarse si se potencia aquellos productos que pueden ser más atractivos para Brasil.

Dichos productos podrían ser: flores y capullos, sombreros, botones, cascos para sombreros, mantas de fibra sintéticas, chales y pañuelos, rosas frescas, partículas de cinc, plomo en bruto, atún, conservas y preparaciones de pescado, entre otros. (PROECUADOR, 2013)

Adicionalmente, según datos del Banco Central del Ecuador en las

¹⁵ Las preferencias arancelarias del SGP Plus son otorgadas la Unión Europea en pro de motivar el desarrollo sostenible, la protección a los derechos humanos, la protección ambiental, la lucha contra las drogas ilícitas y el buen gobierno. <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=10158&dPrint=1>

importaciones y exportaciones entre Brasil y Ecuador, hasta enero de 2013 la Balanza Comercial No Petrolera es mayor a la Petrolera. Esto nos da una ventaja, debido a que demuestra una clara ampliación del portafolio ecuatoriano y es provechoso debido a que no sólo estaríamos enfocando nuestro comercio en el crudo y sus derivados. (BCE)¹⁶

1.1.1 Principales productos comercializados bilateralmente.

Tabla 13. Principales productos exportados por Ecuador hacia Brasil, expresados en miles de dólares .

| Subpartida | Descripción | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013* | TCPA | Partic. % 2012 |
|---------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|----------------|
| 1604.14.10.00 | ATUNES EN CONSERVA | 8,598 | 4,902 | 11,816 | 20,729 | 18,307 | 3,698 | 20.80% | 13.46% |
| 1806.90.00.00 | LOS DEMÁS CHOCOLATES Y PREPARACIONES ALIMENTICIAS QUE CONTENGAN CACAO | 114 | 172 | - | 8,352 | 16,364 | 1,651 | 246.38% | 12.03% |
| 1704.90.10.00 | BOMBONES, CARAMELOS, CONFITES Y PASTILLAS | 7,766 | 7,260 | 9,362 | 13,065 | 15,964 | 2,034 | 19.74% | 11.73% |
| 4407.22.00.00 | MADERAS ASERRADAS O DESBASTADAS LONGITUDINALMENTE DE TROPICALES VIROLA, IMBUJA Y BALSA | 3,818 | 2,125 | 3,472 | 6,438 | 9,419 | 1,119 | 25.33% | 6.92% |
| 1604.20.00.00 | LAS DEMÁS PREPARACIONES Y CONSERVAS DE PESCADO | 2,731 | 3,200 | 2,174 | 5,072 | 5,443 | 1,497 | 18.82% | 4.00% |
| 7801.10.00.00 | PLOMO REFINADO | 960 | 895 | 2,207 | 680 | 3,988 | 689 | 42.77% | 2.93% |
| 8430.31.00.00 | CORTADORAS Y ARRANCADORAS DE CARBÓN AUTOPROPULSADAS | - | - | - | - | 3,344 | - | - | 2.46% |
| 6301.40.00.00 | MANTAS DE FIBRAS SINTÉTICAS (EXCEPTO LAS ELÉCTRICAS) | - | 283 | - | 1,381 | 3,192 | 581 | - | 2.35% |
| 0603.11.00.00 | ROSAS FRESCAS CORTADAS | 79 | 258 | 1,100 | 2,315 | 3,010 | 375 | 148.23% | 2.21% |
| 3920.20.90.00 | LAS DEMÁS PLACAS, LÁMINAS DE POLÍMEROS DE PROPILENO, NO CONTEMPLADAS EN OTRA PARTE | 4,469 | 1,526 | 3,961 | 6,125 | 2,987 | - | -9.59% | 2.20% |
| 1207.99.11.00 | NUEZ Y ALMENDRA DE PALMA | - | - | 740 | 1,200 | 2,237 | 140 | - | 1.64% |
| 1511.90.00.00 | LOS DEMÁS ACEITES DE PALMA Y SUS FRACCIONES | 11 | 122 | 1,007 | 3,002 | 1,508 | 45 | 246.15% | 1.11% |
| 9026.20.00.00 | INSTRUMENTOS Y APARATOS MEDIDA O CONTROL DE PRESIÓN | 47 | - | - | 1 | 1,261 | - | 127.62% | 0.93% |
| 7801.91.00.00 | LOS DEMÁS PLOMO EN BRUTO CON ANTIMONIO COMO EL OTRO ELEMENTO PREDOMINANTE EN PESO | - | 163 | 89 | 950 | 1,073 | 243 | - | 0.79% |
| 1511.10.00.00 | ACEITE DE PALMA EN BRUTO | - | - | - | - | 32,056 | - | - | 23.56% |
| | Demás productos | 17,441 | 19,058 | 15,478 | 20,461 | 15,888 | 3,523 | -2.30% | 11.68% |
| | Total | 46,034 | 39,963 | 51,406 | 89,771 | 136,041 | 15,594 | 31.11% | 100.00% |

*Datos hasta febrero 2013

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, PRO ECUADOR

Según lo especificado en la tabla, entre los principales productos que Ecuador exporta se encuentra el atún en conserva, con una representación del 23% de las exportaciones en 2009. También, otros productos que se destacan son los bombones, caramelos, confites y pastillas, con una participación de 15%. Virola, imbuja y balsa aserrada o desbastada, 7%. Hubo un crecimiento en las exportaciones de rosas, aceite de palma y de la Virola, imbuja y balsa aserrada o desbastada. (PROECUADOR, 2013)

¹⁶<http://www.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/balanzaComercial/ebca201303.pdf>

Tabla 14. Principales productos importados por Ecuador desde Brasil, expresados en miles de dólares.

| Subpartida | Descripción | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013* | TCPA | Partic. % 2012 |
|---------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|
| 8517.12.00.90 | LOS DEMÁS TELÉFONOS MÓVILES (CELULARES) Y DE OTRAS REDES INALÁMBRICAS | - | - | 49,884 | 79,269 | 37,385 | 4,829 | | 4.25% |
| 3901.10.00.00 | POLIETILENO DE DENSIDAD INFERIOR A 0,94 | 6,404 | 13,535 | 19,775 | 20,469 | 36,338 | 3,494 | 54.34% | 4.13% |
| 3004.90.29.00 | LOS DEMÁS MEDICAMENTOS PARA USO HUMANO | 16,757 | 15,284 | 23,825 | 29,364 | 28,666 | 3,829 | 14.36% | 3.26% |
| 2304.00.00.00 | TORTAS Y DEMÁS RESIDUOS SÓLIDOS DE LA EXTRACCIÓN DEL ACEITE DE SOJA | - | - | - | 20,447 | 27,005 | - | | 3.07% |
| 7207.20.00.00 | PRODUCTOS INTERMEDIOS DE HIERRO O ACERO SIN ALEAR | - | 3,145 | 2,382 | - | 25,710 | 5,658 | | 2.92% |
| 7208.39.99.00 | LAS DEMÁS LÁMINAS DE HIERRO ESPESOR INFERIOR A 3 M | 7,610 | 17,067 | 15,791 | 22,197 | 25,646 | 4,204 | 35.49% | 2.92% |
| 3901.20.00.00 | POLIETILENO DE DENSIDAD SUPERIOR O IGUAL A 0,94 | 6,211 | 11,335 | 17,228 | 32,417 | 25,575 | 1,647 | 42.45% | 2.91% |
| 8408.90.20.00 | CROMATÓGRAFOS E INSTRUMENTOS DE ELECTROFORESIS | 517 | 396 | 1,337 | 2,271 | 23,024 | 83 | 158.32% | 2.62% |
| 8706.00.92.90 | LOS DEMÁS CHASIS DE VEHÍCULOS DE PESO TOTAL CON CARGA A 6.2 T. | 8,331 | 6,876 | 15,975 | 17,807 | 20,180 | 1,137 | 24.75% | 2.30% |
| 8501.64.00.00 | GENERADORES DE CORRIENTE ALTERNA DE POTENCIA SUPERIOR A 750 KVA | 11,367 | 3,940 | 2,661 | 9,511 | 13,946 | 655 | 5.25% | 1.59% |
| 3902.10.00.00 | POLIPROPILENO | 6,321 | 11,143 | 18,485 | 20,684 | 12,712 | 2,750 | 19.08% | 1.45% |
| 8703.23.90.90 | LOS DEMÁS VEHÍCULOS A GASOLINA CILINDRADA ENTRE 1.500 CM3 Y 3.000 CM3, NO CONTEMPLADAS EN OTRA PARTE | 12,476 | 7,121 | 7,913 | 9,260 | 11,416 | 3,338 | -2.20% | 1.30% |
| 8429.52.00.00 | MÁQUINAS MECÁNICAS CUYA SUPERESTRUCTURA PUEDA GIRAR 360° | 14,812 | 2,259 | 5,356 | 11,044 | 10,524 | 1,170 | -8.19% | 1.20% |
| 1005.10.00.00 | MAÍZ PARA SIEMBRA | 5,976 | 4,320 | 4,745 | 5,178 | 10,113 | 475 | 14.05% | 1.15% |
| 4802.56.90.00 | PAPEL Y CARTÓN DE PESO SUPERIOR O IGUAL A 40 G/M2 | 6,685 | 5,017 | 5,737 | 6,855 | 8,869 | 1,554 | 7.32% | 1.01% |
| | Demás productos | 735,209 | 529,218 | 612,759 | 600,705 | 562,044 | 103,581 | -6.49% | 63.93% |
| | Total | 838,677 | 630,656 | 803,852 | 887,478 | 879,153 | 138,403 | 1.19% | 100.00% |

*Datos hasta febrero 2013

Fuente: Banco Central del Ecuador, BCE

Elaboración: Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, PRO ECUADOR

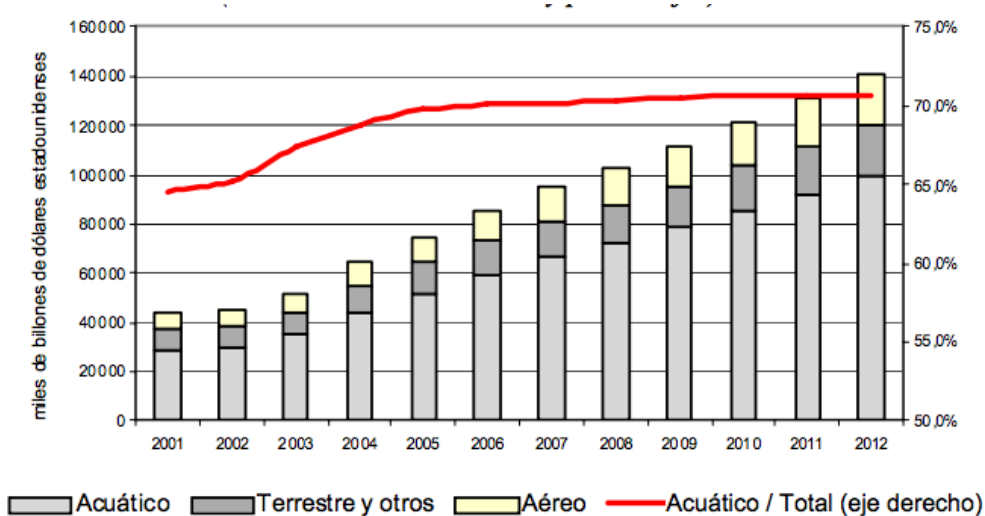
Como se mencionó anteriormente, la Balanza Comercial Bilateral, es negativa para Ecuador. Esto se corrobora debido a que los productos importados por Ecuador desde Brasil como los son teléfonos móviles, polietileno, medicamentos, partes de vehículos no son bienes primarios. Sin embargo, en las importaciones de papel y cartón se podría buscar una forma de solventar esta necesidad a través de oferta nacional.

Después de haber visualizado el panorama comercial entre Ecuador y Brasil, es imperante analizar otras variables que configuran el comercio bilateral y mundial; como lo son la rutas comerciales actuales y futuras. Dichas rutas se detallarán en los puntos subsiguientes.

1.1.4 Actuales Rutas Comerciales entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico.

La globalización y los continuos cambios en el mundo, han sido la base para la aceleración del comercio mundial. Dicho comercio, que no puede detenerse ante las fronteras ha buscado distintos medios para poder desarrollarse, y esto se ha dado principalmente a través del transporte acuático.

Gráfico 3. Modos de transporte internacional.



Fuente: Global Insight World Trade Service, by F. Avierinos, Guadeloupe, Dec. 14, 2007.

Como apreciamos el modo de transporte acuático es el más demandado a nivel mundial. Debido a los procesos de globalización y a un desarrollo agresivo del comercio en el último siglo, ha marcado una nueva pauta en el transporte internacional. Día a día se desarrollan nuevos mecanismos que potencian y expanden el volumen de mercancías comercializadas

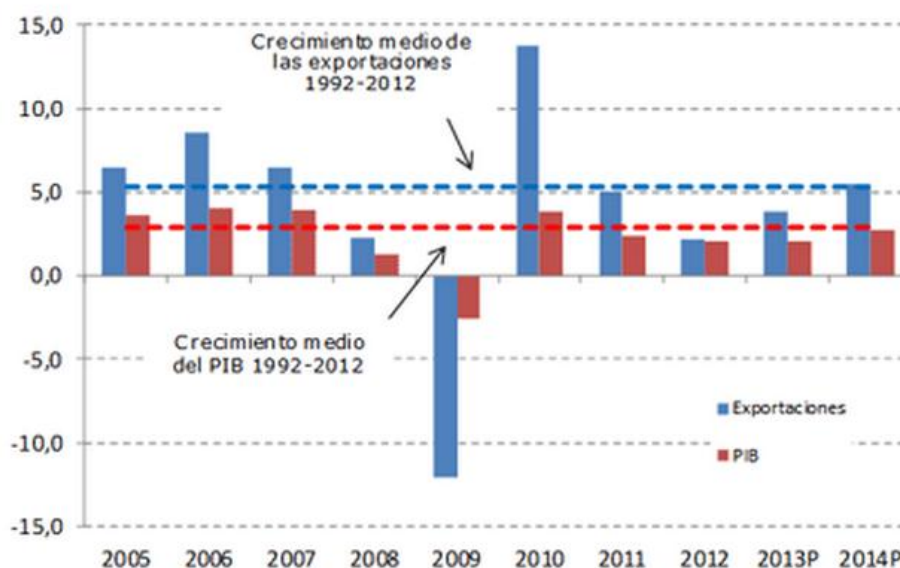
Es por esto que incluso las infraestructuras portuarias han buscado modernizarse y mejorar su capacidad. En un artículo de wordpress se distinguen datos importantes del transporte marítimo. Según información de Wordpress, entre los 10 principales puertos están Singapur¹⁷, Shanghai, Hong Kong, Shenzhen, Busan, Los Ángeles, Dubai, Qingdao, Guangzhou, Ninbo y

¹⁷ El puerto más moderno y estratégico a nivel mundial es el de Singapur, anualmente se comercializa un cuarto de la carga portuaria de todo el mundo y éste pasa cada año la mitad del petróleo mundial. (Word press, 2012)

Rotterdam. También se distinguen las diez principales compañías navieras, detalladas a continuación :

1. A.P. Møller-Mærsk (Dinamarca) con más de 2 millones de TEU y 540 buques.
2. Mediterranean Shipping Company (Suiza) 1.3 millones de TEU y 414 buques.
3. CMA CGM Group (Francia) 966.000 TEU y 394 buques.
4. Evergreen Line (Taiwan) 636.00 TEU y 183 buques.
5. Hapag-Lloyd Group (Alemania) 500.000 TEU y 136 buques.
6. COSCO (China) 484.000 TEU y 156 buques.
7. APL (Singapur) 463.000 TEU y 131 buques.
8. CSCL (China) 433.000 TEU y 137 buques.
9. NYK (Japón) 420.000 TEU y 122 buques.
10. Hanjin (Corea del Sur) 376.000 TEU y 91 buques. (Wordpress, 2012)

Gráfico 4. Crecimiento del volumen del comercio de mercancías y del PIB mundiales, 2005-2014(estimado).



Fuente: Organización Mundial de Comercio¹⁸

Observamos que debido a la crisis económica mundial en el año 2009 el comercio de mercancías y el PIB mundial sufrió un descenso, sin embargo

¹⁸ http://www.wto.org/spanish/news_s/pres13_s/pr688_s.htm

para el año 2010 sube notablemente. En los años 2010 a 2013 la tendencia es misma, sin embargo el volumen de comercio sigue siendo menor en relación a 2006.

El volumen de comercio es una variable vital, sobre todo para proyectos futuros como lo es la ampliación del Canal de Panamá y para los mercados asiáticos, que son el motor del comercio mundial.

1.1.4.1 Canal de Panamá.

Cabe destacar que en la transportación acuática, ha sido un hito el Canal de Panamá o también conocido como paso interoceánico, debido a que por su posición geoestratégica, se ha convertido en el vínculo entre el océano Pacífico y el Atlántico.

Tan sólo en el año 2012 a través del Canal transitaron 330 millones de toneladas de mercancías. Teniendo como clientes primordiales a los países de Estados Unidos, China, Chile y Japón. ¹⁹

Tabla 15. Principales beneficiarios del canal de Panamá.

| Toneladas de Carga | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|----------------|------------|------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------|----------------------------|-----------|----------------------------|-----------|-------------------|------------|
| | EUA costa este | Asia | Europa | América Central costa oeste | América Central costa oeste | EUA costa este | América Central costa este | Antillas | América del Sur costa este | Oceania | Candá costa oeste | Total |
| EUA costa este | | 47.725.567 | 9.793 | 9.398.900 | 7.256.332 | 1.130.531 | 380.041 | 50.792 | 132.028 | 1.381.808 | | 67.465.792 |
| Asia | 42.706.238 | | 348.976 | 74.310 | 440.654 | 199.111 | 3.814.594 | 3.900.322 | 741.706 | 2.722 | 1.024.154 | 53.252.787 |
| EUA costa oeste | 10.868.373 | 19.506 | 10.115.655 | | 251.334 | 142.067 | 1.892.973 | 1.108.905 | 989.539 | 2.386 | 624.444 | 26.015.182 |
| Europa | 116.871 | 519.181 | | 3.927.662 | 2.235.874 | 4.966.091 | 162.179 | 102.465 | 50.517 | 716.802 | | 12.797.642 |
| del Sur costa este | 122.997 | 2.212.017 | 26.710 | 4.444.442 | 2.421.627 | 2.625.953 | 94.146 | 46.992 | | 12.695 | | 12.007.579 |
| EUA costa oeste | 1.004.261 | 66.480 | 3.776.278 | | 57.254 | | 304.424 | 37.471 | 601.156 | 32.457 | | 5.879.781 |
| Antillas | 106.804 | 2.000.051 | | 833.098 | 1.493.321 | 2.588.140 | 44.099 | | 5.470 | 27.344 | | 7.098.327 |
| Central consta | 3.025.944 | 70.001 | 1.370.494 | 56.398 | | 20.697 | 531.544 | 655.528 | 402.298 | | 298.420 | 6.431.324 |
| Candá costa oeste | 836.740 | 182 | 4.607.412 | | | 95.810 | 159.713 | 237.077 | 231.093 | | | 6.168.027 |
| Oceania | 2.242.894 | | 1.268.621 | 17.155 | 53.147 | 10.500 | 185.464 | 226.656 | 4.941 | | 39.514 | 4.048.892 |
| Central costa este | 53.263 | 1.050.932 | 13.912 | 993.768 | 463.353 | 262.984 | | 16.674 | 2.699 | 86.128 | | 2.943.713 |

Fuente: ACP 2007

Elaboración: Villavicencio Lorena.

¹⁹ <http://www.portafolio.co/internacional/ampliacion-del-canal-panama>

Dicho Canal es la mejor opción para los comerciantes ya que no existe una alternativa más efectiva. Sin embargo, se debe tomar en cuenta la alternativa de contar con un sistema intermodal de transporte que atraviese Sudamérica.

Esto implicaría que para suplir la necesidad de transporte de las grandes economías de escala, que actualmente tienen como opción al Canal de Panamá; Sudamérica necesitaría una inversión sumamente alta para desarrollar un sistema multimodal; de infraestructura vial, vías férreas e hidrovías de cada país, que servirían como conexión para el sistema. (CELAC, 2009)

Por lo expuesto anteriormente, no se debe dejar de desestimar que incluso el propio gobierno de Panamá debido a la actual congestión y sobre capacidad que tiene el Canal de Panamá, está ejecutando la ampliación del mismo. Con el objetivo de duplicar la capacidad actual e implementar otro carril de tráfico con la construcción de dos complejas esclusas, una en el Atlántico y otra en el Pacífico. Inicialmente se ha previsto que para la primera fase de la ampliación se necesitará de 5.250 millones de dólares.²⁰

Vale destacar que dicho Canal y su ampliación favorecería también a los países del Asia-Pacífico, los cuales tendrían mayor facilidad para enviar sus productos al resto del mundo; y, por otro lado a los países del Cono Sur, considerando que *"Sudamérica está en un proceso de integración de facto en términos de corredores bioceánico; si bien el Canal de Panamá nutre puertos del Pacífico, sus sistemas logísticos y de navegabilidad también lo hacen en el Atlántico, pensando particularmente en Brasil, que es el país más importante"*, sostiene Sergio Casarín. (Daniel Vittar, 2012)

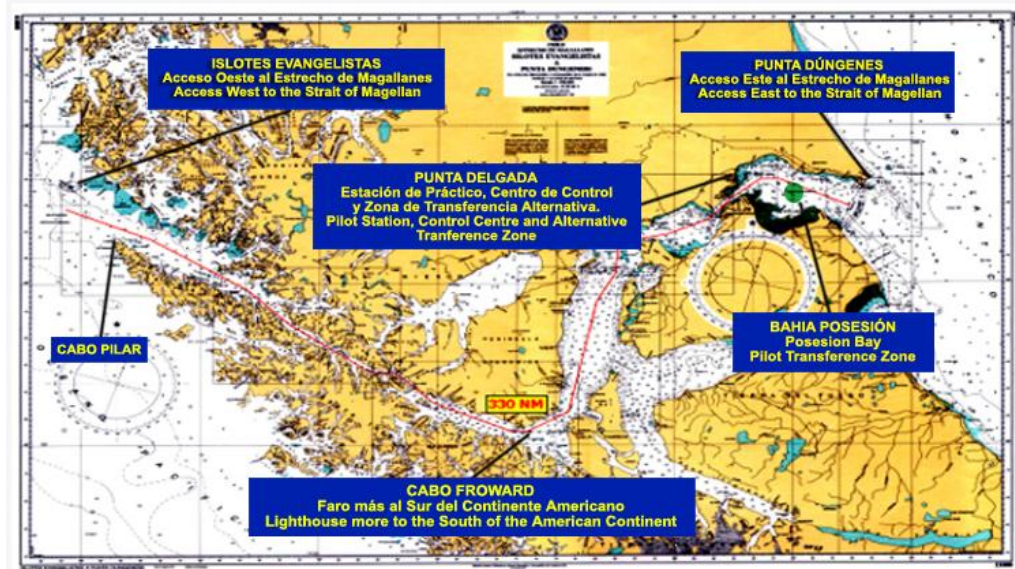
1.1.4.2 Estrecho de Magallanes

El Estrecho de Magallanes se encuentra localizado en el extremo sur de Sudamérica, entre la Patagonia Chilena, la Isla Grande de Tierra del Fuego y

²⁰ <http://www.portafolio.co/internacional/ampliacion-del-canal-panama>

gran cantidad de islas que quedan al oeste de ésta hacia el océano Pacífico. (Armada de Chile Directemar)

Gráfico 5. Ubicación del estrecho de Magallanes.

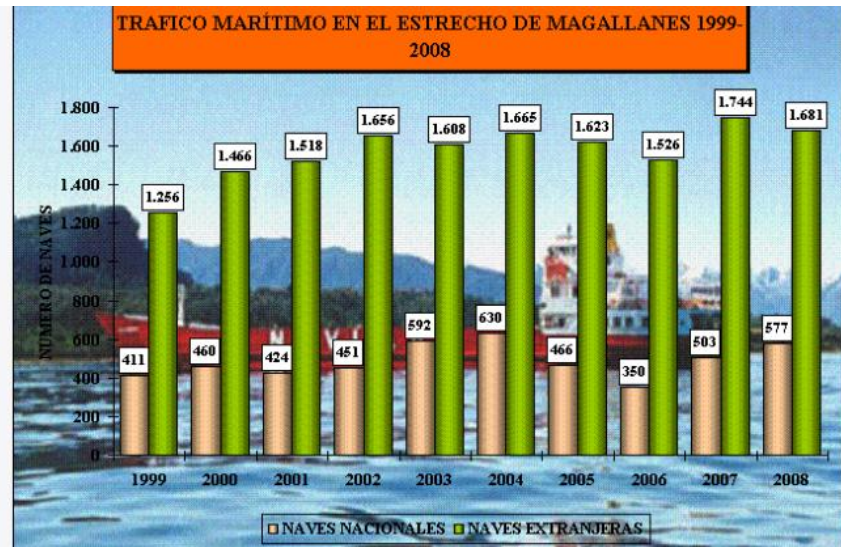


Fuente: (Armada de Chile Directemar)

Características particulares de la zona:

- a) Debido a las malas condiciones meteorológicas sobre todo en el Pacífico Sur, hacen que los navegantes opten por usar los canales occidentales de la Patagonia.
- b) Las marea y corrientes, generalmente son insignificantes para naves de mediana potencia; sin embargo, en el paso Tortuoso y en el paso Inglés las corrientes alcanzan hasta 3,5 nudos.
- c) La amplitud de los fondeaderos en la región occidental del Estrecho de Magallanes es generalmente muy limitada.
- d) El mayor riesgo que presenta el Estrecho, es un cuanto a la navegación nocturna, debido a que los chubascos de agua o nieve no facilitan la visibilidad de los faros y la costa. (Armada de Chile Directemar)

Gráfico 6. Tráfico marítimo en el estrecho de Magallanes desde 1997 a 2008.



Fuente: (Armada de Chile Directemar)

1.1.5 Futuras Rutas Comerciales entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico.

1.1.5.1 Estrecho de Bering

Debido al deshielo del estrecho de Bering, China ha planteado una nueva ruta de conexión comercial, la cual podría ser útil para las navieras chinas y de esta forma les permitiría alcanzar el continente europeo por las costas rusas.

La ventaja del Estrecho es que acorta un 30% el tiempo del trayecto, el tiempo estimado del viaje comercial sería de 33 días mientras que con la ruta actual es de 48. Los expertos estiman que en el año 2020, el 15% de la mercancía que China mande al exterior podría utilizar esta ruta. (Comercio Exterior.com.ec)

1.1.5.2 Vía marítima atravesando los hielos boreales

Esta vía podría llegar a ser una realidad debido al calentamiento global. Esto permitiría que las regiones polares, sobre todo del Ártico sean transitables casi todo el año. (Alfredo Palacios Dongo, 2011)

1.1.5.3 Nicaragua y su Canal Interoceánico

Nicaragua planea la construcción de un canal interoceánico como alternativa al Canal de Panamá. Dicha construcción iniciará en 2015 y estará a cargo de una compañía China, se estima que el canal será financiado por Venezuela, Irán o Rusia. Para esto se prevé la construcción de aproximadamente de 286 kilómetros a través del lago Nicaragua. El objetivo será generar un paso para buques de hasta 250.000 toneladas.

1.1.5.4 México y su corredor terrestre multimodal

México tiene como objetivo establecer un corredor terrestre multimodal, usando el Istmo de Tehuantepec. Esta alternativa busca conectar a los océanos a través de la combinación del transporte marítimo, terrestre, férreo y aéreo.

1.1.5.5 Corredor logístico Manta-Manaos

El Eje Multimodal, parte desde la ciudad de Manta en Ecuador hasta Manaos en Brasil. El proyecto presenta la combinación del transporte marítimo con el aéreo, terrestre y fluvial; dicho corredor permitiría que las mercancías de Asia puedan llegar al Atlántico.

De las distintas rutas presentes y futuras contempladas anteriormente; todas brindan un aporte considerable en sus distintos campos de acción. Sin embargo, al ser el Corredor logístico Manta-Manaos uno de los nexos más importantes para la cooperación económica, política y social entre Ecuador-Brasil. Se ha visto la imperante necesidad de que en los siguientes capítulos, se exponga el contexto en el que se desarrolla el Corredor, partiendo desde su origen hasta su estado actual.

Conclusión.

Como hemos visto en cuanto al comercio Brasil posee una ventaja sobre Ecuador debido a que la Balanza Comercial Bilateral es negativa para Ecuador.

Esta ventaja no sólo se debe a que la mayoría de productos importados por Ecuador son bienes industrializados. A esto se debe considerar que la Balanza Comercial de Brasil en relación al su comercio mundial tiene un gran porcentaje de productos procesados. Como lo es el caso de sus dos principales productos exportación los minerales de hierro y los aceites de petróleo. Lo cual permite que su comercio sea mayor y mejor que el primario-exportador ecuatoriano.

Una posible ruta comercial entre Brasil y Ecuador, sería positiva debido a que potenciaría el comercio entre los dos países. Dicha ruta adicionalmente, podría reducir el tiempo y acortaría distancias para generar el comercio sobre todo de productos potenciales de exportación como cacao en polvo, pasta de caco, botones, plomo en bruto, cascos para sombreros, rosas frescas, chales, aceite de palma, etc.

Adicionalmente dichos productos podrían ser negociados sobre todo con los Acuerdos de Complementación Económica No. 36, 58 y 59 que establecen los parámetros de las relaciones comerciales entre los países de: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay y Venezuela. Y por ende le da la oportunidad a Ecuador de expandir su oferta no sólo a Brasil, sino también a los países de MERCOSUR. Esto sería posible sobre todo, a través de Manta-Manos, porque representaría la alternativa para el comercio de la región y del continente con Americano con Asia y Europa. La ventaja que se tendría serían los acuerdos ya existentes; sin embargo, la infraestructura y logística tiene mayor grado de complejidad.

CAPITULO II. ANÁLISIS GEOGRÁFICO Y FÍSICO DE LA RUTA MANTA-MANAOS.

Introducción

Este capítulo presenta el contexto desde el nace el Corredor Multimodal Manta-Manaos. Es clave partir desde la concepción del proyecto como parte de Unión de la Naciones del SUR (UNASUR), el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento COSIPLAN y la Iniciativa para la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).

Si bien el proyecto Manta-Manaos representa la unión de Brasil y Ecuador, también es un eje que aporta al desarrollo de la infraestructura Sudamericana, y por ende puede llegar a ser el punto de conexión bioceánica.

Se ha planteado el desarrollo del Corredor desde su base marítima, terrestre, fluvial y aérea. Con el objetivo de tener una visión más amplia de la viabilidad del Corredor. Incluso se ha realizado un análisis comparativo entre el estado actual del Corredor en relación a su planteamiento dentro de la IIRSA.

2.1 Contexto en el que se desarrolla la ruta multimodal Manta Manaos.

2.1.1 Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).

El Consejo de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) nace el 10 de agosto de 2009, en el seno de la 3ra Reunión del Consejo de Jefes de Estado de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). Dentro del mismo se generan espacios de discusión política y estratégica, fundamentados en el estudio, coordinación, planificación, contribución y evaluación de programas y proyectos con la finalidad de consolidar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de UNASUR.

Adicionalmente, el COSIPLAN ha proyectado la articulación de varios

programas con distintos entes como lo es el caso del Consejo Energético Sudamericano, en pro de cooperar y lograr la concordancia en materias de infraestructura energética para las naciones del sur. (Scheuch, 2010)

Incluso, en el año 2011, el COSIPLAN amplió su campo de acción e implantó para un período de diez años, el Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API). (IIRSA.org, 2013) ²¹

A la par, a través del estatuto y reglamentos que rigen el Consejo, se promueve la consecución de principios y objetivos encaminados a fortalecer la estructura destinada a concretar distintas iniciativas, destacando entre éstas la IIRSA (Iniciativa para Infraestructura Regional Suramericana), la cual se detallará en el numeral 2.2.

A continuación se detallarán los objetivos generales, específicos y acciones estipuladas en el Estatuto del COSIPLAN, con el fin de visualizar el extenso contexto en el que se desarrolla dicho Consejo y las distintas áreas de las cuales los países pueden formar parte.

2.1.1.1 Objetivos Generales, Específicos y Acciones del COSIPLAN.

1. Desarrollar una infraestructura para la integración regional reconociendo y dando continuidad a los logros y avances de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), incorporándolos a su marco de trabajo.

-Promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables, preservando el medio ambiente y el equilibrio de los ecosistemas; a través de las acciones:

-Revisión y perfeccionamiento de la metodología y el proceso de planeamiento territorial indicativo, teniendo como referencia los objetivos

²¹ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=45>

definidos en el marco del COSIPLAN.

-Realización de un diagnóstico de las redes de infraestructura de América del Sur.

2. Fomentar la cooperación regional en el planeamiento e infraestructura, mediante alianzas estratégicas entre los Estados Miembros de la UNASUR.

-Aumento de las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura con el fin de mejorar su calidad y esperanza de vida; por medio de:

-Elaboración y aplicación una metodología que permita evaluar la mejora de la calidad y esperanza de vida de las poblaciones como consecuencia de la implementación de los proyectos de infraestructura y recomendar acciones futuras.

-Desarrollo de programas específicos a partir de la metodología aplicada en la acción.

-Determinación de instancias de participación social y de contribución activa de las comunidades involucradas en las actividades del COSIPLAN, a partir de los lineamientos definidos por la UNASUR conforme su Tratado Constitutivo.

3. Promover la compatibilización de los marcos normativos existentes en los países miembros de la UNASUR que regulan el desarrollo y operación de la infraestructura en la región.

-Diseñar estrategias regionales de planeamiento para el desarrollo de infraestructura, por medio de:

-Determinación de una metodología para la creación de Programas Territoriales de Integración (PTIs) que complementen la Agenda de

Proyectos Prioritarios de Integración.

- Creación de Programas Territoriales de Integración (PTIs) que complementen la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.

4. Identificar e impulsar la ejecución de proyectos prioritarios para la integración y evaluar alternativas para su financiamiento.

-Consolidación de la cartera de proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.

-Actualización de la base de datos de la cartera de proyectos de Infraestructura del COSIPLAN, con el objetivo de socializar sus servicios.

-Creación y revisión de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) y elaborar un mecanismo de monitoreo permanente.²² (IIRSA.org, 2013)

2.1.2 Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA en el marco del COSIPLAN.

La infraestructura de integración fue el tema primordial en la reunión de los Jefes de Estado Suramericanos, llevada a cabo el 31 de agosto y 1 de septiembre de 2000, en Brasilia. Dicha reunión tuvo dos resultados positivos, el primero fue el Comunicado de Brasilia, el cual acordaba impulsar la cooperación e integración política, social y económica. *“El comunicado se fortaleció a través del Plan de Acción 2000-2010 de Montevideo, fijado en la reunión de Ministros de Transporte, Energía y Telecomunicaciones de América del Sur, y a su vez facilitó el estableciendo de las líneas de acción prioritarias para el desarrollo de la IIRSA”*.²³ (IIRSA.org, 2013)

En este marco, el segundo resultado positivo fue la conformación de la denominada IIRSA (Iniciativa para la Infraestructura Regional Suramericana),

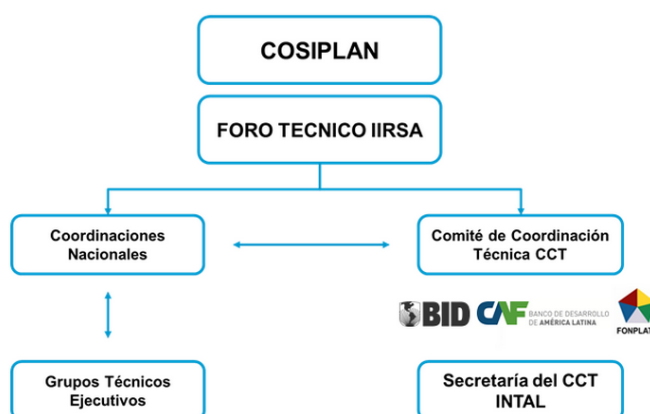
²²http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/rc_brasilia11_1_pae.pdf

²³ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=41>

cuyo objetivo es restaurar la infraestructura regional. Es así como la IIRSA, se convierte en el “Foro Técnico para temas relacionados con la planificación de la integración física regional suramericana del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) es la instancia dentro de UNASUR que tiene la responsabilidad de implementar la integración de la infraestructura regional”.²⁴ (IIRSA.org, 2013)

Para mejor ilustración de la estructura orgánica de la IIRSA, dentro del COSIPLAN, a continuación se presenta el siguiente organigrama:

Gráfico 7. Organigrama de la iniciativa IIRSA en el COSIPLAN.



Fuente: IIRSA.org²⁵

La Iniciativa IIRSA, a través de su Plan de Acción lleva diez años de funcionamiento, desarrollando un espacio esencial de discusión entre doce países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela; en pro de planificar la infraestructura del territorio sudamericano orientado a generar oportunidades y superar obstáculos de la región.

Podemos apreciar que en este contexto la IIRSA, es uno de los grandes

²⁴ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=27>

²⁵ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=43>

ejemplos de sinergia regional a través de su Cartera de Proyectos de Infraestructura, y su correlación con las áreas de transporte, energía y comunicaciones. Incluso, se ha planteado dentro de la metodología de la IIRSA la identificación de los EID (Ejes de Integración y Desarrollo), cuya función es el ordenamiento territorial suramericano y facilitación del manejo de la Cartera de Proyectos.

Los denominados EID articulan los distintos programas y proyectos en sus espacios, para obtener efectividad en la funcionalidad logística de las inversiones; identifican los temas prioritarios de gran impacto que permitan mayor operatividad en áreas estratégicas.²⁶ (IIRSA.org, 2013)

2.1.2.1 Funciones de la IIRSA dentro del COSIPLAN

Por lo expuesto anteriormente, es apropiado identificar las funciones que cumple la IIRSA y que se encuentran estipuladas en el artículo 5 del estatuto constitutivo del COSIPLAN:

1. Elaborar la planificación para la integración física regional de América del Sur.
2. Actualizar, evaluar y monitorear la ejecución de la Cartera de Proyectos de Infraestructura para la integración física regional.
3. Desarrollar y aplicar metodologías para enriquecer la Cartera de Proyectos, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.
4. Actualizar, reformular y dar seguimiento a la Agenda de Implementación Consensuada.
5. Mantener permanente intercambio de información y colaboración con el Comité Coordinador.
6. Presentar al Comité Coordinador sus aportes para el Plan de Acción y el Plan de Trabajo Anual.
7. Presentar al Consejo correspondiente el informe de actividades realizadas.

²⁶ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=60>

8. Las demás funciones necesarias para el cumplimiento de sus objetivos y las que adicionalmente le asigne el Consejo.²⁷ (IIRSA.org, 2013)

2.1.2.2 Líneas de Acción de la IIRSA

En el marco de la IIRSA se han considerado tres ámbitos claves: la coordinación de planes e inversiones; la compatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales asociados; y, la generación de mecanismos innovadores de financiamiento público y privado. Dentro los mismos se han establecido líneas de acción básicas expuestas a continuación:

1. Diseñar una visión más integral de la infraestructura.
2. Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica a partir de la identificación de los EIDs (Ejes de Integración y Desarrollo) regionales.
3. Modernizar y actualizar los sistemas regulatorios e institucionales nacionales que norman el uso de la infraestructura.
4. Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los Estados.
5. Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos.
6. Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional.
7. Incorporar mecanismos de participación y consulta.
8. Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos.
9. Estructurar esquemas financieros adaptados a la configuración específica de riesgos de cada proyecto.²⁸ (IIRSA.org, 2013)

2.1.2.3 Planificación Territorial Suramericana

La planificación Territorial Suramericana ha sido establecida en dos etapas:

²⁷ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=27>

²⁸ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=53>

La primera comprendía la gestión 2003-2004 y su base fue la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial; y la segunda comprendía los años 2005-2010. En este último período, es clave la importancia que ha tomado el manejo de la calidad en el proceso de planificación territorial y de la Cartera de Proyectos IIRSA, con los siguientes objetivos:

- Articular e incorporar iniciativas y políticas de desarrollo económico, social y ambiental en los Ejes de Integración y Desarrollo, complementarios a los proyectos de infraestructura de integración identificados.
- Incrementar el sustento técnico de los grupos de proyectos de la Cartera de IIRSA, a través de la ampliación del conocimiento sobre la situación económica, social y ambiental del territorio y los efectos potenciales de los proyectos de infraestructura sobre el desarrollo sostenible, potencial de integración productiva, impactos socio-ambientales, etc.
- Mejorar la capacidad de formulación, preparación y evaluación de los proyectos de integración para fortalecer la calidad intrínseca de los mismos. (IIRSA.org, 2013). En este sentido se realizaron trabajos en las siguientes áreas:

Actualización de la Cartera de Proyectos IIRSA.

Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (ESASE).

Metodología de Integración Productiva y Logística.

Sistema de Información para Gestión Estratégica.

Base de Datos de Proyectos.

Evaluación de Proyectos Transnacionales de Infraestructura.

Sistema de Información Geo referencia - Programa Geo Sur.

Talleres de Capacitación en Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Suramericana.²⁹

²⁹ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItemId=62>

2.1.2.4 Ejes de Integración y Desarrollo

“Los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs) son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. La identificación y definición del ámbito de acción de los EIDs ha sido el resultado de un análisis del territorio en torno a criterios como lo son: cobertura geográfica de países y regiones; flujos existentes; flujos potenciales; y sostenibilidad ambiental y social. Conjuntamente con objetivos técnicos y con la validación socio-política, a través de diferentes trabajos de campo”.³⁰ (IIRSA.org, 2013)

En la IIRSA se identificaron diez ejes entre los cuales se mencionan a: Eje Andino, Eje Andino del Sur, Eje de Capricornio, Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Eje del Amazonas, Eje del Escudo Guayanés, Eje del Sur, Eje Interoceánico Central, Eje MERCOSUR-Chile, Eje Perú-Brasil-Bolivia; sin embargo, posteriormente nos enfocaremos en el Eje del Amazonas debido a que dentro de éste se desarrollan proyectos claves.³¹ (IIRSA.org, 2013)

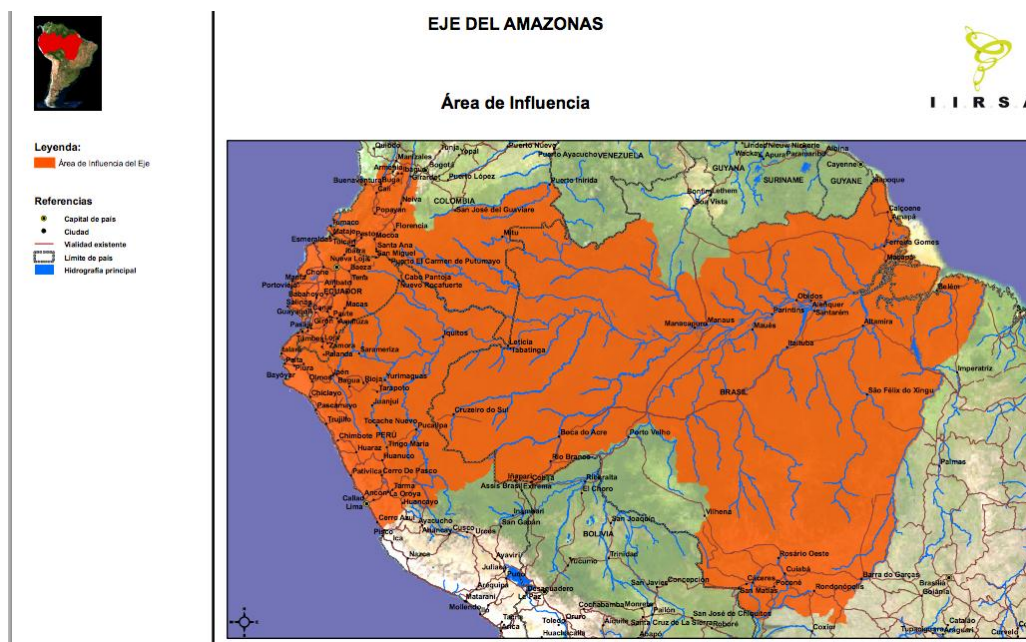
2.1.2.5 Eje del Amazonas

El Eje del Amazonas abarca distintos sistemas de transporte multimodal; en el gráfico que se presenta a continuación, se identifican las zonas de los países de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú que integran esta franja territorial.

³⁰ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=57>

³¹ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=68>

Gráfico 8. Gráfico del área de influencia del Eje Amazonas.



Fuente: IIRSA.org ³²

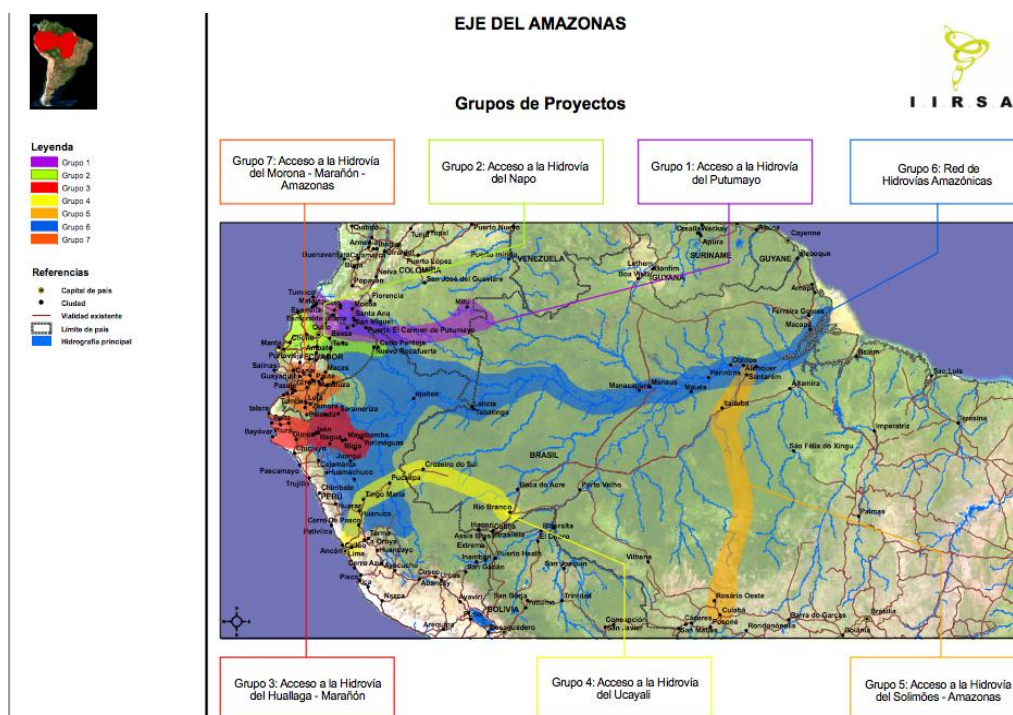
En este contexto territorial, en el que es preponderante la consolidación del Eje del Amazonas, vale precisar la función que desempeñan los puertos Manaos, Belem, Macapá, Buenaventura, Esmeraldas, Manta, Paita, entre otros.

Adicionalmente, cabe destacar que el carácter de dicho Eje es multimodal, y según lo establecido en el artículo primero por la Convención de Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, se entiende como éste al "transporte de mercancías por al menos de dos modos diferentes basados en un contrato, desde un lugar determinado en un país, del cual se toman los bienes por parte del operador de transporte multimodal hacia un lugar designado para entrega situado en otro país."³³ (UNCTAD, 1981)

³² http://www.geosur.info/geosur/iirsa/pdf/es/influ_ama.pdf

³³ http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_en.pdf

Gráfico 9. Grupos de proyectos que forman parte del Eje Amazonas.



Fuente: IIRSA.org ³⁴

Como se puede apreciar en el gráfico, la influencia del Eje es vital para la región sobre todo en términos de conectividad oceánica Pacífico-Atlántico; mediante el aprovechamiento del río Amazonas y sus afluentes.

Los datos de IIRSA.org reflejan que el Eje Amazonas “representa un mercado de más de 61,5 millones de habitantes en un área de influencia extendida de aproximadamente 5,7 millones de km², con un PIB de aproximadamente US\$ 150.534,9 millones, y, cuenta con 64 proyectos divididos en 7 grupos cuya inversión estimada es de US\$ 8.867,6 millones (Septiembre de 2012)”. ³⁵ (IIRSA.org, 2013)

Cabe destacar que dentro de este Eje sobresalen las actividades económicas como: recursos forestales, agrícolas, agroindustriales, agropecuarios, minería, electrónicos, hidrocarburos, ecoturismo, biotecnología, pesca, cosméticos, maquinaria y equipos, textiles y

³⁴http://www.geosur.info/geosur/iirsa/pdf/es/grup_ama.pdf

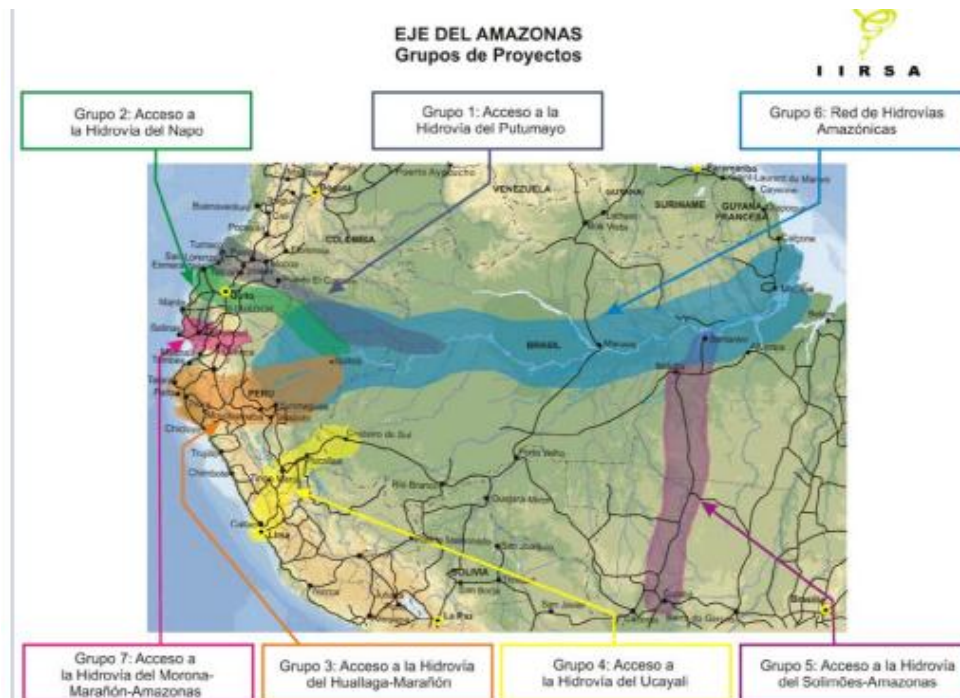
³⁵ <http://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=119&menutemId=57>

confecciones, metal-mecánica, navales, procesamiento de alimentos, cueros y calzados.

El Eje del Amazonas abarca 7 grupos de proyectos como se ilustra en el siguiente gráfico y son: Grupo 1: Acceso a la Hidrovía del Putumayo, Grupo 2: Acceso a la Hidrovía Napo, Grupo 3: Acceso a la Hidrovía del Huallaga-Marañón, Grupo 4: Acceso a la Hidrovía del Ucayali, Grupo 5: Acceso a la Hidrovía del Solimões- Amazonas, Grupo 6: Red de hidrovías amazónicas, Grupo 7: Acceso a la Hidrovía del Morona, Marañón Amazonas.

Sin embargo, en este documento se referirá exclusivamente a aquel en el que el Ecuador juega un papel preponderante, acceso a la Hidrovía del Napo, ya que constituye el entorno en el que se desarrolla el Corredor Multimodal Manta-Manaos.

Gráfico 10. Grupos de proyectos que conforman el Eje Amazonas.



Fuente: IIRSA.org

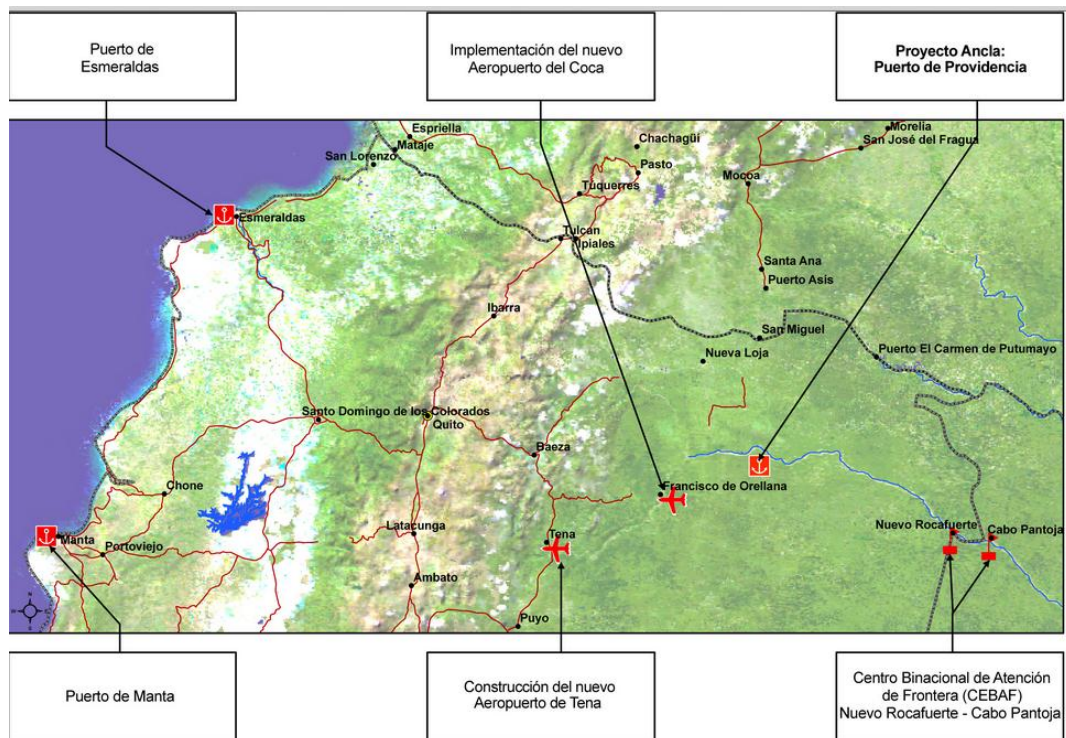
La IIRSA contempla dos funciones estratégicas dentro del grupo de Acceso a la Hidrovía del Napo, que son:

- Fortalecer la integración nacional ecuatoriana de carácter amazónico, provincias del Napo y Orellana con la sierra y costa central y norte del país, y consolidar la oportunidad de una vía fluvial ecuatoriana de integración amazónica internacional hacia Manaos.

- Potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

El gráfico que se presenta a continuación detalla al Proyecto Ancla y a otros correspondientes al Grupo Acceso a la Hidrovía del Napo.

Gráfico 11. Proyecto ancla y proyectos afines del grupo acceso a la hidrovía del Napo.



Fuente: IIRSA.org ³⁶

Se define como Proyecto Ancla al Puerto Providencia, el cual se encuentra ubicado en la Provincia de Sucumbíos, margen izquierda del Río Napo. En la página oficial de la IIRSA, se estima que dicha construcción permitirá potenciar el comercio entre las cuencas del Pacífico y de la Amazonía

³⁶ http://www.geosur.info/geosur/iirsa/pdf/es/g2_ama.jpg

ecuatoriana, peruana y brasileña; además, facilitará el desarrollo socioeconómico de las provincias de: Esmeraldas, Manabí, Guayas, Tungurahua, Chimborazo, Sucumbíos, Orellana y Napo del Ecuador; así como el departamento de Loreto en Perú y los departamentos de Nariño y Putumayo en Colombia.³⁷

También, se contemplan otros proyectos complementarios como son: la construcción del nuevo aeropuerto de Tena, Centro Binacional de Atención de Frontera (CEBAF) Nuevo Rocafuerte - Cabo Pantoja, Puerto de Esmeraldas, Puerto de Manta y rehabilitación del aeropuerto del Coca, lo cual se visualiza en el siguiente gráfico.

Gráfico 12. Proyectos del grupo: acceso a la hidrovía del Napo.



Fuente: IIRSA.org ³⁸

En este contexto, el Ecuador debido a su posición geoestratégica y como miembro de UNASUR y de la IIRSA, aporta notablemente al desarrollo del Eje del Amazonas, e impulsa la interconexión de la región por medio del proyecto Corredor Multimodal Manta-Manaos, detallado en el numeral 2.6.

³⁷ http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1357

³⁸ <http://www.iirsa.org/Projects/GruposEje?eje=3&>

A continuación se detallan los proyectos del Eje Amazonas, de los que forma parte Ecuador. Se ha considerado especialmente los que contribuyen al Corredor Manta-Manaos.

Tabla 16. Proyectos de los que forma parte Ecuador en el Eje Amazonas.

| Proyectos del Eje Amazonas | País: Ecuador | Sectores: g01-g07 |
|---|----------------------|--------------------------|
| Adecuación del puerto de El Carmen. | | |
| Adecuación del puerto de San Lorenzo. | | |
| Rehabilitación y pavimentación del tramo San Lorenzo - El Carmen. | | |
| Construcción del nuevo aeropuerto de Tena. | | |
| Construcción del Centro binacional de atención de frontera (CEBAF) Nuevo Rocafuerte - Cabo Pantoja. | | |
| Ampliación del Puerto de Manta. | | |
| Mejoramiento de la navegabilidad del Río Putumayo. | | |
| Mejoramiento de la navegabilidad del Río Napo. | | |
| Estudios sobre el Puerto de transferencia de carga Morona. | | |
| Diseño de nuevo aeropuerto de Puerto Morona. | | |
| Pre-Ejecución del Paso de frontera sobre el Río Morona. | | |
| Implementación del nuevo aeropuerto del Coca. | | |
| Construcción de Puerto de Providencia. | | |

FUENTE: IIRSA.org ³⁹

2.1.3 Ecuador como integrante de la IIRSA

El papel del Ecuador dentro de la Iniciativa para la Infraestructura Regional Suramericana es clave, no sólo por la posición geoestratégica mencionada anteriormente, sino porque brinda la oportunidad para una conexión Asia-

³⁹ <http://www.iirsa.org/Projects/Search?menuItemId=97>

Pacífico y viceversa, con lo cual el país estaría consolidando una ventaja competitiva.

El Ecuador no posee frontera con Brasil, pero a través de proyectos de infraestructura, comercio y cooperación regional-suramericana se logrará potenciar la nueva oferta exportable; se ampliará el mercado con sus vecinos y también existirían grandes posibilidades de conexión entre el Pacífico y el Atlántico, en las dos direcciones.

La Tabla No. 2 explica el avance de la cartera de 38 proyectos (12 ejecución, 18 perfil y 8 pre-ejecución) con los cuales el Ecuador aporta a la IIRSA, independientemente de 7 ya concluidos.

Tabla 17. Avance de los proyectos de Ecuador hasta enero de 2013, dentro del marco de la IIRSA.

| Grado de avance de los proyectos: | | | | |
|-----------------------------------|--------------|-------------|------------------------------|-------------|
| ETAPA | N° Proyectos | % Proyectos | Inversión (millones de US\$) | % Inversión |
| CONCLUIDO | 7 | 15,6 | 223,52 | 16,3 |
| EJECUCION | 12 | 26,7 | 769,01 | 56,0 |
| PERFIL | 18 | 40,0 | 259,91 | 18,9 |
| PRE-EJECUCION | 8 | 17,8 | 120,15 | 8,8 |
| TOTAL | 45 | 100,0 | 1.372,59 | 100,0 |

FUENTE: IIRSA.org ^{40*}

2.1.3.1 Eje Andino

Según lo establecido por la IIRSA, el Eje Andino posee una extensión de 2,6 millones de km², un Producto Interno Bruto de US\$ 361.824,2 millones, y cuenta con 64 proyectos divididos en 10 grupos con una inversión estimada de US\$ 8.692,4 millones (Septiembre 2012). Involucra a los países de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela a través de corredores viales norte-sur.

⁴⁰ <http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=29>

Proyectos como la Carretera Panamericana y la Carretera Marginal de la Selva, constituyen corredores de gran importancia para la conectividad de los países del Eje Andino con Chile e incluso con Argentina y, si a esto se suma uno de los fines de la IIRSA que es la articulación de la infraestructura suramericana, los corredores pueden llegar a ser intersectados en sus recorridos por diversos corredores transversales (viales y fluviales); y se lograría una integración efectiva.⁴¹ (IIRSA.org, 2013)

En la tabla a continuación se establecen los proyectos del Eje Andino, se han destacados aquellos que tendrían gran influencia en proyectos claves como el Corredor Multimodal Manta-Manaos.

Tabla 18. Proyectos de los que forma parte Ecuador en el Eje Andino.

| Proyectos del Eje Andino país: Ecuador sectores g05-10 |
|--|
| Centro binacional de atención de frontera (CEBAF) eje vial nº1 |
| Centro binacional de atención de frontera (CEBAF) Río Mataje |
| Mejoramiento y rehabilitación del tramo Narupa - Guamaniyacu |
| Centro binacional de atención de frontera (CEBAF) eje vial nº4 puente de integración |

FUENTE: IIRSA.org ⁴²

2.1.4 Planteamiento del Corredor Multimodal Manta- Manaos

El video documental realizado por Observatorio Ciudadano de Impactos Socio Ambientales del Proyecto Multimodal Manta-Manaos, brinda una apreciación del contexto en el que se desarrolla el Corredor Multimodal Manta-Manaos.

Según información oficial de IIRSA, el Corredor busca el *“mejoramiento de la red vial ecuatoriana desde los principales puertos marítimos de la costa del Océano Pacífico, es decir, el Puerto de Esmeraldas (Provincia de*

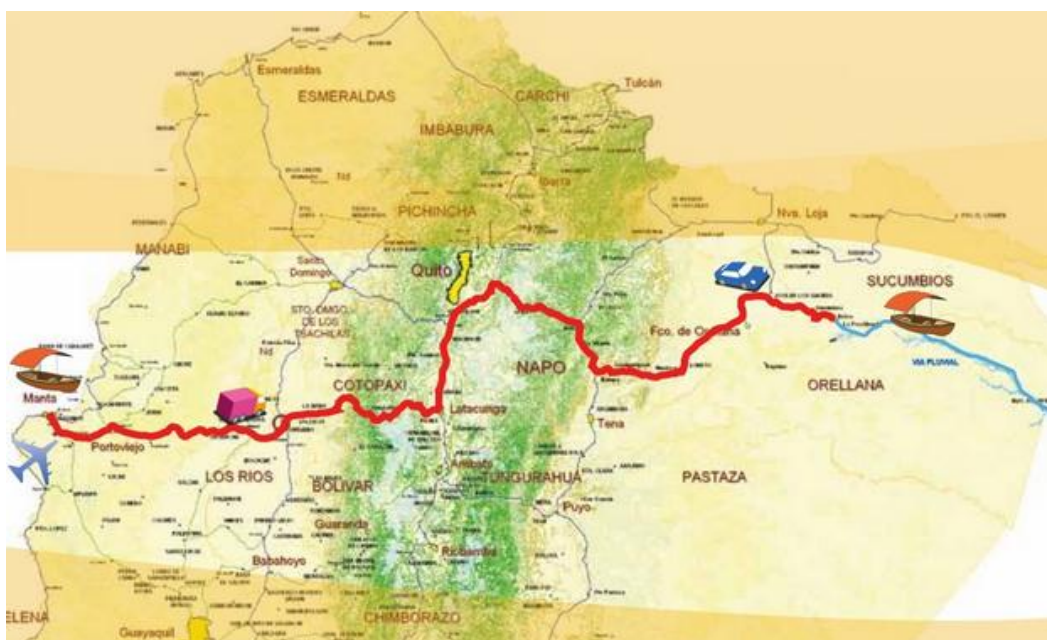
⁴¹ <http://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=116&menuItemId=58>

⁴² <http://www.iirsa.org/Projects/Search?menuItemId=97>

Esmeraldas) y Manta (Provincia de Manabí), Puerto Nuevo (Provincia del Guayas) y Puerto Bolívar (Provincia de El Oro), hacia la ciudad de Francisco de Orellana, más conocida como Coca (Provincia de Orellana), en la cual se prevé la construcción de un puerto fluvial de transferencia para ingresar al río Napo, y a través de éste, al río Amazonas".⁴³ (Manabí-Noticias)

Dentro de la planificación de la cartera de proyectos que tiene Ecuador en la IIRSA, se incluye la "construcción de dos aeropuertos internacionales de transferencia de carga: el Aeropuerto de Tena (Provincia de Napo) y el Aeropuerto de Nuevo Rocafuerte (Provincia de Orellana), donde también se tiene previsto la construcción de un Centro Binacional de Atención Fronteriza con el Perú".⁴⁴ (Manabí-Noticias)

Gráfico 13. Trazado del Corredor Multimodal Manta-Manaos.



Fuente: Ministerio de Transportes y Obras Públicas⁴⁵

2.1.4.1 Trayecto Vía Terrestre del Corredor Multimodal Manta-Manaos.

En la actualidad la ruta más expedita para transitar entre Manta y Francisco

⁴³ <http://manabinoticiasenlinea.blogspot.com/2012/09/el-proyecto-del-eje-multimodal-manta.html>

⁴⁴ Ibid

⁴⁵ <http://es.slideshare.net/MtopEc/especial-ruta-mantamanoas>

de Orellana Coca es aquella que une las ciudades de Manta – Rocafuerte – Chone - El Carmen - Santo Domingo de la Tsáchilas – Aloag – Pifo – Papallacta – Baeza – Narupa - Loreto y Francisco de Orellana.

El Gobierno Nacional se encuentra desarrollando estudios, construcción, reconstrucción y mantenimiento de varias carreteras inmersas en el proyecto multimodal Manta-Manaos.

En las provincias de Manabí y Los Ríos se efectúan los estudios de los tramos de autopistas Manta-San Sebastián y San Sebastián-Quevedo, incluyendo el anillo vial de Quevedo, tramos I y II; y el tramo Quevedo-Valencia-La Maná.

En la provincia de Cotopaxi se trabaja en la rehabilitación de la carretera La Maná-Pujilí-Latacunga; y en el tramo Latacunga-Puente Jambelí, se ejecutan obras de ampliación.

En la provincia de Pichincha, tramo Puente Jambelí-Tambillo, se concluyeron las obras en el sector de Puente Jambelí-Recinto Ferial. Adicionalmente se realizan trabajos de ampliación a cuatro carriles desde el sector del Colibrí hasta Pintag, y a seis carriles hasta la Y de Pifo, a fin de dar continuidad al estudio de la autopista Aloag-Pintag.

Se terminaron los estudios para ampliación a 4 carriles de la vía Pifo-Papallacta y actualmente está en proceso contractual su construcción. Por otro lado, en el tramo Papallacta-Y de Baeza se realizan trabajos de mantenimiento y se construye el puente sobre el río Guagrayacu.

La Dirección Provincial del Napo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ejecuta, por su parte, el mantenimiento rutinario en los tramos Y de Baeza-Virgen de los Guacamayos, en donde se construye el puente sobre el río Oritoyacu; Virgen de los Guacamayos-Narupa; Narupa-Guamaniyacu y Guamaniyacu-Pucuno-Pasohurco.

En Orellana, se efectúan las obras de mantenimiento del tramo Pasohurco - Huataraco y está en proceso contractual el mantenimiento de la carretera San Miguel - Lago Agrio – Coca - Loreto - Huataraco, que contempla también el tramo Coca - Joya de los Sachas - Jivino.

La Dirección Provincial de Sucumbíos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, realiza el mantenimiento rutinario en los tramos Proyecto Jivino - Shushufindi - Yamanunca, recalcando que en el tramo Joya de los Sachas – Unión Milagreña - San Antonio Limoncocha se han concluido los estudios, y en el tramo en construcción Yamanunca - Puerto Providencia se ejecutan los trabajos según su programación. Actualmente se construye el Puente Pañayuca. (Diario Digital Centro, 2013)

Gráfico 14. Trazado de la vía terrestre perteneciente del Corredor Multimodal Manta-Manaos.



Fuente: Diario el Ciudadano⁴⁶

Una vez concluidos los trabajos de la carretera Quevedo – Latacunga se prescindiría de la ruta actual por Santo Domingo de los Tsachilas y Aloag; por lo tanto, con las nuevas condiciones se dispondrían de dos rutas más cortas que ahorrarían tiempo y costos de transporte, siendo éstas las siguientes: a) Latacunga – Machachi – Sangolquí – Pifo – Baeza – Narupa – Coca; y, b) Latacunga – Ambato – Baños – Puyo – Santa Clara – Tena – Narupa – Coca.

De hacerse realidad la vía Latacunga - Tena, se lograría la optimización de la ruta Manta - Francisco de Orellana Coca, y la vulnerabilidad de atravesar

⁴⁶ http://issuu.com/elciudadano_ec/docs/el_ciudadano_digital_70/1

la Cordillera de los Andes estaría minimizada por distancias más cortas con respecto a las actuales y por las varias alternativas viales para llegar a nuestro destino final.

2.1.4.2 Trayecto Vía Fluvial del Corredor Multimodal Manta-Manaos.

Con respecto al tramo fluvial, Grupo Faro, determina que en la provincia de Francisco de Orellana se prevé la construcción de un puerto de transferencia de carga, donde arribarán y partirán embarcaciones facilitando el acceso a Puerto Providencia.

Gráfico 15. Trazado de la vía fluvial perteneciente del Corredor Multimodal Manta-Manaos.



Fuente: <http://www.bicusa.org/en/Document.101230.pdf>

Como se puede observar en el Gráfico No. 15, a través de la hidrovía del Río Napo se integran varios poblados. En Nuevo Rocafuerte se pretende construir el proyecto Centro Binacional de Atención de Frontera, el cual facilitará la integración con Perú.

El trazado fluvial nace en Puerto Providencia, continúa hasta Nuevo Rocafuerte - Puerto Ballesteros, desde ahí continúa por el Río Napo ya en territorio Peruano hasta la unión con el Río Amazonas a través del tramo Leticia - Tabatinga, para posteriormente llegar a Manaus e incluso a Belem como se ilustra en el gráfico que se presenta a continuación.

Gráfico 16. Trazado de la Ruta Manta-Manaos-Belem.



Fuente: <http://www.bicusa.org/en/Document.101230.pdf>

Según lo manifestado por el Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO), en el comunicado de prensa publicado el martes 22 de abril de 2008, Puerto Providencia sería el puerto en el que concluye el trayecto terrestre e inicia el fluvial de la Manta- Manaos. (Piedra, 2003)

Inclusive, en la página oficial de la IIRSA, se establecen los lineamientos de Puerto Providencia, y se lo considera como Proyecto Ancla del Grupo 2: Acceso a la Hidrovía del Napo, del Eje del Amazonas.

Como objetivo de dicho Puerto se prevé que la ejecución del mismo sirva para *"impulsar el comercio entre las cuencas del Pacífico y de la Amazonía Ecuatoriana, Peruana y Brasileña y el desarrollo socioeconómico de las provincias de: Esmeraldas, Manabí, Guayas, Tungurahua, Chimborazo, Sucumbíos, Orellana y Napo en Ecuador, así como el departamento de Loreto en Perú y los departamentos de Nariño y Putumayo en Colombia, contribuyendo al bienestar de la población a través del desarrollo Económico Social y Calidad de vida"*.⁴⁷ (IIRSA.org, 2013)

⁴⁷ http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1357

2.1.4.3 Sistemas Operativos de Transporte Multimodal

El Corredor Multimodal Manta-Manaos busca integrar distintos medios de transporte y aporta a la logística y distribución de mercaderías, facilitando el comercio para el Ecuador y otros países. Con dicho Corredor se estaría involucrando el transporte marítimo si consideramos los buques que llegarían hasta Manta; luego por vía terrestre por las distintas rutas mencionadas en el punto 2.1.4.1; y, finalmente vía fluvial a través de la navegación del Río Amazonas y sus afluentes detallado anteriormente en numeral 2.1.4.2.

Actualmente, a través del Puerto de Itaya, se han realizado 20 viajes con transporte de productos ecuatorianos con destino a Tabatinga.⁴⁸ Este tipo de actividades representan un aporte al desarrollo del Corredor.

Se está trabajando desde distintos puntos con el objetivo de potenciar el desarrollo del Corredor, lo cual está sustentado por el transporte de productos, construcción de puertos fluviales y según Diario Digital Centro que informó sobre el avance de la construcción y reconstrucción de 23 proyectos viales que suman aproximadamente 1000 km de carreteras inmersas en el proyecto multimodal Manta-Manaos.⁴⁹

Sin embargo de lo anotado en el párrafo anterior, no se puede obviar las consideraciones técnicas, físicas, logísticas y de seguridad que se necesitan para el desarrollo efectivo del Corredor.

Si el Corredor tiene entre sus objetivos el llegar a conectar los océanos Pacífico y Atlántico, se debe emprender en un estudio que tome en cuenta la utilización por parte de algunos países asiáticos los llamados contenedores Post-Panamax.⁵⁰

⁴⁸http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=205394&umt=ejecucif3n_del_eje_manta_96_manaos_registra_importantes_avances

⁴⁹ <http://diariodigitalcentro.com/index.php/4358-mil-kilometros-de-carreteras-se-suman-al-proyecto-multimodal-manta-manaos>

⁵⁰ Se definen como buques Post-Panamax aquellos buques que exceden las dimensiones máximas para transitar por el Canal de Panamá. Un portacontenedor Post-Panamax es aquel que puede llevar más de 13 hileras de contenedores (TEU) a lo ancho del buque.

También cabe analizar si existe la capacidad del almacenamiento y sistemas informáticos que consoliden la información y reduzcan así los riesgos logísticos. Como manifiesta Salomón Jaya *“la localización y el seguimiento en tiempo real de los riesgos mejoran la productividad y competitividad de los sistemas de transporte multimodal, y más aún en proyectos “emergentes” que tienen como objetivos la integración y desarrollo de los pueblos”*. (Quezada)

Vale precisar que uno de los puntos más álgidos en el manejo del transporte multimodal del Corredor ha sido la navegabilidad del Río Napo. En el estudio realizado sobre la geodinámica del Río Napo, debido a la época de estiaje que se produce en los meses de diciembre, enero, febrero y septiembre, se registran los menores niveles de profundidad del río; sin embargo, en los meses de mayo, junio, julio, el nivel se incrementa notablemente. (Meza)

Cabe desatacar que en el Estudio Binacional de Navegabilidad del Río Napo Ecuador-Perú, realizado en el año 2010, a través de las evaluaciones realizadas se concluyó que *“el dragado de los Malos Pasos en el tramo ecuatoriano del río Napo resulta técnica, económica y ambientalmente inviable*.

Es por esto que el estudio no contempla el tema del dragado, y por esto plantea otras alternativas como lo son: *la presencia un embarcadero que permita la transferencia de carga desde el modo terrestre al modo acuático en la zona de Belén–Providencia, así como un embarcadero de transferencia binacional podría instalarse en la zona fronteriza, en cercanías de Cabo Ballesteros, dadas las dificultades de navegación existentes en el tramo binacional aguas abajo de Nuevo Rocafuerte y para aprovechar posibles flujos futuros provenientes del río Aguarico, así como las mejores condiciones náuticas que el río Napo posee aguas abajo de Cabo Pantoja”*. (Cardini, 2012)

Por ser clave el tema de la navegabilidad en el desarrollo del Corredor Multimodal, se ha procedido a profundizar en este aspecto, para lo cual se entrevistó al Ing. Timmy García Carpio, analista de la Dirección Nacional de Mejora Continua y Normativa del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Quien manifestó que actualmente el Río Napo dispone de niveles que fluctúan entre 0.60 metros en estiaje y 2.50 metros como máximo; sin embargo, se puede navegar en estas condiciones. Un ejemplo de esta circunstancia son las 20 embarcaciones que han navegado desde el 2011 hasta la presente fecha.

Según García Carpio, actualmente el gobierno nacional está realizando un estudio de la hidrovía del Río Napo con el fin de establecer canales, como existen en otros países; de esta manera en un período de aproximadamente 2 o 3 años se facilitaría la movilidad de las embarcaciones. Otra alternativa es la navegación por el Río Morona; se cuenta con dos planes pilotos liderados por el Ministerio Coordinador de la Producción y el Empleo. (Carpio, 2013)

2.1.4.4 Facilitación de Pasos de Frontera

Si bien se ha impulsado el desarrollo del Corredor Multimodal, no se ha consolidado el mismo en su totalidad debido a que aún se siguen trabajando en los distintos proyectos viales y fluviales del Corredor.

En este contexto García en una entrevista realizada, manifestó que actualmente no existe el involucramiento de los pasos de frontera y tasas. Además, recalcó el contexto de la firma del acuerdo de paz entre Ecuador y Perú en 1998; se determinó que el Ecuador tiene libre acceso al Río Amazonas y sus afluentes; por lo tanto, no debe haber ningún cobro en los pases de los distintos países, incluyendo a Brasil, debido a que el Río Amazonas y sus afluentes son consideradas aguas internacionales.

Empero, en un futuro cuando se de una consolidación total del Corredor y por procesos propios del sistema de transportación y manejo logístico de las mercaderías, correspondientes a cada país o navieras. Asuntos como lo es el handling o la descarga de contenedores entre otras actividades; podrían ser sujeto de cobro de tasas.

2.1.4.5 Instrumentos de Financiamiento

En los estudios iniciales del Corredor, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas planteó la necesidad de fuentes de financiamiento, en el tramo correspondiente a Ecuador, desde Manta hasta Nuevo Rocafuerte, cuyos valores son los siguientes:

Vía terrestre - Manta – Puerto Francisco de Orellana: 603.70 U.S.\$ Millones.

Puerto fluvial Puerto Francisco de Orellana: 112.50 U.S.\$ Millones.

Hidrovía Puerto Francisco de Orellana–Nuevo Rocafuerte: 223.50 U.S.\$ Millones.

“Este presupuesto referencial llegaría a los \$948.70 millones de dólares. El valor total de la inversión de la ruta sobrepasaría los 3.000 millones de dólares. El financiamiento de las obras requeridas en el Proyecto podrán realizarse mediante la Participación Público – Privada, a través de concesiones de los puertos, aeropuertos y vías”.⁵¹

Se estimó contar con financiamiento de las siguientes instituciones: Brasil, Banco Nacional de Desenvolvimento Económico y Social (BNDES); y, por parte de Ecuador, Corporación Andina de Fomento (CAF). (Autoridad Portuaria de Manta)

Incluso, García comentó que actualmente existen barcazas ecuatorianas, algunas nacionalizadas y otras compradas gracias al apoyo de la

⁵¹ <http://www.bicusa.org/en/Document.100332.pdf>

Corporación Financiera Nacional, lo cual ha facilitado el envío de 20 embarcaciones hasta la fecha. (Carpio, 2013)

Conclusión

El desarrollo del Corredor es primordial para el país, esto se corrobora con el avance de los distintos tramos establecidos. Si se compara el avance del proyecto planteados por la IIRSA, hasta enero de 2013, con la información estatal vemos que el avance se está dando rápidamente dentro de Ecuador. Sin embargo, a nivel interno aún quedan etapas por concluir, sin considerar que los procedimientos a nivel externo, aún se encuentran en estudios de pre factibilidad y muy pocos en ejecución.

En el trayecto del Corredor Manta-Manaos, vemos que el tramo fluvial es el más extenso y el que mayor número de recursos necesita. El tema fronterizo es primordial y debe establecerse medidas claras sobre todo referentes a los pasos de frontera. Ya que en el caso de que se de un desarrollo total del Corredor, en el tramo fluvial se deben establecer Acuerdos concretos sobre todo con Perú.

CAPÍTULO III IMPACTOS DE LA RUTA MULTIMODAL MANTA-MANAOS

En este último capítulo se ha establecido los impactos comerciales, sociales y ambientales que tendría la Ruta. Dichos impactos incluyen a actores directos e indirectos, e incluso se han realizado proyecciones de determinados impactos si se consolidaría la Ruta.

Adicionalmente, se ha realizado una relación comparativa con una de las rutas de mayor confluencia actual como lo es el Canal de Panamá. Para determinar la viabilidad de la Manta-Manaos como alternativa al comercio bioceánico.

3. 1 impacto comercial

3.1.1 Proceso Comercial

El análisis del proceso comercial de la Ruta Multimodal Manta–Manaos estará basado en el supuesto de que tanto el tiempo como la distancia de transporte marítimo, desde por ejemplo las costas centrales de Asia hasta Manta Ecuador o Canal de Panamá es la misma.

Si la comercialización se realizaría desde el norte de Asia, como es el caso de Japón, la diferencia de días de transporte hacia Panamá y Manta sería irrelevante en este estudio, ya que sería de uno o dos días como máximo. Consecuentemente, este análisis se centrará en describir y comparar las rutas Canal de Panamá–Manaos y Manta–Manaos.

3.1.1.1 Sin la Ruta Manta-Manaos

Este caso se circunscribe a la ruta Canal de Panamá–Manaos. En la actualidad, el transporte de mercadería se realiza únicamente por vía marítima, se debe cruzar del Océano Pacífico al Atlántico empleando las instalaciones del Canal de Panamá, el trayecto continúa por frente a las costas colombianas, venezolanas y luego brasileñas hasta llegar a la

desembocadura del río Amazonas, sitio en el cual la navegación es fluvial y en contra corriente hasta Manaos.

Gráfico 17. Proceso de comercialización sin el Corredor Multimodal Manta-Manaos.



Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores Comercio e Integración⁵²

Según la información proporcionada por la Autoridad Portuaria de Manta, se tiene establecido que la ruta Asia-Manaos a través del Canal de Panamá demanda 45 días de tránsito. (Autoridad Portuaria de Manta)

Sin embargo, no podemos dejar de analizar las variables que configuran ésta ruta actual, por una parte el envío por el Canal implica un solo modo de transporte que es el marítimo y evita riesgos por la múltiple descarga y carga de la mercadería que implicaría la Manta–Manaos.

No se debe desestimar la experiencia en las actividades logísticas-comerciales que tienen en el Canal, las cuales se ha convertido en una rutina practicada durante años. Por otro lado, hay que mencionar la actual ventaja competitiva inherente a la ampliación de dicho Canal que actualmente se viene ejecutando, y la que sin lugar a duda fortalecerá su utilización y lo hará más atractivo sobre todo para los buques Post-Panamax.

⁵² <http://www.bicusa.org/en/Document.102166.pdf>

3.1.1.2 Con la Ruta Manta-Manaos

La ruta Manta–Manaos ya ha sido descrita anteriormente, básicamente atraviesa las regiones costa, sierra y oriente por vía terrestre, luego cambia el tipo de transporte a fluvial hasta llegar a Manaos.

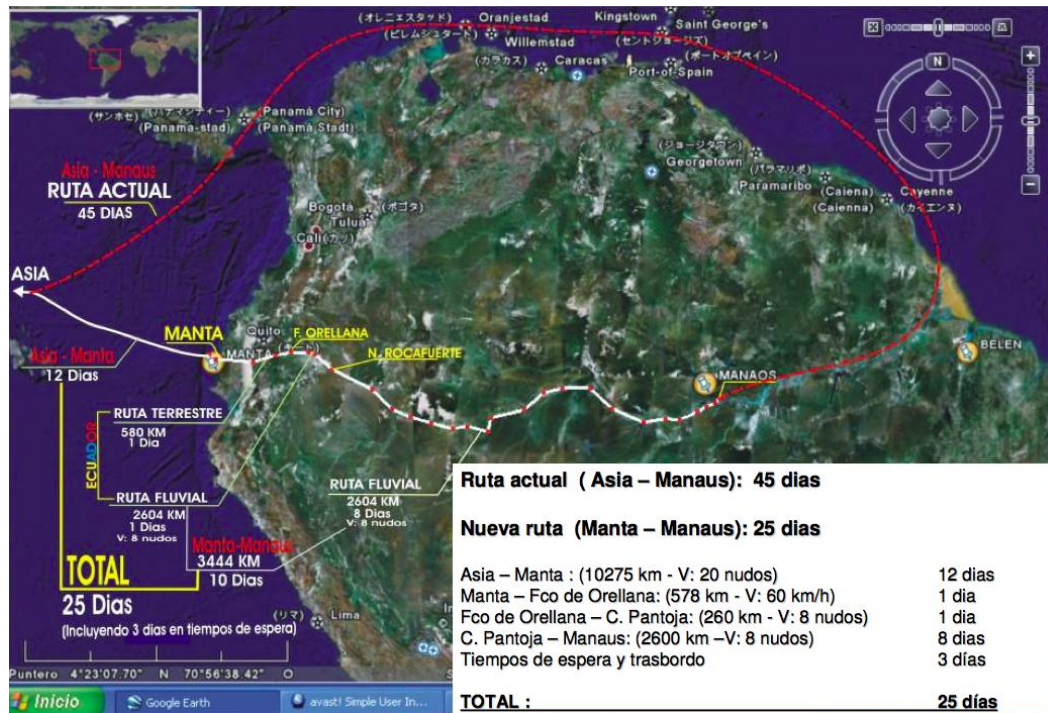
La Ruta Manta Manaos se encuentra definida por 3438km, de los cuales 578km son terrestres (Manta - Francisco de Orellana) y 2860km fluviales (Francisco de Orellana–Manaos).

El gráfico 18 proporcionado por la Autoridad Portuaria de Manta, estima un total de 25 días para la transportación de mercancías desde Asia a Manaos por la Ruta Manta-Manaos.

Dicha Ruta es indiscutiblemente más corta que la ruta Panamá–Manaos, razón por la cual el impulso que está empeñado el Ecuador en desarrollar vías y puertos estaría plenamente justificado.

Sin embargo, no se puede dejar de tomar en cuenta otras variables propias del Corredor Multimodal, como lo es el riesgo y la manipulación que sufriría la mercadería al momento de realizar el proceso de transferencia de carga en los distintos tramos y modos de transporte.

Gráfico 18. Proceso de comercialización a través del Corredor multimodal Manta-Manaos.



Fuente: Autoridad Portuaria de Manta⁵³

Según García, hasta el momento, en los 20 cargamentos enviados desde Manta hacia Manaus, se ha registrado la capacidad de soporte cuyo rango varía desde 700 hasta 1200 toneladas por cada viaje que realizan las embarcaciones. (Carpio, 2013)

Al analizar la información de tiempo empleado en la ruta Panamá–Manaos (45 días) y Manta–Manaos (25 días), consignada en el gráfico 18, también se corrobora independientemente del valor numérico, que existe una segunda gran ventaja que es el ahorro de tiempo al adoptarse por la alternativa más corta en tiempo y distancia de transporte para llegar al destino final Manaus.

Adicionalmente, en la tabla que se presenta a continuación se establece las distancias desde Francisco de Orellana a los distintos tramos que comprendería el Corredor Multimodal; inclusive se ha determinado las

⁵³ <http://www.bicusa.org/en/Document.100332.pdf>

distancias de los tramos peruanos y brasileños; lo cual nos da como resultado 2860.00 km fluviales.

Tabla 19. Proceso de comercialización a través del Corredor Multimodal Manta-Manaos.

| Localidad | Distancias a Francisco de Orellana en km |
|---------------------------|---|
| Primavera | 28,00 |
| Pompeya | 44,00 |
| Itaya | 55,00 |
| El Belén | 60,00 |
| Providencia | 62,00 |
| San Roque | 100,00 |
| Pañacocha | 120,00 |
| El Edén | 125,00 |
| Cap. Augusto Rivadeneira | 146,00 |
| Chiro Isla | 157,00 |
| Sta. María de Huiririma | 189,00 |
| Tiputini | 204,00 |
| Nuevo Rocafuerte | 229,00 |
| Puerto Ballesteros | 258,00 |
| Cabo Pantoja | 309,00 |
| Total Fco Orellana-Manaos | 2086,00 |

Fuente: Autoridad Portuaria de Manta⁵⁴

Adicionalmente, cabe mencionar otro tipo de información referente al transporte aéreo.

⁵⁴ <http://www.bicusa.org/en/Document.100332.pdf>

Gráfico 19. Distancias desde Tokio hacia determinados aeropuertos de América.



Fuente: (Autoridad Portuaria de Manta)

En la tabla anterior se presenta con detalle el análisis comparativo de las distancias por medio de transporte aéreo. Se ha tomado como referencia a Tokio, ya que es un punto clave en el comercio de Asia-Pacífico y a Buenos Aires por su ubicarse en el centro-este del continente americano y por ser un lugar estratégico para el intercambio comercial con el Atlántico.

Como vemos la ruta aérea a través de Manta es mucho más corta que a través de Panamá. Sin embargo, no podemos dejar de lado que la frecuencias de vuelo son mayores a Panamá debido a sus conexiones internacionales. Incluso, para el comercio esta opción debe estudiarse con profundidad debido a que el transporte aéreo es uno de los más costosos.

3.2 IMPACTO SOCIAL

3.2.1 Impacto en la Comunidad

En la tabla que se presenta a continuación se detallan características particulares de las distintas comunidades nativas, su lengua, etnia, nombre, número de habitantes y situación legal del territorio.

Tabla 20. Superposición de las comunidades nativas de la Amazonía ecuatoriana.

| Superposición con Comunidades Nativas | | | | | | |
|---------------------------------------|-------------------|---|---|--|---------------------------|---|
| Familia Lingüística | Etnia Mayoritaria | Nombre | Ubicación | Población No de habitantes | Area aproximada Hectáreas | Situación legal del territorio |
| Wao Tiro | Woorani | Tagaeri y Taromenae | Parte sur del Parque Nacional Yasuní y una parte al sur este del territorio Woorani. | Población en aislamiento voluntario | 700 000 | Zona intangible dentro del Parque Nacional Yasuní. |
| Paicoca | Siona | Siona de Puerto Bolívar, Bi'aña y Crahuëaya' | Parroquias de la provincia de Sucumbios. | 360 | 47 888 | Tienen propiedad colectiva, estando 40 000 hectáreas en convenio con el Instituto Nacional Forestal de Ecuador (INEF AN) dentro de la Reserva Faunística Cuyabeno. |
| Paicoca | Secoya | San Pablo de Cafëtsiaya, Secoya Remalino Ñeña y Campo Eno | Parroquias de la provincia de Sucumbios. | 400 | 39 414,5 | Las tres comunidades tienen sus territorios legalizados. |
| Jivaroana (Idioma: Achuar Chicham) | Achuar | | Provincias de Napo, Pastaza, Zamora Chinchipe, Sucumbios y Morona Santiago. | 110 000 | 1 017 014 | 884 000 hectáreas están legalizadas quedando pendientes 133 014 hectáreas correspondientes a tres comunidades. |
| A'ingae | A'í Cofán | Durena, Chandi Na'en y Davuno | Provincia de Sucumbios, en los cantones Lago Agrio, Cuyabeno y Sucumbios. | 728 | 148 907 | Son 33 571 hectáreas de territorio legalizado. Según la propuesta de la nacionalidad A'í Cofán quedan 112 000 hectáreas por legalizar, mientras que el Estado sólo reconoce 94 000 hectáreas por legalizar. |
| Kichwa | Kichwa | | Imbabura, Pichincha, Cotopaxí, Tungurahua, Bolívar, Chimborazo, Cañar, Azuay, Loja, Zamora Chinchipe. | No hay mayores datos que el que indica que son 13 pueblos. | | Constituida por 13 pueblos que han accedido a tierras por la reforma agraria o por compra directa. Existen todavía problemas de legalización de tierras. |

Fuente: <http://www.bicusa.org/en/Document.102167.pdf>

De la información presentada en la tabla anterior se evidencia claramente la presencia de comunidades nativas en el en la Amazonía ecuatoriana. Cabe destacar que con el establecimiento del Corredor Multimodal Manta-Manaos y por ende el impulso de la hidrovía a lo largo del Río Napo incidiría notablemente en el modo de vida de las comunidades y las convertiría en actores claves del proceso.

El desarrollo de la infraestructura y del Corredor como tal presenta distintos escenarios para las comunidades. Por un lado, si consideramos que se prevé la construcción de puertos de transferencia de carga estos generarían fuentes de empleo para los nativos del lugar; sin embargo, debido a que se requieren profesionales especializados en determinadas áreas, ocasionaría que personas no nativas de la zona también formen parte de este entorno.

Por otro parte, en la visita realizada al Parque Nacional Yasuní se pudo

constatar que las comunidades usan como medio de transporte la embarcación municipal, la cual sólo transita los días lunes, miércoles y viernes. Dicha embarcación recorre el río Napo, partiendo desde el Coca hasta llegar a Puerto Ballesteros, lo cual dificulta la movilización de los pobladores locales sobre todo cuando buscan abastecerse de víveres. Se estima que a través del Corredor se potencie el comercio y permita que se dé mayor acceso al comercio y por consiguiente fortalecimiento de las economías locales.

3.2.2 Implicaciones para los pueblos originarios Taromenane y Huaorani.

Este es uno de los puntos de mayor dificultad de este capítulo, debido a que tanto los pueblos originarios en aislamiento voluntario como los que no lo están, tienen complejos problemas por solucionar.

A nivel interno una gran disputa entre los Taromenane y Huaorani ocasionó en marzo de 2013 la muerte de varias personas. Si bien, los distintos pueblos se encuentran reconocidos y protegidos por la Constitución del Ecuador y distintas normativas internacionales que velan por su integridad y seguridad, esto no ha sido suficiente para llegar a un consenso.

Pero más allá de las disputas, debemos de preguntarnos ¿qué tienen en común éstos pueblos? Su nexos más importante es quizás, que debido a su ubicación geográfica y modos de vida utilizan los recursos hídricos del río Napo y sus afluentes para sus actividades diarias como lo son alimentación, pesca, irrigación, entre otras.

Es por esto que, el establecimiento del Corredor Multimodal al igual que distintos proyectos estatales que se van a desarrollar en áreas cercanas deben ser analizados meticulosamente, para no afectar el entorno de dichos pueblos e inclusive agravar los conflictos existentes.

Vale destacar que en este entorno actividades como el dragado del río Napo, tendría un impacto nefasto para los pueblos. Se deben plantear

estudios de impacto social, ambiental y las compensaciones que se implementarían para mitigar los impactos negativos o afectaciones.

3.3 IMPACTO AMBIENTAL

3.3.1 Incidencia de la Ruta Manta-Manaos

Al igual que otros proyectos las incidencias económicas, ambientales y sociales del Corredor Multimodal tienen incidencias favorables y no favorables; sin embargo, la clave es establecer proyectos y políticas bajo parámetros claros de preservación y protección del entorno.

La incidencia de la Manta-Manaos es notable, sobre todo si hablamos de un Corredor Multimodal que potencia el comercio. Como se destaca en el estudio realizado por Grupo Faro tanto las *“hidrovías y carreteras generan una colonización en sus orillas e impulsan una producción industrial en la Amazonía en función de la exportación.”* (Piedra, 2003) En los puntos subsiguientes se detallarán incidencias específicas del Corredor Multimodal.

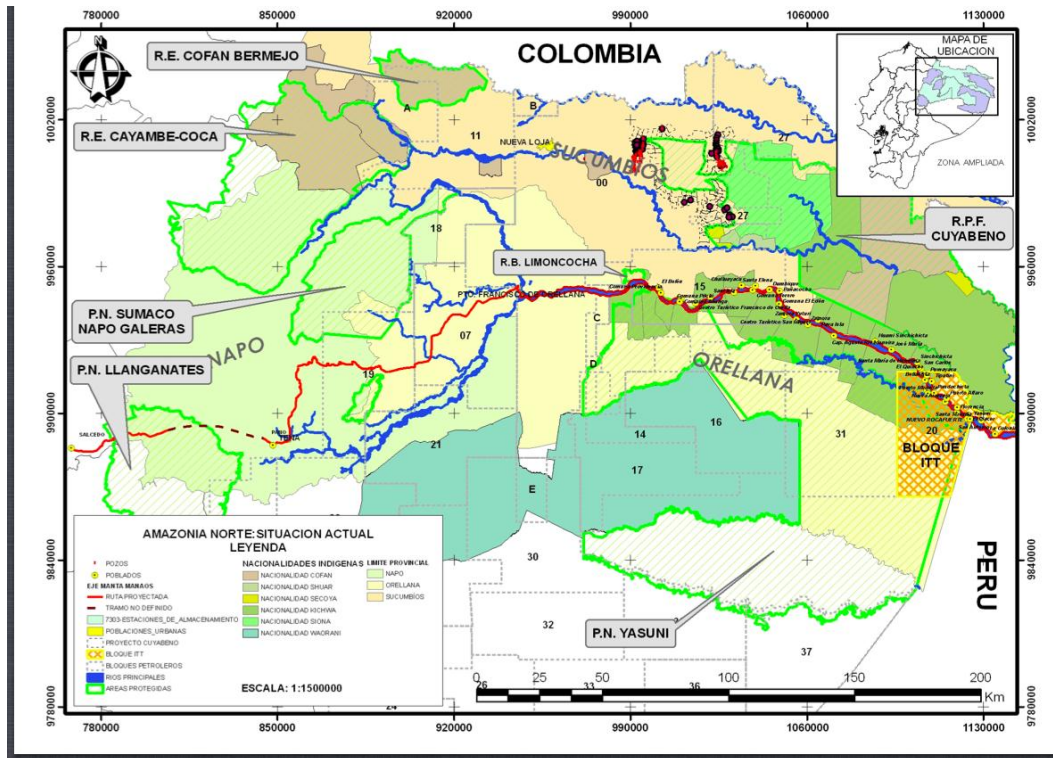
3.3.2 Efectos para la biodiversidad, flora y fauna.

A pesar que Ecuador tiene varios tratados internacionales en materia ambiental; sin embargo, en este tema vale destacar el Tratado de Cooperación Amazónica (TCA), y el Convenio sobre la Diversidad Biológica.

Lamentablemente el Ecuador, al ser un país primario exportador ha basado su economía en la explotación de los recursos naturales, no renovables y esto ha causado que la biodiversidad ecuatoriana se vea afectada.

En un estudio realizado por la Corporación de Gestión y Derecho Ambiental ECOLEX, se han identificado las distintas áreas naturales de la Amazonía. Como podemos notar, el área amazónica es sumamente extensa y gran parte del Corredor Multimodal se desarrolla en esta área.

Gráfico 20. Gráfico de la superposición de las comunidades nativas de la Amazonía ecuatoriana.



Fuente: ECOLEX, Corporación de Gestión y Derecho Ambiental ⁵⁵

Adicionalmente, en el análisis realizado por Gonzalo Varillas, se han identificado las distintas áreas naturales sensibles que forman parte del Corredor Multimodal Manta-Manaos y son:

- Tramo Salcedo – Tena: Parque Nacional Llanganates.
- Tramo Tena – Coca: Parque Nacional Sumaco Napo – Galeras
- Tramo Fluvial Pompeya – Itaya: Reserva Biológica Limoncocha
- Tramo Fluvial Tiputini – Nuevo Rocafuerte: Reserva de Producción Faunística del Cuyabeno

Varillas manifiesta que el impacto en la biodiversidad, flora y fauna a través del Corredor tendrán efectos; por un lado, si se aumenta el tráfico comercial las especies faunísticas endémicas como el jaguar, puma, tigrillo, oso hormiguero tapir, y por otro lado, las especies vegetales entre ellas 280 variedades de aves y 180 especies de anfibios y reptiles, podrán sufrir

⁵⁵ <http://www.bicusa.org/en/Document.102245.pdf>

alteraciones. Las distintas actividades de infraestructura como puertos de carga van afectar los límites de los distintos parques y reservas. (Varillas, 2008)

Finalmente, es clave destacar que la Cuenca del Río Napo brinda servicios ambientales para todos los habitantes del planeta, es por esto que el gobierno debe analizar con cautela las repercusiones que tendría el Corredor.

3.3.2.1 Impacto en el Parque Nacional Yasuní.

Gráfico 21. Áreas de posibles impactos ambientales del tramo fluvial proyecto Manta-Manaos.



Fuente: <http://www.bicusa.org/en/Document.102167.pdf>

En el gráfico se distinguen las distintas áreas que se verían comprometidas; sin embargo, el Tramo Fluvial Itaya – Garzacochoa, es clave porque afectaría a las localidades de Indilama, cerca de Itaya, y Garzacochoa, e incluso a los límites del Parque Nacional.

La Iniciativa para la Conservación Amazónica ha manifestado que el Parque Nacional Yasuní, declarado en 1989 Reserva Biósfera de la UNESCO

“posee la mayor diversidad genética del planeta, ya que el número y variedad de especies que posee es superior a cualquier otro ecosistema terrestre. Y es un área de gran interés científico y potencialmente turístico, sus bosques albergan el mayor número de especies de árboles y arbustos por hectárea del mundo (664 especies) y consecuentemente supone una diversidad faunística aún mayor.” (Iniciativa para la Conservación Amazónica)

Como vemos la riqueza natural del Parque Yasuní es inmensa y constituye un patrimonio natural valioso para el Ecuador y para el mundo. Actualmente, se ha gestado una inmensa controversia en esta zona, debido a la decisión presidencial de explotar el bloque 31 del Yasuní. Esto ha marcado un nuevo panorama para la Amazonía y para proyectos relacionados como lo es el Corredor Multimodal Manta-Manaos. Es clave preguntarnos lo que buscamos y a quienes afectamos, es deber del estado ecuatoriano velar por las comunidades locales, recursos naturales y promover un desarrollo sostenible, basado en estudios de impacto ambiental.

Conclusión.

El Corredor tiene gran impacto sobre todo para los pobladores y la biodiversidad del área donde se desarrolla. Sin embargo la pregunta es si el Ecuador, estaría dispuesto a pagar ese costo para lograr una Ruta bilateral.

Menciono bilateral, debido a que tras el análisis hemos visto que falta mucho para llegar a ser la alternativa bioceánica. Existen varios tramos y asuntos pendientes internos como externos, que deben solventarse.

El llegar tras la Manta-Manaos a ser el puente Pacífico-Atlántico se sustenta en una visión muy optimista. Debido a que dicha Ruta, potenciara más que nada el comercio interno del Ecuador.

CONCLUSIONES FINALES

A lo largo del documento hemos podido apreciar las distintas variables que configuran el Corredor Multimodal Manta-Manaos. El Corredor forma parte de la IIRSA (Iniciativa para la Infraestructura Regional Suramericana) en el Marco de la UNASUR y es uno de los proyectos prioritarios impulsados por el gobierno nacional.

Su complejidad va más allá de la infraestructura, debido a que su desarrollo involucra a poblaciones, países y recursos naturales. Es por esto que el proyecto Manta-Manaos, es quizás uno de los más ambiciosos que se han planteado debido a los actores y áreas que involucra.

En relación al entorno social, si bien discutimos sobre el derecho de los pueblos a ser consultados, no se puede dejar de tomar en cuenta las posturas antagónicas de los pobladores ecuatorianos que se encuentran en el tramo fluvial del Corredor.

Algunos defienden el proyecto, mientras que otros se oponen. Sin embargo, en esta dicotomía pude distinguir que si bien cada posición tiene argumentos sólidos y defienden los mismos con certeza; confluyen en un solo punto, ellos hablan de la necesidad educación para el desarrollo con o sin la presencia de la Ruta.

En cuanto al tema ambiental, no se puede dejar de lado que la Ruta involucra como actor preponderante, a una naturaleza, que a pesar de no tener voz, está reconocida en la Constitución de la República del Ecuador del 2008, como un sujeto de derecho.

Por otra parte en el ámbito económico, cabe destacar que la Balanza Comercial Bilateral Ecuador-Brasil no es beneficiosa para el Ecuador debido a que importamos más de lo que nos compran. Sin embargo, temas como el cambio de la matriz productiva podría potenciar el comercio bilateral. Pero, es clave la forma en la que busquemos ser parte de este mercado,

sobre todo si consideramos que tanto Perú como Colombia fortalecen día a día sus tratados y acuerdos de comercio, teniendo como objetivo llegar al gigante sudamericano.

El llegar a consolidación total del comercio bilateral Ecuador-Brasil a través de la Ruta podría ser viable en alrededor de 10 años. Debido a que primero se debe solidificar la infraestructura, transporte y producción nacional. Incluso, se debe desarrollar la Ruta de una manera estructurada, que potencie en primera instancia el comercio interno del país y facilite de esta manera a que las comunidades locales puedan tener acceso a muchos recursos.

Por otro lado, en cuanto al tema logístico-comercial es claro que a más de presentar al Corredor Manta-Manaos como una alternativa para el Canal de Panamá en caso de dirigirnos hacia el interior de la Amazonía, tras el análisis he visto que para llegar a convertirla a esta alternativa en viable, se requiere solventar asuntos previos.

La disyuntiva entre costo-beneficio termina siendo el tema de debate en la mesa del desarrollo ecuatoriano, y la pregunta clave es si la inversión justifica el beneficio que se pretende recibir.

Debemos tomar en cuenta que debido a las condiciones presentes, actualmente no podemos ser en Punto Hub de conexión. Para llegar a serlo deberíamos solventar temas como el alto riesgo del transporte multimodal y de los transbordos de carga que sufrirían las mercancías sobre todo el tramo fluvial. A más de esto se debe tomar en cuenta la inexperiencia en este tipo de actividades de transporte en el Ecuador, las cuales con relación al Canal de Panamá somos principiantes.

En un futuro, cuando se cuente con la ampliación del Puerto de Manta; desarrollo vial del 100% de las carreteras; construcción y ampliación de los aeropuertos en Tena y El Coca; navegabilidad del Río Napo; mitigación completa del impacto social ambiental completo del Corredor; entre otros,

podríamos recién ahí comenzar a hablar de una conexión regional en todo ámbito, que a largo plazo se convertiría en el punto de unión del Océano Atlántico con el Pacífico.

Adicionalmente, no podemos olvidar que no somos los únicos en la búsqueda de la unión bioceánica. Perú actualmente se encuentra desarrollando planes y proyectos en las mesas de negociación chinas, para potenciar y buscar llegar a ser un Punto Hub en Sudamérica. En este sentido, Perú también tiene inexperiencia como Ecuador, para el desempeño de transporte multimodal, sin embargo, su directa y aventajada posición en el Amazonas le da un plus a la viabilidad de su corredor IIRSA-NORTE.

Por el momento se debe analizar las prioridades e ir poco a poco logrando un verdadero desarrollo sostenible, más allá de llegar a ser el puente de impulso comercial de grandes flujos de transporte "el nexo del Pacífico con el Atlántico", debemos primero centrarnos en lograr el desarrollo del país y de la región amazónica.

Finalmente, es imperante tener en cuenta que dadas las circunstancias, en mi opinión solo se podría dar la incidencia de la Manta-Manaos a nivel interno. El considerar la ruta como un punto de conexión bioceánica por el momento es inviable. Actualmente el proyecto carece de articulación debido a la falta de un desarrollo total de los tramos que involucra el mismo.

No se puede pretender llegar a ser el puente entre el Pacífico con el Atlántico, debido a que las grandes economías sobre todo asiáticas manejan volúmenes exorbitantes de mercaderías. Las cuales son monumentales y desmedidas para la capacidad de un río de bajo e inconsistente caudal a lo largo del año. E incluso, si se superaría el tema del caudal, el riesgo persiste debido a la manipulación que sufrirían las mercaderías y a una falta de controles fluviales fronterizos que garanticen la seguridad y entrega en destino acordado de las mercaderías.

RECOMENDACIONES

El potenciar proyectos de integración regional es un gran aporte para el desarrollo de los países y de Sudamérica. Sin embargo, no se puede ir más allá de las limitaciones que en este caso tenemos como Ecuador.

Considero pertinente priorizar el desarrollo interno del país y enfocar los distintos esfuerzos en temas que nos den un campo de acción más amplio. Como lo es el cambio de matriz productiva, infraestructura y diversificación del portafolio de bienes y servicios ecuatorianos.

Para poder llegar a tener un desarrollo efectivo se debe primero tratar de lograr la consolidación de los distintos sectores económicos y sociales necesarios. Se recomienda que para el desarrollo total y efectivo de la Ruta Manta-Manaos primero se solventen los distintos aspectos mencionados a lo largo del presente trabajo; para de esta manera lograr resultados beneficiosos para el país y la región.

GLOSARIO

-AAP.CE

Acuerdo de Alcance Parcial y Complementación Económica.

-AAP.PC

Acuerdo de Alcance Parcial de Promoción del Comercio.

-ALADI

Asociación Latinoamericana de Integración.

ALALC

-Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

-API

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.

-AR.AM.

Acuerdos Regionales de Apertura de Mercados.

-ARIAN

Arancel Integrado Andino.

-CAN

Comunidad Andina de Naciones.

-CELAC

Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños.

-CKD

Kit para ensamblaje/Kit de montaje, Complete Knock Down (CKD).

-COSIPLAN

Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento.

-EIDs

Los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs).

-IIRSA

Iniciativa para la Infraestructura Regional Sudamericana.

-MERCOSUR

Mercado Común del Sur.

-NALADISA

Nomenclatura de la Asociación Latinoamericana de Integración basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

-OMC

Organización Mundial de Comercio.

-PAE

Plan de Acción Estratégico.

-PTIS

Programas Territoriales de Integración.

-PTN.

Protocolo Sobre Negociaciones Comerciales.

-SACU

Unión Aduanera de África Austral.

-SGPC.

Sistema Global de Preferencias Comerciales entre Países en Desarrollo.

-TCPA

Tasa de Crecimiento Promedio Anual.

-TEU

Twenty-Foot Equivalent Unit/ Unidad Equivalente a Veinte Pies.

-UNASUR

Unión de Naciones Suramericanas.

-UNCTAD

Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo.

ANEXOS

ANEXO 1. Instrumentos de comercio de los que forma parte Brasil, como miembro fundador del Mercado Común del Sur.

- Acuerdo sobre Arbitraje Comercial Internacional del MERCOSUR.
- Acuerdo de Arbitraje Comercial Internacional entre el MERCOSUR, la República de Bolivia y la República de Chile.
- Acuerdo Preferencial de Comercio entre el MERCOSUR y la República de la India.
- Acuerdo Marco de Comercio entre el MERCOSUR y el Reino de Marruecos.
- Acuerdo de Comercio Preferencial entre el MERCOSUR y la Unión Aduanera de África Austral (SACU) - ANEXOS I, II, III, IV, V.
- Acuerdo Marco para el Establecimiento de un Área de Libre Comercio entre el MERCOSUR y la República de Turquía.
- Tratado de Libre Comercio entre el MERCOSUR y la República Árabe de Egipto.
- Acuerdo marco para la creación de un área de libre comercio entre el MERCOSUR y la República Árabe de Siria.
- Acuerdo Marco de Comercio entre el MERCOSUR y la República Islámica de Pakistán.
- Acuerdo para la Creación de un Área de Libre Comercio entre los Estados Partes del MERCOSUR y Sudáfrica.

- Acuerdo marco de comercio y cooperación económica entre el MERCOSUR y la Organización para la Liberación Palestina, en nombre de la Autoridad Nacional Palestina.
 - Tratado de libre comercio entre el MERCOSUR y el estado de Palestina.

- Protocolo de Cooperación y Asistencia Jurisdiccional en Materia Civil, Comercial, Laboral y Administrativo (Protocolo de las Leñas).
 - Acuerdo Complementario al Protocolo de Cooperación y Asistencia Jurisdiccional en Materia Civil, Comercial, Laboral y Administrativa.

-Acuerdo Marco de Comercio entre el MERCOSUR y el Estado de Israel.

- Tratado de Libre Comercio entre el MERCOSUR y el Estado de Israel.
(MERCOSUR)⁵⁶

⁵⁶http://www.mercosur.int/t_ligaenmarco.jsp?contentid=4823&site=1&channel=secretaria

BIBLIOGRAFÍA

- Aguillón, S. G. (s.f.). Brasil en el contexto de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y el corredor multimodal Manta-Manaos. Universidad Andina Simón Bolívar.
- ALADI. (s.f.). *Asociación Latinoamericana de Integración*. Recuperado el 22 de 08 de 2013, de <http://www.aladi.org/>
- Alfredo Palacios Dongo. (03 de 07 de 2011). Buscando Alternativas al Uso del Canal de Panamá. Obtenido de <http://suite101.net/article/buscando-alternativas-al-uso-del-canal-de-panama-a40800>
- Armada de Chile Directemar*. (s.f.). Recuperado el 17 de 09 de 2013, de <http://web.directemar.cl/pilotaje/PaginaB.html>
- Autoridad Portuaria de Manta. (s.f.). Eje Bioceánico Multimodal Pacífico Atlántico Ecuador Brasil. Manta, Ecuador.
- BCE. (s.f.). *Banco Central del Ecuador*. Recuperado el 09 de 2013, de <http://www.bce.fin.ec/>
- CAN. (s.f.). *Comunidad Andina de Naciones*. Recuperado el 10 de 2013, de <http://www.comunidadandina.org/index.aspx>
- Cardini, J. (10 de 2012). Estudio Binacional de Navegabilidad el Río Napo (Ecuador-Perú).
- Carpio, T. G. (20 de 10 de 2013). La Incidencia del Corredor Multimodal Manta-Manaos.
- CELAC. (2009). *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*. Recuperado el 24 de 06 de 2013, de <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/5/36295/lcw231e.pdf>
- Comercio Exterior.com.ec*. (s.f.). Recuperado el 15 de 08 de 2012, de <http://comercioexterior.com.ec/qs/content/china-encuentra-un-fil%C3%B3n-comercial-en-el-estredo-de-bering>
- Daniel Vittar. (12 de 05 de 2012). *Prospectiva Observatorio de Mapas y Riesgos*. Recuperado el 12 de 08 de 2013, de <http://www.prospectiva-uces.com.ar/notas.php?action=fullnews&id=534>
- Diario Digital Centro*. (08 de 11 de 2013). Obtenido de <http://diariodigitalcentro.com/index.php/4358-mil-kilometros-de-carreteras-se-suman-al-proyecto-multimodal-manta-manaos>

- García, M. F. (s.f.). *AFESE.com* . Recuperado el 15 de 10 de 2013, de Asociación de Funcionarios y Empleados del Servicio Exterior Ecuatoriano: <http://www.afese.com/img/revistas/revista53/irrsa.pdf>
- IIRSA.org. (03 de 2013). Recuperado el 19 de 09 de 2013, de http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/ama_rio13_elementos_desarrollo_sostenible.pdf
- INIA. (06 de 10 de 2004). *Instituto para las Negociaciones Agrícolas Internacionales* . Recuperado el 11 de 2013, de http://www.inai.org.ar/sitio_nuevo/boletin_i2.asp?c=SISTEMA%20GLOBAL%20DE%20PREFERENCIAS%20COMERCIALES%20-%20SGPC
- Iniciativa para la Conservación Amazónica. (s.f.). Recuperado el 03 de 11 de 2013, de <http://www.bicusa.org/en/Document.102167.pdf>
- Manabí-Noticias, D. (s.f.). Recuperado el 15 de 10 de 2013, de <http://manabinoticiasenlinea.blogspot.com/2012/09/el-proyecto-del-eje-multimodal-manta.html>
- MERCOSUR. (s.f.). *Mercado Común del Sur*. Recuperado el 17 de 08 de 2013, de <http://www.mercosur.int/home.jsp?contentid=7&seccion=1>
- Meza, R. C. (s.f.). ESTUDIO DE LA GEODINÁMICA ACTUAL DEL RÍO NAPO (AMAZONÍA ECUATORIANA – PERUANA) USANDO DATOS HIDROLÓGICOS Y DE DGPS .
- OMC. (s.f.). *Organización Mundial de Comercio* . Recuperado el 20 de 08 de 2012, de <http://www.wto.org/indexsp.htm>
- Piedra, D. M.-A. (2003). *Grupo FARO*. Recuperado el 15 de 10 de 2013, de <http://www.bicusa.org/en/Document.101230.pdf>
- PROECUADOR. (2013). *Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones del Ecuador*. Recuperado el 15 de 08 de 2013, de <http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/publicaciones/gu%C3%AADas-comerciales/>
- Quezada, S. J. (s.f.). *Universidad Central del Ecuador*. Recuperado el 20 de 10 de 2013, de <http://www.uce.edu.ec/documents/22910/230943/605%20ponencia.pdf>
- Rivera Coria, W. y. (2011). Eje Amazonas Manta-Manaos, Mapeo de Actores. *Informe de ECOLEX/UICN*.
- Scheuch, A. A. (30 de 11 de 2010). *Universidad del Pacífico*. Recuperado el 21 de 09 de 2013, de http://www.up.edu.pe/ciup/SiteAssets/Lists/JER_Jerarquia/EditForm/6%20Augusto%20Arzubiaga%20-%20La%20transicion%20del%20IIRSA%20a%20la%20Union%20de%20Naciones%20Sudamericana%20-%20UNASUR.pdf

UNCTAD. (1981). *United Nations Conference on Trade and Development*.
Recuperado el 17 de 10 de 2013

Varillas, G. (02 de 25 de 2008). *Ecolex, BICECA*. Obtenido de
(http://www.biodiversidadla.org/Portada_Principal/Documentos/Ecuador_el_Proyecto_Multimodal_Manta_Manajos._Sus_voces_e_Impactos)

Wordpress. (14 de 12 de 2012). Recuperado el 10 de 2013, de
<http://elordenmundial.wordpress.com/2012/12/14/el-transporte-maritimo/>