

UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA

La Universidad Católica de Loja

ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS

POSTGRADO MAESTRÍA EN DERECHO EMPRESARIAL

TEMA:

**“INTEGRACIÓN FRONTERIZA ENTRE ECUADOR Y PERÚ EN
EL CONTEXTO DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES”**

AUTORA:

DRA. NELLY ESPERANZA JARAMILLO CEPEDA

DIRECTOR DE TESIS:

DR. CARLOS OSWALDO SALGADO ESPINOZA

Loja, 2009

DECLARACION DE AUTORÍA

“Las ideas emitidas en el contenido del informe final de la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de la autora”

Dra. Nelly Esperanza Jaramillo Cepeda

Firma

CESIÓN DE DERECHOS DE TESIS

“Yo Nelly Esperanza Jaramillo Cepeda, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 67 del Estatuto Orgánico de la Universidad Técnica Particular de Loja que en su parte pertinente textualmente dice: “ Forman parte del patrimonio de la Universidad técnica Particular de Loja la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos y tesis de grado que se realicen a través, o con el apoyo financiero académico o institucional (operativo) de la Universidad”.

Dra. Nelly Esperanza Jaramillo Cepeda

Firma

Dr. Carlos Oswaldo Salgado Espinoza
DOCENTE –DIRECTOR DE LA TESIS

CERTIFICA:

Que el presente trabajo de investigación, realizado por la estudiante señora: **Nelly Esperanza Jaramillo Cepeda**, ha sido cuidadosamente revisado por el suscrito, por lo que he podido constatar que cumple con todos los requisitos de fondo y de forma establecidos por la Universidad Técnica Particular de Loja por lo que autorizo su presentación.

Loja, noviembre 8 de 2009

.....
Dr. Carlos Oswaldo Salgado Espinoza

AGRADECIMIENTO:

Y especial reconocimiento para el Dr. Carlos Oswaldo Salgado Espinoza, Director de Tesis, quien con una enorme voluntad y sabiduría supo guiarme en el desarrollo de este trabajo de investigación;

Para la Universidad Técnica Particular de Loja y todo su Personal Docente del Post-Grado, Maestría en Derecho Empresarial;

A los funcionarios del Plan Binacional Capítulo Ecuador, especialmente a la Econ. Martha Hidalgo;

Y en general a todos quienes me apoyaron en el desarrollo de este trabajo.

DEDICATORIA

Al buen Dios, que me concede la salud, la vida y todas las maravillas de este planeta;
A mis padres que desde la eternidad me envían sus bendiciones;
A Sofía y Doménica, mis sucesoras, con la ternura infinita que me inspiran;
A Gonzalo, mi esposo, compañero fiel y apoyo en todo momento;
A ti Any, mi gran motivadora;
A Carolina, cómplice de los juegos infantiles de mi prole;
Dedico este trabajo de investigación, pues el tiempo que he dejado de estar con ustedes he invertido en él y su recompensa se que será fructífera.

ESQUEMA DE CONTENIDOS
**“INTEGRACIÓN FRONTERIZA ENTRE ECUADOR Y PERÚ EN EL CONTEXTO DE
LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES”**

INTRODUCCIÓN

C A P I T U L O I

**IMPORTANCIA DE LAS AREAS FRONTERIZAS EN EL AMBITO DE LA
COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES**

- 1.1.- Aspectos Generales en relación con la Comunidad Andina de Naciones (CAN)
- 1.2.- Escenario de mayor integración.
- 1.3.- Una nueva concepción de frontera.
- 1.4.- Breve enfoque de las Decisiones de la CAN relacionadas con la Integración Fronteriza.
- 1.5.- Integración y Desarrollo Fronterizo: dos procesos que se refuerzan el uno al otro.
- 1.6.- Conformación Espacial de la Zona de Integración Fronteriza Ecuatoriano-Peruana.

C A P I T U L O II

**MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL DE LAS RELACIONES
TRANSFRONTERIZAS ECUATORIANO – PERUANAS**

- 2.1.- Lineamientos de la Política de Integración Fronteriza entre Ecuador y Perú.
- 2.2.- Marco jurídico e institucional de la integración fronteriza Ecuatoriano-Peruana.
- 2.3.- El espíritu de Cooperación Binacional Fronteriza Ecuatoriano – Peruana en el ámbito de la Comunidad Andina de Naciones.

C A P I T U L O III

**DIAGNÓSTICO DE LA ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA ENTRE ECUADOR Y
PERÚ**

- 3.1.- Enfoque general de la situación socio-económica en la Zona de Integración

Fronteriza.

3.2.- Paso de Frontera Huaquillas-Aguas Verdes.

3.3.- Paso de Frontera Macará- La Tina

3.4.- Señalar los problemas existentes en las áreas aledañas a los pasos de frontera.

CAPÍTULO IV

VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA ECUATORIANO-PERUANA.

4.1.- Diálogo, consulta y cooperación en la Zona de Integración Fronteriza.

4.2.- Desarrollo Económico.

4.3.- Atención de necesidades básicas de la población.

4.4.- Facilitación de la Libre Circulación de bienes, servicios y personas.

CAPÍTULO V

GESTIÓN DEL PLAN BINACIONAL ECUATORIANO- PERUANO

5.1.- Génesis del Plan Binacional Ecuatoriano-Peruano

5.2.- Finalidades

5.3.- Filosofía

5.4.- Ámbito de Acción del Plan Binacional Ecuatoriano- Peruano

5.5.- Resultados Prácticos de la Gestión del Plan Binacional Ecuatoriano-Peruano.

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones

6.2 Recomendaciones

RESUMEN DEL CONTENIDO DE LA TESIS

En el Primer Capítulo enfocaré de manera global al proceso de integración andino, considerando su componente territorial, poblacional, económico y jurídico, luego haré un análisis más profundo del tema de la integración fronteriza como un importante mecanismo adoptado por la Comunidad Andina para su reactivación.

En el Segundo Capítulo abordaré los aspectos históricos, jurídicos e institucionales que rodean a las relaciones fronterizas Ecuatoriano-Peruanas; encasillaré a éstas, en el Proceso Integracionista Andino, por ser ambos países Miembros activos de la Comunidad Andina de Naciones y haber adoptado sus compromisos plasmados en directrices, normativa y demás ámbitos de dicho Sistema de Integración.

En el siguiente Capítulo, realizaré un diagnóstico socio-económico de la Zona de Integración Fronteriza Ecuatoriano-Peruana, enfocando los diferentes elementos que forman parte de la misma, así como los problemas presentes en las áreas aledañas a los pasos de frontera existentes entre ambos países.

En el Capítulo Cuarto plantearé una visión estratégica para el desarrollo de Zona de Integración Fronteriza entre las dos Naciones, con miras a consolidar el proceso de integración de la Comunidad Andina de Naciones.

En el Capítulo que sigue enfocaré principalmente la labor desplegada por el Plan Binacional Ecuatoriano Peruano, mecanismo creado para encaminar la temática de elevar el nivel de vida de las poblaciones del norte y nororiente del Perú y del sur y oriente del Ecuador; impulsar la integración y la cooperación entre los dos países, a través del diseño y ejecución de proyectos de infraestructura básica y de desarrollo productivo y social, el manejo adecuado y sostenible de los recursos naturales, y el fortalecimiento de la identidad cultural de las comunidades nativas que habitan en la Región Fronteriza; finalmente, en base a la investigación cumplida, se presentarán las Conclusiones y Recomendaciones pertinentes.

INTRODUCCIÓN

La participación conjunta de Perú y Ecuador en la creación del Pacto Andino en mayo de 1969 abrió una nueva fase en las relaciones bilaterales, en la medida en que este proceso subregional precisamente buscaba acelerar el intercambio comercial entre sus países miembros, superando los problemas de ALALC, mediante mecanismos como la consideración de la situación particular de los países de menor desarrollo relativo, la programación industrial y la creación de una estructura institucional, que tendía a reproducir a la exitosa Comunidad Europea. La insatisfacción con el bloqueo o el muy lento avance de ALALC, provocó el surgimiento de este y de otros procesos subregionales de integración.

Posteriormente, ocurrieron varios acontecimientos que fueron en desmedro del proceso andino de integración, lo que impulsó a este Organismo de integración a realizar un replanteo de todo el proceso, cuyo relanzamiento se completará hasta mediados de los años noventa, adoptando muchos mecanismos importantes para su reactivación incluyendo la redefinición de su estructura y el cambio en su denominación hacia la Comunidad Andina y al Sistema Andino de Integración, que abarca a todas las instituciones e instancias creadas dentro del regionalismo andino.

A pesar de los vaivenes por los que ha atravesado la integración andina en los últimos años, y de las crisis de cada uno de sus países miembros, se ha ido estableciendo un marco de referencias para la utilización y desarrollo de los territorios de fronteras; en efecto, la concentración del desarrollo sobre los grandes polos metropolitanos fue un factor que condujo a una marginación cada vez mayor de las zonas de frontera, que quedaron en una situación de desventaja frente al resto del territorio, aspecto que fue tomado por la Comunidad Andina (CA) como punto de partida para posteriormente observar a las mismas, más bien, como un potencial mecanismo de consolidación al esfuerzo integracionista, dada su naturaleza particular y sus características que la diferencian de los tradicionales instrumentos de unión de los pueblos.

En este sentido, se destaca el interés por concertar globalmente las orientaciones, para la integración, diseñando una política comunitaria para el desarrollo fronterizo que se halla recogida en diferentes Decisiones de la Comunidad Andina de Naciones. En enero de 1997, los Países miembros adoptan la Decisión 398 que en su Art. 147 señala “ Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y organización de los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) o de los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional; y en el Art. 148 dice “ Los organismos nacionales competentes, adoptarán las acciones necesarias para su funcionamiento, conjuntamente con las autoridades nacionales de los distintos sectores que ejercen el control y prestan servicios complementarios en las fronteras.

Para la prestación de los servicios que deben proporcionar los CENAF o CEBAF, los organismos nacionales competentes, conjuntamente con las demás autoridades referidas en el párrafo anterior, adoptarán manuales de procedimiento binacionales que faciliten su funcionamiento”.

Posteriormente en el año 2001, la CAN adopta las decisiones 501 sobre las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF); 502 acerca de los Centro Binacionales de Atención en Fronteras (CEBAF); 503 para el desplazamiento intra andino de turistas sin visa y con identificación nacional, 504 de pasaporte andino a partir del 1 de enero de 2006; y, 505 con el plan andino de cooperación en las luchas antidrogas ilícitas y delitos conexos, todos estos instrumentos tienen relación con la integración fronteriza.

De igual manera, los lineamientos de esta política comunitaria dan una destacada importancia al encadenamiento de las acciones bilaterales y a las políticas nacionales en su complementariedad con el desarrollo sub-regional, y dentro de ello, la significativa incorporación de las fronteras como ámbitos territoriales de alto dinamismo en el conjunto del proceso, aunque respetando las identidades culturales de sus pobladores.

Adicionalmente, se establece en la referida normativa unos objetivos que se extienden a la elevación de la calidad de vida de sus habitantes, con claros propósitos como la búsqueda de mecanismos para facilitar la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios, a través de los pasos de frontera y la especial atención a la integración física, las aduanas, las migraciones, así como la armonización de las normativas y legislaciones de ambos países que respondan a la necesidad perentoria de mejorar y construir una red para garantizar la fluidez del intercambio comercial intra – comunitario, que en gran parte se realiza por vía terrestre.

También ha sido relevante el acuerdo de integración para impulsar la creación de Zonas de Integración Fronteriza, su desarrollo económico y las estrategias productivas que, de acuerdo a sus particularidades, posibiliten la generación de un vasto desarrollo económico y social de las fronteras.

Dentro de este devenir las relaciones del Ecuador y Perú, sus vínculos políticos, económicos, culturales, su producto y su progreso no dependen ahora de la existencia de actividades comerciales tradicionalmente sustentadas en concesiones fiscales y preferencias otorgadas por los estados. En la hora actual, las zonas fronterizas han pasado de manera directa a formar parte de un entorno general en proceso de cambio. La organización y operación de los servicios que se prestan a la actividad comercial, al transporte y a las personas en los pasos de frontera, adquieren una significación más amplia, menos regional y particular de la zona fronteriza, pues ahora forman parte del dispositivo necesario al desarrollo de las relaciones económicas entre los dos países vecinos y entre éstos y el resto de la Comunidad Andina. La zona fronteriza misma, pasa a tener un rol semejante al de toda otra región alejada de la frontera. La integración fronteriza exige nuevos desafíos y oportunidades cuya concreción requiere, no sólo, de cambio de actitudes mentales sino también del apoyo de los dos Estados.

Ecuador y Perú son dos naciones andinas que se hallan inmersas en el tratamiento de estrategias políticas y organizativas para el desenvolvimiento de las

áreas fronterizas basadas, entre otros principios, en la consolidación de la paz, consagrada en el Acuerdo de Paz, suscrito entre ambos países, en Brasilia, el 26 de octubre de 1998; la estabilidad y la seguridad subregional; el desarrollo complementario de las economías andinas de fronteras; y en la contribución al desarrollo social y económico, aspectos que se podrían plasmar en temas como: diversificación, fortalecimiento y estabilización de vínculos entre los dos Países Miembros; dotación de mayor fluidez comercial; dinamización del intercambio y la circulación; manejo de mercados fronterizos de trabajo; eliminación de obstáculos que dificulten potenciación de capacidades de las colectividades locales; profundización de procesos nacionales de descentralización; fortalecimiento y estímulo de procesos históricamente existentes; atención de las demandas de los pueblos de la Zona de Integración Fronteriza (ZIF); incremento de oferta de servicios básicos; uso y conservación sostenible de recursos naturales; desarrollo de programas de cooperación horizontal para transferencia de conocimientos, entre otros.

Este trabajo de investigación: "INTEGRACIÓN FRONTERIZA ENTRE ECUADOR Y PERÚ EN EL CONTEXTO DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES", es una iniciativa encaminada principalmente a realizar un diagnóstico de la Zona de Integración Fronteriza Ecuatoriano- Peruana, para enfocar los diferentes elementos existentes en la misma, así como los problemas presentes, concretamente en las áreas aledañas a los pasos de frontera oficialmente reconocidos por ambos países, y, planteando una visión estratégica para el desarrollo de zona de integración fronteriza entre los dos países, con miras a consolidar el proceso de integración de la Comunidad Andina.

C A P I T U L O I

IMPORTANCIA DE LAS AREAS FRONTERIZAS EN EL AMBITO DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES

1.1 ASPECTOS GENERALES EN RELACIÓN CON LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES (CAN)

La Integración Andina es un proceso de cooperación intrarregional encaminado a encontrar soluciones a los problemas comunes que afrontan las Repúblicas de Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela, en este contexto, el 26 de mayo de 1969, los Plenipotenciarios de Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú, reunidos en Cartagena de Indias-Colombia, suscribieron el "Acuerdo de Integración Subregional" al que la Comisión del Acuerdo de Cartagena la denominó oficialmente con el nombre de "Acuerdo de Cartagena", en 1973 se produjo la adhesión de Venezuela y en 1976, se retiró Chile, en desacuerdo con la política del Grupo Andino sobre inversiones extranjeras.

Con un ambicioso programa de integración, el Grupo Andino inició actividades a comienzos de los años 70, en el marco de una situación económica internacional diferente a la actual. El modelo original fue concebido en una etapa de relativa homogeneidad y estabilidad de las políticas de desarrollo de los Países Miembros y de expansión de la economía mundial. Por tal razón, en los primeros años, el proceso se caracterizó por significativos avances en la aplicación de sus principales mecanismos, especialmente el relativo a la liberación del intercambio comercial, que se distinguió por una dinámica expansión.

Por otra parte, se avanzó con la adopción de convenios para evitar la doble tributación, la adopción del arancel externo mínimo común, normas para prevenir y corregir las prácticas que podrían deteriorar y distorsionar la competencia comercial dentro de la Subregión, así como la aprobación de regímenes comunes de tratamiento

a la inversión extranjera, propiedad industrial y empresa multinacional andina y con la aprobación de acuerdos básicos para la programación industrial.

Durante los primeros años, el proceso se desarrolló de manera uniforme y sin mayores problemas, pero en 1975 las diferentes ideas sobre cómo debía avanzar la integración hicieron surgir los primeros desacuerdos importantes. Los problemas se agravaron con la separación de Chile, en 1976, lo que redujo el mercado subregional.

A partir de la década de los 80, los países andinos registraron un período de estancamiento en el proceso de integración subregional, que se tradujo en la proliferación de incumplimientos de los compromisos contraídos, que restaron credibilidad al proceso frente a los diferentes sectores sociales de la Subregión, sumándose a ello el grave problema de la deuda externa y la política de ajuste recesiva impuesta por el FMI.

La situación de la crisis del proceso de integración de la Subregión trajo consigo la necesidad de una reorientación del mismo. Así, se celebró un Protocolo Modificatorio del Acuerdo de Cartagena. Dicho documento fue la base desde la cual la Comisión del Acuerdo de Cartagena, en la ciudad de Quito-Ecuador, el día 12 de mayo de 1987, inició un nuevo proceso integracionista, suscribiéndolo, y entrando en vigencia el 25 de mayo de 1988, después que fuera depositado el último instrumento de ratificación en la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC).

El Protocolo ratifica la importancia de la infraestructura física, considerando que puede permitir desarrollar una acción conjunta para lograr un mejor aprovechamiento del espacio, fortalecer la infraestructura y los servicios necesarios para el avance del proceso de integración subregional.

Con la firma del citado protocolo se estatuye oficialmente en el ordenamiento jurídico andino, el énfasis que debe ponerse en el desarrollo de la integración fronteriza y la incorporación de áreas como los recursos naturales y el medio ambiente, factores con los cuales, al menos en teoría, debía esperarse el inicio de una nueva etapa en el proceso de integración andina.

Declaración de Galápagos:

En la reunión presidencial de Galápagos, realizada entre el 17 y 18 de diciembre de 1989, se firma la Declaración de Galápagos que, en esencia, propone un Diseño Estratégico para la reorientación del Grupo Andino, el mismo que señala rumbos y acciones con miras a fortalecer la integración andina y dirigir hacia su evolución durante la década de los noventa, así también, no pretende ser un esquema terminado y rígido, sino más bien un proceso de formulación y ejecución gradual y dinámica, considera, además, las acciones específicas para la ejecución del diseño estratégico.

Con respecto a la Integración Fronteriza, considera que el objetivo fundamental de las acciones relativas a la acción fronteriza es elevar el nivel de desarrollo de los espacios territoriales fronterizos entre países de la subregión que presenten condiciones adecuadas, de acuerdo a su capacidad productiva con el fin de reforzar los lazos de unidad de los países miembros.

Las acciones que la Declaración específica, en un corto plazo se relacionan con el Desarrollo de Zonas Fronterizas mediante la identificación de programas de planificación de áreas binacionales de desarrollo urbano regional; el Impulso a la continuación de proyectos binacionales, productivos y de servicios, de integración fronteriza; constitución de nuevas comisiones de Vecindad y fortalecimiento de las existentes.

En cuanto a las Zonas de Tráfico Fronterizo, establece que se debe promover, estudios de evaluación y perspectivas de comercio fronterizo; y la Identificación de zonas fronterizas de tratamiento especial, todo esto dentro del establecimiento de un Marco Jurídico adecuado.

En un mediano y largo plazo, la referida Declaración señala, la Planificación urbano-regional de las áreas binacionales Cúcuta-San Antonio (Colombia-Venezuela), Desaguadero-Ilo (Bolivia-Perú), Ipiales-Tulcán (Colombia-Ecuador) y otras de

importancia para la integración fronteriza subregional; la consolidación de nuevos ejes de integración fronteriza con programas productivos, de utilización conjunta de recursos, de obras de infraestructura y de armonización jurídica; la Configuración de zonas francas y de fomento productivo en fronteras; y la Armonización de la legislación y el marco jurídico para la integración fronteriza.

Además recomienda realizar estudios permanentes del papel de la Integración fronteriza en la integración subregional andina.

Es a partir del Protocolo Modificatorio, que la Integración Fronteriza ha tomado mayor impulso e importancia dentro del ordenamiento jurídico y operativo del Grupo Andino, al ser considerada como una verdadera estrategia para su reactivación. Con la Declaración de Galápagos, esta propuesta se consolida al estatuirse como un lineamiento para la acción dentro del objetivo de Consolidación del Espacio Económico Andino; aquí ya se plantean acciones específicas para la ejecución del diseño estratégico que la declaración establece para los años noventa.

Acta de la Paz:

Los presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela se reunieron en la ciudad de La Paz-Bolivia, los días 29 y 30 de noviembre de 1990, con oportunidad del IV Consejo Presidencial Andino y examinaron la evolución del Proceso de Integración Subregional y sus cambios en las relaciones latinoamericanas, acordando profundizar la integración. Las trascendentales decisiones que se tomaron en esta reunión la identifican como la más importante para la reorientación del futuro del Pacto Andino.

Los principales acuerdos alcanzados son: la profundización de la Integración Andina para la conformación del Mercado Común, mediante la aceleración de la armonización de políticas económicas, acciones en cuanto a la integración física y fronteriza, el desarrollo agropecuario, aumentar la fluidez de la circulación de capitales y personas, etcétera.

En cuanto al comercio, los acuerdos logrados determinan la voluntad política de los países, ya que aceleran los plazos para alcanzar la unión aduanera.

La zona de libre comercio debía ser una realidad para el 31 de diciembre de 1991, para lo cual los países miembros decidieron adoptar las siguientes medidas:

- Acelerar el Programa de Liberación que concluiría el 31 de diciembre de 1991.
- Eliminar el comercio Administrativo hasta el 31 de diciembre de 1990.
- La Nómina de Reserva se debía cumplir el 30 de junio de 1991.
- Las Listas de Excepciones serían eliminadas a más tardar el 31 de diciembre de 1991.

En relación con la Integración Física, esto es Transportes, Comunicación y Obras Públicas, resolvieron intensificar los esfuerzos que los Países Miembros deben realizar para la adopción de políticas de apertura, en el transporte internacional y comunicaciones, lo cual constituye un apoyo fundamental al proceso de integración y enfáticamente al ámbito fronterizo.

En cuanto al tránsito de las personas acordaron que con el propósito de superar barreras para el tránsito fluido de los nacionales de la subregión, eliminar, en un plazo no mayor de seis meses, el requisito de visas a los nacionales de los Países Miembros para permanencias hasta de 90 días. Asimismo, resolvieron promover el establecimiento de un sistema andino de información y control de migración, que facilite el tránsito y la permanencia de los ciudadanos andinos en la Subregión.

Adicionalmente, existe un anexo al Acta de La Paz, en donde se fijan las acciones para la profundización del diseño estratégico. Estas acciones fueron:

- I .- Consolidación del Mercado Común Andino.
- II .- Mejoramiento de la Infraestructura y los Servicios de Transporte y Comunicaciones.
- III.- Impulsar la Integración y cooperación en sectores productivos y para el desarrollo científico y tecnológico.

- IV .- Aumentar la fluidez en la circulación de capitales y personas.
- V .- Fomento de la Integración Fronteriza.
- VI .- Relaciones Externas Conjuntas.

"...la suscripción del Acta de La Paz contempla, por primera vez en muchos años, la profundización de la integración andina, con el compromiso de conformar la zona de libre comercio a fines de 1991 y de tener constituida la unión aduanera en 1995. También fueron mencionados la integración física y fronteriza, los incentivos a la inversión extranjera y la voluntad de luchar contra el narcotráfico".¹

En lo que se refiere al Mejoramiento de la Infraestructura y los Servicios de Transporte y Comunicaciones (punto II) está principalmente la conclusión de los CENAF (Centros Nacionales de Atención en Frontera) en los cruces de frontera en los Ejes Troncales del Sistema Andino de Carreteras, antes del 31 de diciembre de 1992; la adopción de las Decisiones "Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera", y "Seguro de Responsabilidad Civil Andina para el Transporte Internacional por Carretera" antes del 31 de mayo de 1991 y de la Decisión "Transporte Fronterizo" antes del 31 de diciembre de 1991.

También consta la facilitación del transporte y del comercio en cuanto a la documentación y procedimientos en el control del tránsito de personas y mercancías, antes del 30 de junio de 1991.

Estos son aspectos estrechamente vinculados con las zonas fronterizas y en los que justamente se han presentado varias dificultades que han impedido su cristalización, en particular entre Ecuador y Colombia.

Con relación al Fomento de la Integración Fronteriza propiamente, (punto V) señala que se deberá adoptar una política común de integración fronteriza subregional, señalando sus objetivos y estrategias, tanto generales como para cada par de fron-

¹ CAMACHO OMISTE, Edgar: Pacto Andino, la integración vive, Revista Nueva Sociedad N° 111, Editorial Pomare, Caracas-Venezuela febrero 1991, pág. 13.

teras, antes del 30 de junio de 1991; institucionalización de la Integración Fronteriza; consolidación del funcionamiento de las Comisiones de Vecindad, antes de 30 de junio de 1991; delimitación de las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) como el escenario principal para la instrumentación de las políticas específicas de integración fronteriza, antes de 31 de diciembre de 1991; perfeccionamiento y armonización del marco jurídico fronterizo, antes del 31 de diciembre de 1991; definición de criterios para el mejor emplazamiento de los controles aduaneros, migratorios, policiales y sanitarios propios a un tráfico binacional o Internacional, en las Zonas de Integración Fronteriza; formulación de propuestas de planificación urbano-regional, antes del 31 de diciembre de 1991, en áreas binacionales como: Cúcuta-San Antonio (Colombia-Venezuela), Tulcán-Ipiales (Ecuador-Colombia), **Huaquillas-Aguas Verdes (Ecuador-Perú)**, Desaguadero-Ilo (Bolivia-Perú); apoyo a los proyectos binacionales de Infraestructura, productivos y de servicios como de Integración Fronteriza; consolidación de nuevos ejes de Integración Fronteriza; promoción del comercio fronterizo; realización de estudios de evaluación y perspectivas de comercio fronterizo de todas las ZIF, antes del 31 de diciembre de 1991.

La integración fronteriza entre los países miembros del Grupo Andino, implica que los gobiernos a través de sus políticas deben tratar de intervenir en la eliminación de todas aquellas restricciones que entorpecen el funcionamiento fluido de las relaciones entre las áreas fronterizas con el resto del territorio nacional y con los países limítrofes, con el fin de elevar el nivel de desarrollo de los espacios territoriales fronterizos, mejorar la capacidad productiva y a la vez reforzar los lazos de unión de los países miembros.

Por otra parte se busca, perfeccionar la institucionalización del esquema integrador fronterizo, aspecto que conlleva principalmente el fortalecimiento de los mecanismos ya existentes como son, las Comisiones de Vecindad, que son foros en los que se abordan problemas específicos de las zonas para actuar de inmediato sobre las mismas, pues han demostrado ser un medio efectivo para la promoción del desarrollo social y económico de las zonas de frontera.

Acta de Caracas.-

La Quinta Reunión del Consejo Presidencial Andino se efectuó en Caracas, en mayo de 1991, evento en el cual se reiteró la importancia de concretar los compromisos asumidos para el establecimiento del Mercado Común Andino, el 31 de diciembre de 1995 y para la coordinación y acción conjunta del Grupo Andino en el concierto de las naciones.

Al examinar las distintas acciones desarrolladas, abordaron diferentes puntos relacionados con la Profundización de la Integración Andina, el Transporte y Comunicaciones, la Seguridad Social, la Lucha contra el Narcotráfico, el Medio Ambiente, Corporación Andina de Fomento, entre otras.

En cuanto al tema del Transporte y Comunicaciones, a través del literal (d), decidieron:

"Instruir a las Instituciones nacionales competentes a garantizar la libre circulación de mercancías y pasajeros en el transporte internacional por carretera dentro de la Subregión, para el fiel cumplimiento de las normas comunitarias sobre esta materia".²

Declaración de Quito, de septiembre de 1995.-

Reunidos en Quito, el día 5 de septiembre de 1995, los presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, con ocasión del VII Consejo Presidencial Andino, analizaron la marcha del proceso de integración andina, desde la suscripción del Acta de Barahona, en la ciudad de Cartagena de Indias, en diciembre de 1991, a efecto de adaptar el esquema subregional de integración a las dinámicas circunstancias de las actuales relaciones internacionales.

Con proyección a fortalecer el Sistema Andino, los mandatarios aprobaron las directrices presidenciales y adoptaron el Nuevo Diseño Estratégico que permitiría el

² JUNTA DEL ACUERDO DE CARTAGENA: "Acta de Caracas", Caracas-Venezuela mayo 17 y 18 de 1991, pág. 5.

desarrollo de la integración subregional, principalmente, mediante la estructuración pragmática e institucional del Pacto Andino.

"El Grupo Andino debe impulsar el desarrollo de Infraestructura de apoyo al desarrollo de actividades con alto potencial para la creación de sólidas ventajas competitivas, de la utilización conjunta y complementaria de recursos productivos, de la articulación espacial y el desarrollo de las regiones de los Países Miembros y, en definitiva, el funcionamiento del espacio económico de la Subregión Andina.

En particular se continuarán las acciones orientadas al desarrollo de los sectores del transporte, comunicaciones y energía como parte de la integración física del Grupo Andino".³

En este ámbito, a efecto de lograr una mejor articulación del espacio subregional será importante dar impulso a los servicios de transporte que permitan el traslado de personas y bienes en condiciones de rapidez, seguridad y bajo costo; así como racionalizar sistemáticamente los procedimientos y documentación, simplificando las tareas de regulación y reduciendo al mínimo los servicios de control, en los países del área. Acciones que deben hacerse efectivas sobre todo entre las naciones vecinas, como es el caso de Perú y Ecuador.

"El Acta de Quito se concreta en una serie de directrices presidenciales que tienen, básicamente, que ver con la institucionalización de ciertas instancias políticas y con algunas reformas a los órganos que conforman el Sistema Andino de Integración. No se trata sólo de "rebautizar" un sistema que ya existía, sino de articularlo y racionalizarlo para enfrentar los siempre cambiantes desafíos que la globalización plantea a los sistemas de integración económica".⁴

³ Ibidem

⁴ DAVILA ANDRADE, Oswaldo: Las Reformas al Pacto Andino, Diario "El Comercio", Revista Martes Económico, septiembre 19 de 1995, pág. 3, Quito-Ecuador.

En los últimos tiempos, la integración como concepto universal, ha cobrado gran importancia, por lo cual se puede observar que aún naciones de diferente ideología buscan caminos para asociarse, teniendo como meta final la integración de los mercados y la complementación de las estructuras económicas, pues hoy en día la competencia ya no se da entre países o potencias sino entre grupos de países y entre mega-corporaciones, que son las que al final, dictan las reglas de juego económico, aún por sobre los intereses nacionales; en ese sentido la suscripción del Acta de Quito en septiembre de 1995, por parte de los mandatarios de los países andinos, estableció a través de las directrices presidenciales el objetivo de avanzar hacia la Integración Latinoamericana y Hemisférica, armonizando las políticas macroeconómicas y sociales para el mejoramiento de la calidad de vida de la Subregión; por otro lado, efectivamente se trató sobre algunas reformas a los órganos que componen el Sistema Andino de Integración, a efecto de consolidarlo y hacer de la integración andina un verdadero instrumento de desarrollo de los pueblos que lo conforman, tomando en cuenta que no podemos marchar solos, necesitamos formar un bloque y de esa forma hacer frente al actual juego de fuerzas mundiales.

VIII Reunión del Consejo Presidencial Andino (Trujillo-Perú, marzo de 1996).-

Los presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y el representante personal del Presidente de Venezuela, junto con el Presidente de Panamá, en calidad de observador, se reunieron en la ciudad de Trujillo-Perú, entre los días 9 y 10 de marzo de 1996, a fin de ser los protagonistas del VIII Consejo Presidencial Andino. En este marco evaluaron los avances obtenidos en el proceso de integración subregional andino, desde la suscripción del Acta de Quito (septiembre de 1995), en la que se aprobaron las directrices para la reestructuración institucional del Grupo Andino.

Como consecuencia de este encuentro, los presidentes andinos adoptaron el Protocolo Modificador del Acuerdo de Integración Subregional Andina (Acuerdo de Cartagena), en el que se crea la Comunidad Andina y el Sistema Andino de Integración, nuevo marco jurídico que responde a los retos que plantean los cambios en la economía mundial al proceso de integración subregional.

Sobre la Integración Física:

"Subrayan la importancia de mejorar las redes de integración vial, los puertos, aeropuertos de la Comunidad Andina y destacan los esfuerzos que se vienen realizando en materia de infraestructura y servicios de transporte, para la concreción de corredores viales que vinculen a los países andinos con los demás países de la región".⁵

Comunidad Andina de Naciones (CAN).-

El Encuentro Presidencial Andino, en Trujillo, marca jurídicamente una nueva etapa para el Grupo Andino, puesto que mediante la celebración del Protocolo Modificador del Acuerdo de Integración Subregional, se sustituye el capítulo II del Acuerdo de Cartagena, dando nacimiento a través del ART. 5º de dicho Protocolo, a la Comunidad Andina, integrada por los estados soberanos de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela y por los órganos, instituciones y convenios del Sistema Andino de Integración.

Esto significa, en primera instancia, que la denominación "Acuerdo de Cartagena" será sustituida por Comunidad Andina. En lo sustancial, se produce el acoplamiento de todas sus instituciones, convenios y organismos, dando a todos y cada uno de ellos la importancia respectiva, (ART. 6 del citado Protocolo), adicionalmente, asigna y describe funciones específicas, que contribuyen a una mejor orientación sobre lo que constituye la Comunidad Andina.

Sistema Andino de Integración.-

El aspecto fundamental del Protocolo, suscrito en Trujillo, es la creación de un Sistema Andino de Integración, que alberga todas las instituciones, órganos y convenios del Grupo Andino, cuyo máximo ente de decisión política está constituido

⁵ JUNTA DEL ACUERDO DE CARTAGENA; JUN/ di 1662-12 de marzo de 1996: Acta de Trujillo, Trujillo-Perú, marzo 9 y 10 de 1996.

por el Consejo Presidencial. También se institucionaliza el Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores, constituido en 1979. Como un nuevo órgano está la Comisión Ampliada del Acuerdo, conformada por los ministros sectoriales del tema a tratarse. La JUNAC es sustituida por una Secretaría General, investida de una "personalidad andina", que será la interlocutora válida frente a bloques como la Unión Europea, El Tratado de Libre Comercio (TLC), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y otros.

Lo positivo de estas reformas es que ha incluido sistemáticamente las instituciones, los tratados y convenios que anteriormente no constaban o no cubría expresamente el Acuerdo de Cartagena. Sin embargo, el hecho de ser sustituida la Junta por una Secretaría Técnica sin capacidad de propuestas, es lamentable. Desde otro ángulo, hay que ser optimistas en cuanto a la reestructuración del Acuerdo de Cartagena, esperando que no sólo sea un cambio de nombres a las Instituciones Andinas y que, más bien, se convierta en una oportunidad para actualizar los compromisos y la orientación del proceso.

En este punto cabe mencionar un aspecto importante, actualmente en el 2009, la Comunidad Andina de Naciones, está integrada tan sólo por: Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, en cuanto a Chile es considerado en virtud de la Decisión 645 de la CAN de septiembre de 2006, País Miembro Asociado, mientras que Venezuela se retiró de la CAN oficialmente el 22 de abril de 2006; sin embargo en otro Foro de Integración como es la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), se los considera a los cinco países es decir a Venezuela, Colombia, Ecuador; Perú y Bolivia, dentro del denominado Eje Andino de IIRSA, en cuyo contexto se contempla la evaluación de obras de infraestructura en los campos de transportes, energía y comunicaciones, aspectos que se fundamentan en la normativa andina en especial en aquella relacionada con los pasos de frontera.

1.2. ESCENARIO DE MAYOR INTEGRACIÓN.-

La Comunidad Andina de Naciones a la salida de Venezuela en abril de 2006, reúne al 17 % de la población total de América Latina, es decir, 97 millones de

habitantes, en un territorio de 3,7 millones de km² y cuenta con un PIB de 232.500 millones de dólares, esta zona mantiene flujos de comercio consolidados especialmente a través del transporte terrestre, los flujos de comercio exterior entre países andinos corresponden en su mayoría a productos de alto valor agregado y alta diversificación, el cinco por ciento del comercio corresponde a comercio intrarregional que se apoya en más de 16 ciudades que articulan las cadenas de producción, distribución y consumo a nivel de la región.

La población y las actividades productivas se concentran tanto en el litoral como en la cordillera andina. El principal corredor vial coincide en su mayoría con la zona más montañosa de los países. A la vez que el área de influencia se caracteriza por tener importantes obstáculos geográficos, terrenos escarpados; es un eje asimétrico, con una zona de concentración de la actividad productiva e infraestructura y una diversidad de zonas de menor desarrollo.

En esta zona es prioritario conservar los reductos de bosques remanentes y respetar los corredores biológicos, que aseguran la permanencia de la biodiversidad andina y especial cuidado con el manejo de cuerpos de agua. Cabe destacar que la vertiente oriental de los Andes es una de las regiones más biodiversas del planeta, por lo tanto, en esta zona se deben tener consideraciones especiales a fin de no afectar este recurso.

El modo de transporte terrestre, es el más importante para las exportaciones intracomunitarias de la CA y da cuenta del 45.9% del total. Le siguen el modo marítimo (41.7%), aéreo (5.8%), aguas internas (5.5%) y ferroviario (1.1%).

En función del volumen, el modo marítimo es el más importante para las exportaciones intracomunitarias y da cuenta del 60.2% del total. Le siguen el modo carretero (28.1%), aguas internas (9.5%) y los modos aéreo y ferroviario juntos totalizan sólo el 2.2% del total.

Las principales ciudades de la CA están articuladas por dos grandes corredores viales Norte-Sur: la Carretera Panamericana (a lo largo de la Cordillera Andina en Colombia y Ecuador, y a lo largo de la costa en Perú) y la Carretera Marginal de la Selva (bordeando la Cordillera Marginal de la Selva) bordeando la Cordillera Andina a nivel de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú.

1.3. UNA NUEVA CONCEPCIÓN DE FRONTERA.-

Desde los noventa, la concepción de los estados en cuanto a la participación y relacionamiento en la comunidad global de países ha ido transitando de una posición individualista en búsqueda de la autosuficiencia a una pertinencia y consolidación de grupos de países como medio para alcanzar mayores niveles de bienestar. Los procesos de integración entre países vecinos, entre países latinoamericanos, entre países americanos y la integración global, son manifestaciones de esta tendencia.

Esta conformación de bloques, implica una modalidad de desarrollo fronterizo para el logro de una verdadera cohesión entre países. En el esquema cerrado, el desarrollo fronterizo era orientado hacia el interior del país-defensivo- y de espaldas al país vecino; con el proceso de integración, la noción de frontera se transforma: la frontera como límite deviene en frontera como una región atravesada por un límite. Desde esta perspectiva el desarrollo fronterizo debe pensarse más allá de los esfuerzos unilaterales de cada Estado por su zona de frontera y considerar a los vecinos para ordenar la interacción económica, social, local y cultural de la región, bajo la acción de los gobiernos nacionales y locales de ambos países, con una nueva actitud y percepción de la colaboración, la complementariedad y la competencia.

En este sentido se han expresado los Jefes de Estado con ocasión de la Reunión de Presidentes de América del Sur en Brasilia en septiembre del año 2000, al considerar que:

*“El impulso de la integración transfronteriza se fortalece por ser una resultante, entre otros factores, de la proximidad geográfica, de la identidad cultural y de la consolidación de valores comunes. Las fronteras suramericanas deben dejar de constituir un elemento de aislamiento y separación para tornarse en un eslabón de unión para la circulación de bienes y personas, conformándose así un espacio privilegiado de cooperación”.*⁶

1.4 BREVE ENFOQUE DE LAS DECISIONES DE LA CAN RELACIONADAS CON LA INTEGRACIÓN FRONTERIZA.-

En la Declaración de Quito de 1987, los Presidentes de los países miembros del Pacto Andino rescataron la importancia de la integración fronteriza como factor especial del proceso de integración subregional andina.

En 1989 en el XI Consejo Presidencial Andino, los Países Miembros de la CA acuerdan generar una agenda social y una política comunitaria de desarrollo e integración fronteriza y se encarga al Consejo Andino de Cancilleres adoptar esas políticas para impulsar el desarrollo regional, elevar la calidad de vida de sus poblaciones y facilitar la movilización de personas, bienes y vehículos en dichas zonas a través de la Decisión No. 459.

La Decisión 459: “Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo”, establece los fines de dicha política: consolidar la confianza, la paz, la estabilidad y la seguridad sub-regional; profundizar las relaciones de solidaridad y cooperación entre los Países Miembros; desarrollar la complementariedad de las economías andinas en sus zonas de integración fronteriza y contribuir a su desarrollo social y económico. Plantea como objetivo fundamental la elevación de la calidad de vida de las poblaciones y el desarrollo de sus instituciones y, como objetivos específicos, facilitar la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios. Impulsar el desarrollo económico de las Zonas de Integración Fronteriza

⁶ COMUNICADO DE BRASILIA, Reunión de Presidentes de América del Sur, Septiembre 1 DE 2000.

(ZIF). Asegurar la realización de acciones para satisfacer las necesidades de infraestructura sanitaria, de educación, capacitación laboral y preservación del medio ambiente; fortalecer el diálogo, la consulta y la cooperación entre las autoridades de las Zonas de Integración Fronteriza.

En enero de 1997, los Países miembros adoptan la Decisión 398 que en su Art. 147 señala “Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y organización de los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) o de los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional; y en el Art. 148 dice “ Los organismos nacionales competentes, adoptarán las acciones necesarias para su funcionamiento, conjuntamente con las autoridades nacionales de los distintos sectores que ejercen el control y prestan servicios complementarios en las fronteras.

Para la prestación de los servicios que deben proporcionar los CENAF o CEBAF, los organismos nacionales competentes, conjuntamente con las demás autoridades referidas en el párrafo anterior, adoptarán manuales de procedimiento binacionales que faciliten su funcionamiento”.

Posteriormente en el año 2001, la CA adopta la Decisión 501 sobre las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), las ZIF son definidas como los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de dos Países Miembros, para los que se adoptan políticas y ejecutan planes y proyectos, orientados a impulsar el desarrollo sostenible y la integración fronteriza de manera conjunta, compartida, coordinada y orientada a obtener beneficios mutuos, en correspondencia con las características de cada Zona y con los objetivos de política bilateral y comunitaria. Se establecen doce objetivos en relación a: diversificación, fortalecimiento y estabilización de vínculos entre Países Miembros; dotación de mayor fluidez comercial, dinamización del intercambio y la circulación; manejo de mercados fronterizos de trabajo; eliminación de obstáculos que dificulten potenciación de capacidades de las colectividades locales; profundización de procesos nacionales de descentralización; fortalecimiento y estímulo de procesos históricamente existentes; atención de las

demandas de los pueblos de la ZIF; incremento de oferta de servicios básicos; uso sostenible de recursos naturales; conservación de recursos naturales; desarrollo de programas de cooperación horizontal para transferencia de conocimientos.

Los procedimientos para su creación serán acordados bilateralmente y, para ello, los Países participantes podrán solicitar el apoyo técnico de la Secretaría General de la Comunidad Andina. Los acuerdos resultantes serán comunicados a esta última para su difusión a través de la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena. Los Países participantes adoptarán previsiones para incorporar en sus Planes Nacionales de Desarrollo y en el marco de sus Políticas Nacionales de Fronteras, los planes, programas y proyectos que convengan para las ZIF. Asimismo, los Países participantes podrán acordar para las ZIF tratamientos más favorables que los establecidos en el ordenamiento jurídico andino, siempre que ellos no vulneren tal ordenamiento. Se establece un sistema de coordinación de las ZIF que implica la convocatoria de la Secretaría General de la Comunidad Andina a los mecanismos bilaterales de las ZIF existentes, por lo menos una vez al año para analizar su funcionamiento, intercambiar información sobre planes y programas en ejecución, y verificar los logros y dificultades existentes.

La Decisión 502: "Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina", tiene como objetivo promover el establecimiento de los CEBAF para: Implantar un sistema eficiente e integrado de gestión y control de los tráficos bidireccionales que se canalizan por los pasos de frontera; evitar la duplicidad de trámites y registros a la salida e ingreso de personas, equipajes, mercancías y vehículos por carretera de los Países Miembros; efectuar el registro de la información sobre el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, en forma uniforme y sistematizada por medios informáticos, para contar con estadísticas oportunas y confiables; promover el transporte internacional directo de pasajeros y mercancías por carretera; establecer un sistema permanente de información y capacitación en frontera para funcionarios, prestatarios de servicios complementarios y usuarios.

La CA ha adoptado también las Decisiones 503 para el desplazamiento intraandino de turistas sin visa y con identificación nacional, 504 de pasaporte andino a partir del 1 de enero de 2006; y, 505 con el plan andino de cooperación en las luchas antidrogas ilícitas y delitos conexos, todos estos instrumentos tienen relación con la integración fronteriza.

Adicionalmente cabe señalar que existen, otras Decisiones que se complementan con las anteriores en el ámbito del control fronterizo, algunas de las cuales merecen mencionarse a continuación:

- 271 Sistema Andino de Carreteras
- 625 Modifica la decisión 504 Creación del pasaporte Andino.
- 617 Tránsito Aduanero Comunitario. Sustituye la Decisión 477.
- 574 Régimen Andino sobre Control Aduanero.
- 573 Programa común de formación aduanera Andina.
- 561 Modificación de la decisión 398. Transporte Internacional de pasajeros por carretera (condiciones Técnicas para la habilitación y permanencia de los omnibuses o autobuses en el servicio).
- 545 Instrumento Andino de Migración Laboral.
- 515 Sistema Andino de sanidad agropecuaria.
- 504 Creación del Pasaporte Andino.
- 503 Reconocimiento de Documentos Nacionales de identificación.
- 491 Reglamento Técnico Andino sobre límites de pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera.
- 467 Norma Comunitaria que establece las infracciones y el Régimen de Sanciones para los transportistas del transporte internacional de mercancías por carretera
- 418 Expedición de Registro o Inscripción Sanitaria.

- 399 Transporte Internacional de mercancías por carretera, sustitutoria de la decisión 257.
- 398 Transporte internacional de pasajeros por carretera, sustitutoria de la decisión 289.
- 397 Tarjeta Andina de Migración (TAM).
- 127 Modelos de Certificado Zoosanitario y de permisos Fitosanitarios y Zoosanitarios.
- 092 Sanidad Agropecuaria (modificada por Decisiones 106 y 122)

1.5 INTEGRACIÓN Y DESARROLLO FRONTERIZO: DOS PROCESOS QUE SE REFUERZAN EL UNO AL OTRO.-

Para generar una visión compartida de las fronteras es preciso entender el aporte que la integración puede hacer al desarrollo fronterizo. En una situación sin integración, gran parte de la actividad económica en las fronteras deriva de los controles al comercio, a los vehículos y a los viajeros; otra parte, aquella que realmente dinamiza el desarrollo regional, no puede alcanzar su desarrollo potencial por cuanto no puede aprovechar las complementariedades ni economías de escala que permitiría el intercambio con el otro lado de la frontera, ni tampoco está sometida a la competencia de actividades similares del país vecino, al estar protegida por un arancel alto y por prácticas restrictivas al intercambio comercial. Por lo tanto, la economía de la región no puede llegar a los niveles de eficiencia productiva y económica potencialmente alcanzables, dando lugar a actividades comerciales, agropecuarias y manufactureras de muy pequeña escala y baja productividad, con un componente muy alto de informalidad y con una sensibilidad muy grande a cambios originados por la no coordinación de políticas en los dos países: devaluaciones competitivas, incumplimiento de acuerdos, etc.

Bajo una situación exitosa de integración, la actividad económica de las zonas de frontera cambia en forma importante: al eliminar las actividades relacionadas con las restricciones al intercambio, éstas son sustituidas por actividades productivas

(agrícolas, industriales y de servicios) acordes con la situación de cada una de las regiones que pueden ya sea aprovechar las posibilidades de economías de escala y de complementariedad que existan al otro lado de la frontera, o competir con los productores del otro país lo cual conlleva a mejoras en la productividad de las actividades económicas, aumenta el nivel de vida de las poblaciones y sus ingresos, y crea mercados para los productos de las fronteras que se están integrando.

Por otra parte, el desarrollo fronterizo también favorece a la integración: una visión unilateral del desarrollo fronterizo y la falta de coordinación por parte de las autoridades de países vecinos pueden producir graves asimetrías locales haciendo más difícil la integración. Superar la noción de desarrollo fronterizo unilateral facilita la cohesión del mercado ampliado y, por la vía de la coordinación de las autoridades locales y nacionales de los dos países, nivela las disparidades regionales.

1.6 CONFORMACIÓN ESPACIAL DE LA ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA ECUATORIANO- PERUANA.-

Conforme a la Decisión 501 de la Comunidad Andina de Naciones las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) son los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina, en las que se ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar su desarrollo de manera conjunta, compartida y coordinada.

La Zona de Integración Fronteriza ecuatoriano- peruana tiene alrededor de 4.5 millones de habitantes y abarca más de 420 mil kilómetros cuadrados; prácticamente la mitad del territorio nacional ecuatoriano, a lo largo de 1500 kilómetros de frontera.

Entre el Ecuador y Perú, la Zona de Integración Fronteriza (ZIF) está conformada:

En el lado ecuatoriano por una población total estimada de 1'768.494 habitantes e incluye los territorios de 71 cantones:

- 14 cantones en la provincia costeña de El Oro, con 5.879km²;
- 16 cantones en la provincia serrana de Loja, con 11.100 km²;
- 41 cantones en las provincias amazónicas de Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Orellana, Pastaza, Sucumbíos y Napo con 115.613 km².

En el lado peruano por una población estimada de 2'900.000 habitantes y comprende territorios de 134 distritos:

- Las provincias de: Tumbes, Zarumilla, Contralmirante Villar, Piura, Ayabaca, Huancabamba, Paita, Talara, Sullana, Sechura, Morropón, Jaén, San Ignacio, Bagua, Condorcanqui, Utcubamba y Loreto;
- Los distritos de Iquitos, Alto Nanay, Fernando Loes, Indiana, Las Amazonas, Mazán, Napo, Punchana y Torres Causana en la provincia de Maynas;
- Los distritos de Barranca, Lagunas, Manseriche, Morona y Pastaza en la provincia de Alto Amazonas;
- Y el distrito de Pebas en la provincia de Mariscal Ramón Castilla.

La Zona Fronteriza ecuatoriana está conformada por una diversidad de zonas que abarcan desde la costa principal productora de banano y camarón, la zona andina y montañosa hasta la selva húmeda tropical amazónica.

El área de la región fronteriza Perú-Ecuador abarca aproximadamente 420 656 km² y alberga una población de 4,7 millones. El ámbito fronterizo peruano con el Ecuador comprende una vasta zona de una extensión de 288 063 km², prácticamente una quinta parte del territorio nacional, a lo largo de más de 1 500 kilómetros de frontera; comprende 134 distritos que forman parte de 21 provincias en 5 departamentos y alberga a una población que alcanza los 3,2 millones de habitantes.

La región fronteriza está conformada por una diversidad de zonas que abarcan desde la costa desértica, la zona andina, agreste y montañosa, hasta la selva

húmeda tropical amazónica. En ella se ubican 9 Áreas Naturales Protegidas en las que se hacen los mayores esfuerzos para conservar y proteger la alta riqueza de biodiversidad y los ecosistemas, en general, la mayoría, fuentes del recurso hídrico y de protección de las cuencas nacionales.

En la región fronteriza se concentra buena parte de las comunidades nativas que habitan en el país y casi la mitad de los grupos étnicos existentes en el Perú: se registra la presencia de más de 90 comunidades nativas, 9 familias lingüísticas y 25 grupos étnicos. Estas comunidades se encuentran poco articuladas a la economía de mercado, mantienen su propia identidad étnica y cultural. Viven principalmente de la caza, pesca y una agricultura muy rudimentaria, que complementan con la venta de artesanías y plantas medicinales.

En general, la región fronteriza peruana se caracteriza por su escasa articulación, integración y desarrollo, debidos, sobre todo, a su limitada infraestructura económica y social, la realización de actividades productivas desarticuladas del mercado y de bajo rendimiento, así como por el aislamiento de las zonas rurales, con escaso o nulo acceso a los servicios básicos. Así, los indicadores muestran que gran parte de la población carece de agua potable, de servicios de saneamiento y de electricidad, y sus tasas de desnutrición, mortalidad infantil y analfabetismo son superiores al promedio nacional. A estos problemas se suman los bajos niveles educativos, el deterioro de la identidad de las comunidades nativas y el medio ambiente, el desconocimiento de sus potencialidades, las serias limitaciones para aprovechar las pocas oportunidades de generación de ingresos y negocios y la escasa inversión privada.

Esta situación se agrava aún más con su aislamiento, pues las vías de comunicación con las que cuentan son escasas y, por lo general, en tan mal estado que su uso implica altos costos de transporte y tiempo de viaje, lo que limita significativamente sus posibilidades de desarrollo.

“El nivel de vida de la población de la región fronteriza es inferior al promedio de la asentada en el resto del territorio peruano. Ello explica la importancia asignada por

el Capítulo Perú del Plan Binacional a programas dirigidos a disminuir los niveles de necesidades básicas insatisfechas y apoyar el desarrollo de actividades productivas de las zonas rurales”.⁷

En estos 10 años, se ha consolidado entre ambos países un clima de fraternidad y paz, y sobre esta base se han generado en las zonas de frontera común canales de diálogo, consulta y coordinación en los que participan municipios, organizaciones sociales, académicas y empresariales locales, intercambiando experiencias, aspiraciones y propuestas, que contribuyan a la formulación de proyectos y programas de desarrollo regional.

⁷ PLAN BINACIONAL DE DESARROLLO DE LA REGIÓN FRONTERIZA PERÚ-ECUADOR, CAPÍTULO PERÚ, Perú-Ecuador, 10 años de Paz y Desarrollo 1998-2008, Pág. 14.

CAPITULO II

MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL DE LAS RELACIONES TRANSFRONTERIZAS ECUATORIANO – PERUANAS

2.1 LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA ENTRE ECUADOR Y PERÚ.

Las relaciones bilaterales entre Ecuador y Perú se desarrollaron, hasta 1998, en un contexto signado por la existencia de un grave problema territorial, la falta de una frontera definida, fue la principal causa de conflicto entre ambos países que, consecuentemente, concentraron sus mayores esfuerzos en encontrar una solución, sin lograr ningún éxito, alrededor de 168 años.

El conflicto limítrofe entre Ecuador y Perú constituyó una de las disputas más antiguas, complicadas y onerosas de América, tanto por los gastos militares en que debieron incurrir ambos países, como por su escaso intercambio comercial.

En los primeros años después de la fundación de estas repúblicas, los temas de límites no eran considerados de importancia pues eran momentos en los que la mayoría de ellas tenían serios problemas políticos internos y trataban de lograr su integración nacional, lo que absorbía todas sus energías y atención.

Una vez producida la consolidación nacional en la segunda mitad del siglo XIX y cuando nuevos recursos surgieron a los mercados internacionales, las tensiones comenzaron a incrementarse y el tema adquirió mayor importancia; esto produjo que en ese momento se dedicara mayor atención y esfuerzo a la definición de la frontera.

Es decir, la disputa fronteriza dominó las relaciones diplomáticas entre Ecuador y Perú y desde muy temprano se presentaron intentos de involucrar a actores externos en el anhelo de alcanzar un arreglo, ya sea por pedido de ambos países ya por propia iniciativa de otros Estados. Sin embargo, la existencia de esta

controversia marcó una relación caracterizada por las tensiones militares, la desconfianza, el alejamiento de ambos países y un escaso intercambio comercial, esto a pesar de que Ecuador y Perú tienen raíces étnicas y culturales similares, en medio de una geografía y con sociedades que son de las más parecidas entre sí de América.

Desde el conflicto bélico de 1941 y la suscripción del Protocolo de Río de Janeiro, el 29 de enero de 1942, los resentimientos se agudizarían entre ambos países ya que una vez suspendida la demarcación fronteriza establecida en dicho Instrumento, por un desacuerdo en el sector Zamora-Santiago, lejos de cumplirse con el objetivo del Tratado: la paz, la amistad y los límites, se originó una etapa caracterizada por el agravamiento de los incidentes militares y diplomáticos, incluso se produjeron dos enfrentamientos militares, uno en 1981 y otro en 1995.

La dificultad más grave para solucionar la controversia radicaba en los sentimientos nacionalistas tanto del Ecuador como del Perú. La imagen del Ecuador o del Perú se crea cuando se hace referencia a los signos nacionales: la frontera, la historia o el objetivo nacional de reivindicación de un acceso al Amazonas, en el caso particular del primero, o, después, la posesión de la base militar de Tiwintza, que en realidad era un bohío o instalación semipermanente y que, sin embargo, pasó a ser el signo nacional más importante para los dos países en los enfrentamientos de 1995.

Este conflicto fue un obstáculo para los esfuerzos tendientes hacia una efectiva cooperación bilateral y multilateral, debilitó la capacidad de acción conjunta de la región, complicando la participación de ambos países en los esquemas y mecanismos de integración y distorsionando la marcha de esa integración en la región.

Sin embargo, a partir de 1968 -especialmente en la década de los setenta- época de creación del Pacto Andino, y como producto de una flexibilización de la posición ecuatoriana de desconocer unilateralmente el Protocolo, se iniciaría un período de

acercamiento y cooperación en otros órdenes de la relación bilateral, en este sentido, se suscribieron varios convenios de cooperación, integración y entendimiento entre ambos países, no obstante, este período no estuvo exento de sobresaltos por los incidentes fronterizos y que terminaría con el enfrentamiento militar de 1981.

La solución definitiva surgiría como consecuencia del conflicto bélico de inicios de 1995, cuyos enfrentamientos fueron los más intensos de la historia de los dos países, más violentos y más costosos incluso que los de la guerra de 1941, para las partes -tanto por la pérdida de vida humanas como por los costos económicos para las débiles economías de los dos países- dentro de un nuevo contexto internacional político y económico; y frente a las nuevas posibilidades económicas que ofrecía una probable integración de los dos países, se llegó a flexibilizar las posiciones irreconciliables, así, el Perú reconoció la existencia de un problema con el Ecuador y expresó su deseo de dialogar; el Ecuador, por su parte, reconoció la vigencia del Protocolo de Río de Janeiro, estos factores son los que permitieron iniciar las conversaciones, no exentas de dificultad, que, luego de tres años, culminarían en la solución definitiva del problema territorial, con la suscripción del Acuerdo de Paz de 1998, en Brasilia.

En cuanto a la relación económica, una de las consecuencias más evidentes y negativas de la existencia de la controversia limítrofe en la relación bilateral entre el Ecuador y el Perú fue el escaso relacionamiento económico, lo cual sin duda es funesto entre países fronterizos, que sólo después de la creación del Grupo Andino, a partir de la década de los setenta, durante el gobierno de regímenes militares en ambos países, y como consecuencia de una cierta flexibilización de las tradicionales posiciones frente al diferendo, se inicia una etapa de acercamiento y de mejoramiento de las relaciones económicas.

La relación comercial entre Ecuador y Perú empezaría a tomar otro giro y alcanzar cierto grado de desarrollo fundamentalmente con su inserción en el mecanismo de integración subregional del Grupo Andino. La vinculación comercial entre Perú y

Ecuador está enmarcada en la normativa derivada del Acuerdo de Cartagena, como miembros de la actual Comunidad Andina. Asimismo, otro factor que debe tomarse en cuenta para esa nueva vinculación y que marcará la tónica del intercambio comercial con el Perú, es el inicio de las exportaciones ecuatorianas de petróleo.

En otras palabras, las políticas del Acuerdo de Cartagena y el comienzo de la explotación petrolera en el Ecuador, tuvieron efectos notorios sobre el intercambio comercial, que creció en valor y se diversificó, se salió de los productos tradicionales y se incursionó en productos totalmente nuevos por parte de los dos países.

Ecuador empezó a exportar línea blanca, productos metalmecánicos, bienes de capital, productos químicos, medicamentos, entre otros. El Perú, por su parte, exportó, también entre otros productos, los metalmecánicos, barcos pesqueros, bombas hidráulicas.

En 1972 se realizó la primera visita de un canciller ecuatoriano a Lima y, tres años después -año cúspide de acercamiento y diálogo y de la consolidación de las exportaciones de petróleo-, las exportaciones hacia el vecino del sur ascendieron considerablemente al 10,61%; no obstante, las exportaciones peruanas al Ecuador representaron apenas el 0,81%. Dos años después del conflicto bélico de 1981, y por la crisis financiera que el país debió afrontar, las exportaciones ecuatorianas descendieron a 0,20% y las peruanas, en relación con el año 1980, también descendieron drásticamente al 0,72%.

En 1985 se produjo la primera visita oficial de un canciller peruano al Ecuador y el consecuente mejoramiento de las relaciones bilaterales. Es así como a partir de mediados de la década de los ochenta y en virtud de los acuerdos bilaterales, se inicia un incremento en el intercambio comercial de ambos países, aunque nuevamente basado en los productos tradicionales.

En el último decenio, particularmente 1990-1997, un año antes de la firma de los Acuerdos de Paz, el comercio entre los dos países ha sido moldeado por dos acontecimientos: el conflicto bélico de 1995 y la decisión 414 de 1997, relativa al perfeccionamiento de la integración económica y comercial entre los países de la CA, estos dos sucesos determinan el comportamiento comercial de esa década entre ambos países.

En el período anterior al conflicto bélico (1991-1994), las exportaciones ecuatorianas al Perú promediaron los 188 millones de dólares, con una tasa de crecimiento del 25% anual; de estas exportaciones el petróleo ocupó el 75%. El Perú exportó al Ecuador 53 millones de dólares en 1994. La balanza comercial fue y se mantuvo favorable al Ecuador durante toda la década.

Durante la época del conflicto bélico (1995-1996), el comercio se vio seriamente afectado y registró los índices más bajos de la década. En 1995, las exportaciones cayeron a 69 millones de dólares. A pesar de que el conflicto duró tres meses, éste afectó el comercio todo el año y el año siguiente, en 1996 se ubicó por debajo de 50 millones, de los cuales el porcentaje del petróleo cayó al 15%. La balanza comercial que era favorable al Ecuador se redujo notablemente.

En 1997, año en que se adopta la Decisión 414, las exportaciones se recobraron y llegaron a 224 millones de dólares, es decir, casi quintuplicaron las exportaciones de 1996, recuperándose notablemente la ventaja de la balanza comercial.

El intercambio comercial ha sido muy variable y ha dependido de la situación del Grupo Andino y de la coyuntura política entre ambos países. De esta manera, el comercio disminuyó dramáticamente debido a los incidentes fronterizos; todas las políticas bilaterales tendientes a la integración se vieron paralizadas al surgir los conflictos militares e, incluso, al depender estas de la política exterior, han estado sujetas a cualquier desacuerdo diplomático entre las cancillerías de ambos países. Asimismo, el desenvolvimiento del comercio bilateral, al depender de ese mecanismo subregional de integración, se ha visto afectado por las crisis del Grupo Andino, especialmente la de los años ochenta.

En este sentido se puede observar que, siendo países fronterizos, existe la necesidad y la esperanza de vincularse más estrechamente y de ir solucionando sus problemas.

Por otro lado, el comercio informal (que no ha sido cuantificado) entre las poblaciones fronterizas ha sido inevitablemente constante en las relaciones bilaterales, sin necesidad de ningún acuerdo en ese sentido, y por ende ha sido también el más afectado con las tensiones.

El comercio no registrado ha sido una de las prácticas más frecuentes en las relaciones comerciales entre el Ecuador y el Perú, concentrado especialmente en las zonas costeras. Estos sectores, que han estado acostumbrados a vivir en paz, a formar familias y a intercambiar productos, se han visto sujetos a las mismas condiciones de marginalidad, pobreza y olvido de sus respectivos gobiernos. Por esto, estas zonas, en las que se volvía más palpable la necesidad de integración, eran las más interesadas en la solución del problema limítrofe.

En definitiva, el aspecto económico ha sido quizás el más afectado por la existencia del secular diferendo territorial y, por ende, ha sido el que más peso ha tenido y al que más han apelado, en especial los sectores empresariales y productivos, para la flexibilización de las posiciones en torno al problema limítrofe con el objeto de aprovechar el gran potencial económico de los dos países.

2.2 MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL DE LA INTEGRACIÓN FRONTERIZA ECUATORIANO- PERUANA.-

Ecuador y Perú han suscrito varios instrumentos jurídicos: acuerdos, tratados, comisiones, convenios, reglamentos, que se encuentran vigentes, los mismos que han ayudado, de una u otra forma, a facilitar las operaciones comerciales, el desarrollo social y desarrollo fronterizo entre ambos países.

De manera general, sin embargo, podemos afirmar que formalmente, la integración fronteriza entre los dos países, comienza con la aprobación por los dos Gobiernos del Convenio constitutivo de la Comisión Económica Permanente Peruano-Ecuatoriana, en 5 de julio de 1971.

En la misma fecha se aprueban el Convenio para el Tránsito de Personas en la zona fronteriza, y con fecha 15 del mismo año, el Convenio para el Tránsito de vehículos. Estos dos instrumentos tuvieron aplicación restringida. Quedaron obsoletos.

Para completar el cuadro normativo, el 3 de noviembre de 1972, se conviene un Régimen uniforme de ferias fronterizas.

El Acuerdo para el aprovechamiento de las cuencas hidrográficas binacionales Puyango-Tumbes y Catamayo-Chira, se suscribe en la ciudad de Washington, el 27 de septiembre de 1971, y la aprobación del Reglamento de la Comisión Mixta en 10 de junio de 1972, que se completa con la reglamentación interna de cada una de los subcomisiones nacionales.

Así mismo existe el Convenio de cooperación energética y minera, aunque nunca llegó a entrar en vigencia, que data del 31 de agosto de 1973; por otro lado está el Convenio sobre facilidades especiales de tránsito para las Comisiones Peruano-Ecuatorianas en la Zona de Integración Fronteriza, suscrita el 28 de noviembre de 1974, que se aplicó sólo en los primeros años; así mismo tenemos el Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República del Ecuador, sobre Estupefacientes y Psicotrópicos, suscrito el 25 de octubre de 1985, el cual ha tenido una aplicación muy parcial; por otro lado está el Convenio de Intercambio Cultural y Educativo entre los dos Gobiernos, suscrito el 25 de octubre de 1985, el cual se aplicó escasamente; del igual manera está el Convenio de Cooperación Científica y Técnica, suscrito el 25 de octubre de 1985, que en la práctica no se llegó a ejecutar.

De igual forma tenemos importantes acuerdos como: el Acuerdo para el Reordenamiento del Comercio Fronterizo de Productos y Subproductos Agrícolas y Pecuarios; los Acuerdos de Sanidad Animal; Acuerdo de Sanidad Vegetal; y, Acuerdo de Cooperación y Asistencia Agropecuaria entre el Ministerio de Agricultura y Ganadería del Ecuador y el Ministerio de Agricultura de Perú, suscritos el 5 de diciembre de 1987, en torno a los cuales no se inició su aplicación; así mismo el Acuerdo para realizar anualmente el “Mes cultural del Ecuador”, en el Perú, y el “Mes Cultural de Perú en Ecuador”, suscrito el 14 de diciembre de 1988, instrumento que si ha tenido aplicación, aunque las participaciones de un país en el otro están restringidas por razones económicas.

A continuación realizaré un análisis más amplio de los principales instrumentos que en forma efectiva, han facilitado las actividades fronterizas entre los dos países:

- **Reglamento de la Comisión Económica Ecuatoriano- Peruana. Convenio No. 000. RO/ 287 de 13 de Agosto de 1971.**

Se creó la Comisión Económica Permanente Peruano – Ecuatoriana cuyas funciones serán:

- a) Examinar los asuntos concernientes a las relaciones económicas y comerciales entre el Perú y el Ecuador con orientación especial hacia la planificación del proceso de integración fronteriza, el mismo que incluirá la identificación y estudio de los Proyectos de Desarrollo que resultaren conexos;
- b) Establecer la base para una programación conjunta que promueva el desarrollo económico y social de los Departamentos de Piura y Tumbes en el Perú, y las Provincias de El Oro y Loja, en el Ecuador;
- c) Examinar en sus reuniones ordinarias, los resultados del intercambio comercial, tanto bilateral como fronterizo, y proponer fórmulas que tiendan a facilitar e incrementarlo;

- d) Elevar a los Gobiernos recomendaciones y sugerencias (sic) encaminadas a la efectiva promoción de las relaciones económicas y comerciales entre el Perú y el Ecuador.

Adicionalmente, la Comisión propondrá a los Gobiernos el establecimiento, con fines de coordinación, de las siguientes estructuras operativas, en ciudades fronterizas:

- De Programación Regional;
 - De Comercio Fronterizo; y,
 - De Proyectos Específicos.
- **Comisión Mixta Ecuatoriana -Peruana, Cuencas Hidrográficas. Convenio No. 000. RO/ 96 de 6 de Julio de 1972.**

Se formó la Comisión Mixta Ecuatoriano - Peruana para las Cuencas Puyango - Tumbes y Catamayo - Chira, el cual es el organismo encargado de realizar las acciones descritas en el Convenio para el Aprovechamiento de las Cuencas Hidrográficas Binacionales Puyango - Tumbes y Catamayo - Chira.

Esta Comisión tiene las siguientes atribuciones y deberes, así:

- a) Realizar los estudios necesarios para determinar los recursos de las cuencas y sus futuros aprovechamientos en forma adicional a los actuales proyectos, en proceso de realización de uno u otro país, con el fin de garantizar el desarrollo normal de dichos proyectos;
- b) Compilar y evaluar, las informaciones básicas que deberán suministrar los dos países sobre sus proyectos nacionales, tanto existentes como futuros, para aprovechamiento de las cuencas.
- c) Realizar un estudio sobre las condiciones actuales de las cuencas y las implicaciones que para ellas tienen los proyectos actuales y futuros de usos de aguas, con el fin de llegar a establecer y cuantificar un programa de

conservación y mejoramiento de las cuencas en base entre otras medidas, a forestación, establecimiento o cambios de patrones y métodos de cultivo, y otras medidas que se consideren convenientes para las cuencas como unidades físicas; y,

- d) Determinar las acciones y obras para la conservación y mejoramiento de las cuencas y la manera y proporción en que estas beneficien a cada país, a fin de establecer el financiamiento que corresponda a cada uno de los países, el mismo que deberá estar en proporción al beneficio de sus proyectos.

- **Reglamento de Ferias fronterizas Ecuador- Perú. Convenio No. 000. RO/ 205 de 15 de Diciembre de 1972.**

Las ferias fronterizas son los eventos públicos de carácter comercial encaminados a promocionar preferentemente productos originarios de las áreas fronterizas del Perú y del Ecuador (Departamentos de Tumbes y Piura, y Provincias de El Oro y Loja), y cuyo objeto primordial es incentivar el desarrollo económico y social de la zona como un todo.

- **Convenio entre el Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República del Perú sobre Estupefacientes y Psicotrópicos, 25 de Octubre de 1985.**

El Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República del Perú, se comprometieron a armonizar sus políticas y a realizar programas coordinados para la prevención del uso indebido de drogas, la represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y la rehabilitación del fármaco dependiente.

Ambos países, a través de sus respectivos organismos nacionales de coordinación, desarrollan las siguientes actividades:

- a) Se otorgarán mutua asistencia técnico - científica, e intercambiarán informaciones sobre productores, procesadores y traficantes individuales y asociados;
- b) Desarrollarán estrategias coordinadas en la prevención del uso indebido de drogas y la represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y la rehabilitación del fármaco - dependiente;
- c) Intensificar medidas para detectar y erradicar plantaciones y cultivos de los cuales pueden ser extraídas sustancias consideradas como estupefacientes o psicotrópicas en el área de sus respectivos territorios.

- **Tratado de Comercio y Navegación (Brasilia 26 de octubre de 1998).
RO/ 137 de 26 de Febrero de 1999.**

El Tratado de Comercio y Navegación prevé que el Ecuador gozará de navegación pacífica y el comercio en el Amazonas y sus afluentes septentrionales de los derechos que se estipulan en el presente Tratado.

Adicionalmente, el Ecuador podrá utilizar los ríos que, desde la frontera con el Perú, le permitan usar también una vía fluvial que se conecte directamente con el Amazonas.

También gozará el Ecuador del Derecho de tránsito terrestre por las correspondientes vías públicas de acceso, actualmente existentes o que se construyan en el futuro, que conecten el territorio del Ecuador con puntos fluviales habilitados para la carga y descarga de mercancías en los ríos objeto de este Tratado. El Ecuador gozará del derecho de uso, sobre bases no discriminatorias, de los servicios portuarios que se presten en los citados puntos fluviales.

Por otra parte, las naves de bandera ecuatoriana gozarán de libertad para transportar pasajeros, carga y correo desde el Ecuador, a través del Perú, con destino a terceros países y hacia el Ecuador a través del Perú, desde terceros países.

Para efecto de llevarse a cabo este tratado de manera eficiente, las autoridades competentes de ambos países concertarán la simplificación y la uniformización de los documentos y trámites de recepción y despacho de embarcaciones, así como de pasajeros, carga y tripulación, a fin de facilitar al máximo el comercio y la navegación entre los dos países y en tránsito hacia terceros Estados. A su vez, las autoridades aduaneras se limitarán a controlar los precintos o sellos aduaneros y a adoptar otras medidas que garanticen la inviolabilidad del contenido de las mercancías transportadas en los puntos de entrada y salida, salvo el caso de tener que aplicar leyes y reglamentos relativos a seguridad, moralidad o sanidad públicas.

Finalmente, en la aplicación del presente Tratado, las disposiciones y medidas de policía y vigilancia, sanidad, preservación del medio ambiente, migraciones y, en general, de prevención y represión de delitos, establecidas por la legislación peruana, serán aplicables a nacionales y a mercancías de ambos países sin discriminación, no debiendo en ningún caso entorpecer la libertad de navegación y de tránsito.

- **Acuerdo Amplio Ecuatoriano Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad y sus Anexos (Brasilia, 26 de octubre de 1998) RO/ 137 de 26 de Febrero de 1999.**

Los Gobiernos de la República del Ecuador y de la República del Perú:

Recogiendo la aspiración de ambos pueblos de que sus relaciones se desarrollen de modo permanente en un clima de paz, concordia, entendimiento y cooperación que permita potenciar el rico y diverso caudal de tradición, historia, cultura y recursos que los une; seguros de que la nueva etapa de relación que se inicia entre los dos países, ofrecerá promisorias perspectivas de progreso para los pueblos peruano y ecuatoriano, a través de la integración y la cooperación que asegure la paz y el progreso de ambas naciones; persuadidos de que dicha cooperación facilitará el desarrollo económico y

social, así como la integración de ambos pueblos, contribuyendo a mejorar su calidad de vida y las posibilidades de progreso de las generaciones futuras.

Teniendo en cuenta que las poblaciones fronterizas y sus autoridades y entidades representativas deben constituirse en actores principales de la integración y de la cooperación en las áreas de frontera, promoviendo el desarrollo y una fructífera relación de vecindad entre sus habitantes; conscientes de la necesidad de actualizar y perfeccionar los mecanismos existentes entre ambos países para promover la cooperación e integración bilateral y facilitar el tránsito y la circulación de personas, bienes y medios de transporte entre los dos países; afirmando que la promoción, el respeto y la protección de los derechos de las personas constituye exigencia básica para que la integración fronteriza y la cooperación entre el Ecuador y el Perú satisfagan los intereses y las aspiraciones de los dos pueblos; convencidos de la importancia de armonizar políticas de desarrollo para el aprovechamiento sostenible de los ecosistemas en la frontera común, que hagan posible la preservación y protección de la biodiversidad y el aprovechamiento racional de los recursos compartidos; y decididos a apoyar el desarrollo sustentable de las comunidades nativas de la región fronteriza fortaleciendo su identidad cultural; suscribieron el **Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, (Anexo 1)**, el cual se estructura en base a los siguientes componentes básicos:

- a) La Comisión de Vecindad;
- b) El Fortalecimiento de la Cooperación Bilateral;
- c) El Régimen Fronterizo; y,
- d) El Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza.

El Ecuador y el Perú otorgan a través de este instrumento la mayor prioridad a la integración fronteriza, la cooperación mutua y el desarrollo conjunto a través de la ejecución de programas, proyectos y actividades conjuntas, en el marco de las relaciones de buena vecindad que decidieron construir los dos Estados.

- **Convenio de Aceleración y Profundización del Libre Comercio entre el Ecuador el Perú. Convenio No. 000. RO/ 137 de 26 de Febrero de 1999.**

El Gobierno de la República del Ecuador y el Gobierno de la República de Perú, conscientes que la liberalización del comercio bilateral permitirá afianzar las relaciones entre Ecuador y Perú, en esta nueva etapa de profunda vinculación de los dos países.

Convencidos que un comercio libre significará la apertura de nuevas oportunidades para los agentes económicos, que impulsará el crecimiento económico de ambos países.

Seguros que la vinculación de los empresarios en los ámbitos del comercio y la inversión conducirá a aumentar el grado de confianza y cooperación recíprocas, acuerdan en un proceso de aceleración y profundización del proceso de desgravación arancelaria, tendiente a incrementar las corrientes de comercio entre Ecuador y Perú.

Ambos países deciden desgravar aceleradamente de la siguiente manera:

- Los productos contenidos en el Anexo II de la Decisión 414 de la Comunidad Andina, se liberarán de gravámenes a partir del día siguiente de la entrada en vigor del presente Convenio.
- Los productos contenidos en el Anexo III de la Decisión 414 de la Comunidad Andina se liberarán de gravámenes el 31 de diciembre de 1999, según el siguiente cronograma:

A partir del día siguiente de la entrada en vigor del presente Convenio 30%

A partir del 31/12/1998 50%

A partir del 31/12/1999 100%

- Los productos del Anexo VIII de la Decisión 414 de la Comunidad Andina, se liberarán de gravámenes el 31 de diciembre del año 2000, según el siguiente cronograma:

A partir del día siguiente de la entrada en vigor del presente Convenio 30%.

A partir del 31/12/1998	50%
A partir del 31/12/1999	75%
A partir del 31/12/2000	100%

Los productos de los Anexos IV al VII de la Decisión 414 de la Comunidad Andina, se liberarán de gravámenes a las importaciones el 31 de diciembre del año 2001 hasta la fecha prevista para la desgravación total, se aplicarán los márgenes de preferencia establecidos en la Decisión 414 de la Comunidad Andina.

Por otra parte, los dos países se comprometen a eliminar las restricciones sanitarias y fitosanitarias que constituyan obstáculos innecesarios al comercio recíproco.

- **Acuerdo base sobre el Canal de Zarumilla Convenio No. 000. RO/ 137 de 26 de febrero de 1999.**

Ecuador y Perú acuerdan efectuar el mantenimiento del Canal de Zarumilla asumiendo el cincuenta por ciento de los trabajos o de los costos del mismo. Como parte obligatoria del Gobierno de Ecuador, éste debe Presentar al Perú sus sugerencias para los estudios y diseños que fueran necesarios para la rehabilitación de la bocatoma actual o de una nueva.

Adicionalmente, debe construir a satisfacción de Perú y Ecuador, las obras de encauzamiento, protección u otros, en la margen derecha, inmediatamente aguas arriba de la bocatoma y contribuir al mantenimiento del Canal.

Por otro lado, los dos países construirán las obras de partición y derivación que acuerden para el aprovechamiento de los respectivos derechos de agua que se establezcan.

- **Convenio de Cooperación Aduanera Ecuador Perú. Convenio No. 000. RO/ 283 de 23 de Septiembre de 1999.**

El Gobierno de la República del Ecuador y El Gobierno de la República del Perú, inspirados en el deseo de fortalecer los lazos de amistad existentes entre los dos países, a través del desarrollo y de una eficiente y efectiva cooperación.

Considerando que es importante para ambos países desarrollar vínculos para mejorar su servicio aduanero mediante el fortalecimiento de la Corporación Aduanera Ecuatoriana **(CAE)** de la República del Ecuador y la Superintendencia Nacional de Aduanas de la República del Perú, suscribieron el presente convenio.

El objetivo del presente Convenio es promover la cooperación en materia aduanera, mediante el apoyo de cooperación institucional entre la Corporación Aduanera Ecuatoriana y la Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú.

Para la consecución de este objetivo, apoyarán la formulación de programas y proyectos destinados a impulsar los procesos de modernización de sus respectivos órganos aduaneros.

Para los fines del presente Convenio, la cooperación entre Ecuador y Perú podrán asumir las siguientes modalidades:

- a) La Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú facilitará la adecuación de los programas componentes del Sistema Integrado de Gestión Aduanera a las características y necesidades de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.
- b) La Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú prestará la asistencia y el asesoramiento requerido por la Corporación Aduanera Ecuatoriana, para la ejecución de los citados programas, previo estudio y adecuación de sus procedimientos aduaneros.
- c) Promover las modalidades de cooperación requeridas por ambas Partes, tales como asesoramiento de expertos y consultores, la capacitación aduanera mediante cursos, pasantías, etc.
- d) Intercambio de información sobre regímenes y operaciones aduaneras en apoyo a los procesos de fiscalización.

El costo que demande la cooperación técnica en cualquiera de sus modalidades, será íntegramente asumido por el país receptor.

Asimismo ambos países podrán considerar, cuando lo estimen conveniente, cualquier otra forma de financiamiento. Igualmente podrán solicitar y promover ante Organismos Internacionales o instituciones de terceros países, su participación y/o financiamiento de las acciones comunes de cooperación, con sujeción a las normas e instrucciones vigentes en ambos estados.

- **Acuerdo de Integración y Complementación Minero Energética con Perú. Convenio No. 000. RO/ 298 de 14 de Octubre de 1999.**

Este Acuerdo de Integración y Complementación Minero – Energética con Perú, constituye un marco jurídico que regirá el desarrollo de los asuntos que acuerden

los distintos Grupos de Trabajo en materia minera, hidrocarburífera y eléctrica, dentro de los ámbitos de aplicación de los temas relacionados a los sectores y subsectores antes descritos, y tiene por objeto permitir a los inversionistas participar en el desarrollo de la integración minero energética que ambas Partes declaran de interés general.

Ambos países, deben facilitar a los inversionistas el desarrollo de las respectivas actividades.

Asimismo, permitirán con ese objeto el uso de toda clase de recursos naturales, insumos e infraestructura contemplados en los respectivos Protocolos Adicionales Específicos, sin discriminación alguna, en relación con la nacionalidad de los inversionistas.

- **Convenio de Inversión Extranjera con Perú. Convenio No. 000. RO/ 341 de 17 de Diciembre de 1999.**

Deseosos de intensificar la cooperación económica para el beneficio mutuo de ambas países y animados del propósito de crear y mantener condiciones justas, equitativas y favorables para las inversiones de inversionistas de una de los países Contratantes en el territorio del otro. Reconociendo que la suscripción de un Convenio para la Promoción y la Protección Recíproca de Inversiones contribuirá a estimular la iniciativa económica privada y a incrementar el bienestar de ambos pueblos, firmaron el presente convenio. Reconociendo que la suscripción de un Convenio para la Promoción y la Protección Recíproca de Inversiones contribuirá a estimular la iniciativa económica privada y a incrementar el bienestar de ambos pueblos, firmaron el presente convenio, para efecto de este, nos referimos a "inversión" a toda clase de activos de propiedad o bajo control, directo o indirecto, de un inversionista de una de los países, que incluye, en particular, pero no exclusivamente:

- a) Acciones, participaciones o derechos de participación en sociedades y en cualquier otra forma asociativa de riesgo compartido;
- b) La propiedad de bienes muebles e inmuebles y demás derechos reales, adquiridos o utilizados con el propósito de obtener beneficios económicos o para otros fines empresariales;
- c) Créditos, valores, derechos sobre dinero y cualquier otra prestación que tenga un valor económico directamente vinculado a una inversión específica;
- d) Derechos de propiedad intelectual e industrial, tales como derechos de autor y derechos conexos, marcas de fábrica o de comercio, indicaciones geográficas, dibujos y modelos industriales, patentes, esquemas de trazado (topografías) de los circuitos integrados y los derechos de obtentores de variedades vegetales;
- e) Las concesiones otorgadas por ley o en virtud de un contrato para el ejercicio de una actividad económica, incluidas las concesiones de prospección, exploración y explotación de recursos naturales; y,
- f) Las reinversiones de utilidades, entendiéndose éstas como la inversión de las mismas en la propia empresa que las genera.

Cada una de las Partes Contratantes, sea de Ecuador o Perú, promoverá dentro de su territorio las inversiones de inversionistas de la otra Parte Contratante y las admitirá de conformidad con sus leyes y reglamentaciones y, gozarán de plena protección y seguridad jurídica de este convenio.

Igualmente, con la finalidad de incrementar los flujos de inversión, intercambiarán información sobre las oportunidades de inversión en cada Parte Contratante.

Cada Parte Contratante, indiferentemente quien fuese, asegurará un tratamiento justo y equitativo para las inversiones de los inversionistas de la otra Parte Contratante realizadas de conformidad con el presente convenio y no impedirá, con medidas arbitrarias o discriminatorias, la libre administración, utilización, uso, goce o disposición de las inversiones de los inversionistas de esa Parte Contratante.

Asimismo, cada quien, específicamente, concederá a tales inversiones, un trato no menos favorable que el concedido a las inversiones de sus propios inversionistas o a las inversiones de inversionistas de un tercer Estado, considerándose el que sea más favorable para las inversiones de los inversionistas de la otra Parte Contratante; por otro lado, no se extenderá a los beneficios y ventajas que una de las Partes Contratantes conceda a los nacionales o sociedades de terceros estados como consecuencia de la celebración de convenios para evitar la doble tributación u otros acuerdos en materia impositiva.

Dicho trato tampoco se extenderá a los privilegios que una de las Partes Contratantes concede a los nacionales o sociedades de terceros Estados por formar parte de una unión aduanera o económica, un mercado común o una zona de libre comercio, acuerdos bilaterales o regionales celebrados con terceros Estados, incluyendo los convenios de integración y desarrollo fronterizos.

Las inversiones realizadas por inversionistas Ecuador y Perú no serán expropiadas, nacionalizadas o sometidas a cualquier otra medida que tenga un efecto equivalente a la expropiación o nacionalización, salvo por razones de seguridad nacional, necesidad pública u orden social, sobre una base no discriminatoria y bajo el debido proceso legal.

Adicionalmente, se garantizará a los inversionistas la libre transferencia de los pagos relacionados con una inversión registrada ante la autoridad nacional competente, en particular, aunque no exclusivamente:

- a) El capital de la inversión y las reinversiones que se efectúen de acuerdo a las leyes y reglamentaciones de esa Parte Contratante;
- b) Ganancias;
- c) La amortización de los créditos y otras prestaciones;
- d) El producto de la venta total o parcial de la inversión, o de su liquidación;

- e) Las indemnizaciones y compensaciones; y,
- f) Los pagos resultantes del arreglo de controversias.

- **Convenio de Transferencia de Condenados Ecuador- Perú. Convenio No. 000. RO/ 71 de 5 de Mayo del 2000.**

Este convenio prevé que Ecuador y Perú obligan prestarse mutuamente la más amplia colaboración posible en materia de transferencia de personas condenadas, con el fin de cumplir la condena que se le haya impuesto.

- **Acuerdo de Sanidad Agropecuaria con Perú. Convenio No. 000. RO/ 94 de 8 de Junio del 2000.**

Como es de interés de los gobiernos de la República del Ecuador y de la República del Perú incrementar el intercambio comercial de los productos agrícolas y pecuarios y la cooperación técnica en los aspectos sanitarios y fitosanitarios y que los aspectos científicos, tecnológicos y normativos en materia de salud animal y sanidad vegetal revisten especial interés para facilitar el comercio internacional de animales, plantas, productos y subproductos agropecuarios y la preservación de sus territorios de plagas y enfermedades, acuerdan en promover el comercio agropecuario considerando las medidas pertinentes.

El presente acuerdo se refiere a los principios, normas y procedimientos relacionados con las medidas sanitarias y fitosanitarias que regulan directa o indirectamente el comercio y otros intercambios de animales, plantas, productos y subproductos agropecuarios entre ambos países.

Ecuador y Perú se comprometen a facilitar el comercio agropecuario entre ellas, sin que ello represente un riesgo fito o zoonosanitario, así como a prevenir la introducción

y diseminación de plagas y enfermedades, y a mejorar la sanidad vegetal y salud animal a través de la cooperación mutua.

Sus principales objetivos son:

- Facilitar el intercambio de animales, plantas, productos y subproductos agropecuarios sin que ello represente riesgo sanitario y fitosanitario para las Partes Contratantes.
- Prevenir la introducción y diseminación de plagas y enfermedades de los animales y de las plantas en el territorio de las Partes Contratantes.
- Mejorar la sanidad vegetal y la salud animal en las Partes Contratantes a través de la cooperación mutua y ejecución de planes, proyectos y/o programas sanitarios específicos con la finalidad de prevenir y controlar plagas y enfermedades.
- Ambos países tendrán derecho de adoptar, mantener o aplicar medidas sanitarias y fitosanitarias de conformidad con el presente acuerdo, necesarias, para la protección de la salud animal y la sanidad vegetal, en el marco de las normas de la CAN y el Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la Organización Mundial del Comercio.

Las obligaciones por parte de Ecuador y Perú son:

- Promover en sus respectivos territorios la participación de instituciones y asociaciones de los sectores público y privado para el cumplimiento de los objetivos y de las actividades previstas en este acuerdo;
- Otorgar las facilidades necesarias para la verificación de los controles, inspecciones, aprobaciones y programas de carácter fito o zoonosanitario de la otra Parte Contratante, que pudieren acordarse; y,
- Otorgar las facilidades técnicas y administrativas necesarias para la realización de los intercambios técnicos y de cooperación previstos en el presente acuerdo.

- **Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza. Decreto Ejecutivo No. 835. RO/ 183 de 13 de Octubre del 2000.**

El Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza, le corresponde al Ministerio de Relaciones Exteriores Comercio e Integración, la gestión internacional para la captación de recursos no reembolsables destinados al financiamiento de los proyectos del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza, el cual está encargado al Banco del Estado el análisis, evaluación y seguimiento de los proyectos financiados por el Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo.

2.3 EL ESPÍRITU DE COOPERACIÓN BINACIONAL FRONTERIZA ECUATORIANO-PERUANAS EN EL ÁMBITO DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES.-

Las relaciones de vecindad fructíferas y de disposición al diálogo para tratar asuntos de carácter binacional entre Ecuador y Perú han tenido sus tropiezos, sin embargo ambos países formalizaron convenios sobre la materia, a partir de la década del 70 y han llevado iniciativas de interés común a foros internacionales como: la UNESCO, la OEA, Grupo Andino, Grupo de Río, ALALC actual ALADI, Tratado de Cooperación Amazónico, entre otros.

Sin embargo dentro de las políticas más importantes del proceso de cooperación y entendimiento, se encuentra el relacionado con la Integración Andina, en los últimos años en materia fronteriza ha existido una participación muy activa en varias reuniones entre ambos países en el contexto andino de integración, en particular para impulsar la eficaz aplicación de las Decisiones 257 y 289 sustituidas posteriormente por las decisiones 399 y 398 de la Comunidad Andina de Naciones, que se refieren al "Transporte Internacional de mercancías por Carretera" y "Transporte Internacional de pasajeros por Carretera", respectivamente.

La estrecha vinculación entre los dos países ha dado lugar a que los problemas binacionales sean ventilados en cuatro instancias principales: Reuniones Presidenciales, Cancillería, Comisiones Bilaterales y Plan Binacional con sus dos Capítulos Perú y Ecuador.

Cabe destacar la gestión de este último, que está amparado por el Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, el cual constituye un mecanismo de apoyo, coordinación y seguimiento de acciones y programas.

Haciendo un recuento, vale mencionar que, Ecuador dentro de la Comunidad Andina, ha tenido un trato preferencial debido a su poco desarrollo. Hubieron diferentes programas en los cuales, tanto Ecuador como Bolivia, no podían cumplir las expectativas en los plazos convenidos, pero a pesar de estos, el Pacto Andino continuó y pasó a varias etapas, como conformar una Zona de Libre Comercio y un Arancel Externo Común, entre otros proyectos realizados. Ecuador en los primeros años, logró cumplir con los plazos acordados para él, como por ejemplo los 37 ítems de la Nómina de Apertura liberados hasta el 1 de enero de 1971.

Pero también hubo otros Programas que el Ecuador no llegó a cumplir, como la desgravación de la Nómina de Desgravación Arancelaria que representaba alrededor del 60 por ciento del universo arancelario. En diversas ocasiones, el Ecuador era excluido de las decisiones tomadas en las reuniones del Pacto Andino, debido a que sólo eran aplicables para Colombia, Venezuela y Perú.

En la década de los ochenta, toda Latinoamérica sufrió una crisis, y los países del Grupo Andino tuvieron déficit acentuados en sus balanzas de pagos, que los obligó a imponer restricciones a las importaciones, afectando por igual a países socios y a los demás.

A partir de esta crisis, caracterizada por crecientes déficit fiscales, devaluaciones traumáticas y elevación de tasas de interés, las economías de la Subregión comenzaron tímidamente a reorientar sus políticas hacia una mayor apertura. Ese

proceso de aplicación de políticas de liberalización comercial y el lógico abandono de la experiencia sustitutiva de las importaciones comenzó a mediados de la década de los ochenta.

Bolivia realizó su reforma comercial o implantó su política de apertura a fines de 1985; Venezuela la inició en 1989; Colombia y Ecuador a principios de 1990 y Perú en agosto de 1990.

Todos los esquemas de apertura de los Países Miembros del Grupo Andino tuvieron la misma orientación: hacia una drástica reducción en el número de tasas arancelarias y un menor nivel en el grado de protección. Estas reformas guardan relación con las grandes transformaciones que se dan a nivel mundial y que permiten avizorar los rasgos del nuevo orden internacional.

En la VI Reunión del Consejo Presidencial Andino, efectuada en Cartagena de Indias el 5 de diciembre de 1991, se aprobó el Acta de Barahona. Los presidentes decidieron adelantar la entrada en vigencia de la Zona de Libre Comercio a 1992 y, respecto al Arancel Externo Común, dispusieron que este se aplique con base en cuatro niveles arancelarios (5%, 10%, 15% y 20%).

Actualmente, Ecuador y Perú al igual que lo demás países miembros de la Comunidad Andina, están apuntando hacia un proceso de integración más serio y competitivo; han tomado una serie de directrices, entre las que figuran la de aprobar un marco general para la liberalización del comercio de servicios, formular un programa comunitario destinado a mejorar la competitividad de los diferentes sectores productivos, elaborar un proyecto de políticas educativas y culturales que dé inicio a un programa de formación de valores ciudadanos para la integración entre nuestros pueblos, entre otras.

En Agosto de 1992, la Comisión del Acuerdo de Cartagena, por medio de la Decisión 321 aprueba la suspensión temporal del Perú de sus obligaciones con respecto al Programa de Liberación y el Arancel Externo Común con el propósito de mantener la corriente comercial ya existente luego que este país decidiera su retiro temporal del Grupo Andino. Esta Decisión faculta al Perú a suscribir Acuerdos Comerciales Bilaterales con cada uno de los países del Grupo, logrando ya en Octubre y Noviembre de 1992, acuerdos con Bolivia, Venezuela, Colombia y Ecuador. Luego de difíciles negociaciones, el 30 de julio de 1997, por medio de la Decisión 414, se aprobó el cronograma de desgravación arancelaria para el Perú.

En el caso de Ecuador se han negociado 492 productos con carácter de reciprocidad, es decir, que estos productos pueden exportarse e importarse bilateralmente entre Ecuador y Perú a arancel cero. En diciembre de 1995, se suscribió la ampliación del Acuerdo Comercial entre estos dos países, negociándose también bajo las características antes señaladas 95 productos, algunos de los cuales no se aplican el arancel cero dado que no han sido incorporados a las respectivas legislaciones.

La Zona de Libre Comercio fue implementada por el Perú el 1 de enero de 1995 en cumplimiento de la Decisión 353 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena. A través de la Zona de Libre, el Perú ha liberado aproximadamente 2.100 subpartidas Nandina, que pueden intercambiarse a arancel cero, siempre y cuando sean originarias de los países miembros del Grupo Andino. Los 2.100 productos que conforman la Zona de libre comercio, se sustentan en aquellas Subpartidas Nandina que se encontraban en los niveles de 0%, 5% y 10% de la propuesta del Arancel Externo Común elaborada por la Junta del Acuerdo de Cartagena.

El Perú se vio obligado firmar un Programa de Liberación entre él y el resto de Países de la Comunidad Andina, está normado por tres aspectos:

1. Aplicación del artículo 155 del Acuerdo de Cartagena referido a la Cláusula

de Nación más Favorecida.

2. El Convenio de Aceleración y Profundización del Libre Comercio suscrito entre el Perú y el Ecuador y Aceleración del Programa de Liberación previsto en la Decisión 414 entre dichos Países Miembros, puestos en vigencia en octubre de 1999.
3. La Decisión 414 de la Comisión de la Comunidad Andina, sobre el Perfeccionamiento de la Integración Andina, publicada en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena N° 283 del 31 de julio de 1997. La Secretaría General de la Comunidad Andina interpreta la Decisión 414 en el sentido de que el Perú deberá ser tratado como país miembro de la Comunidad Andina y no como tercer país en el tratamiento comercial.

Es menester mencionar también, que la Comisión del Acuerdo de Cartagena aprobó el 12 de abril de 1999 la Decisión 451 sobre el Apoyo al Convenio de Aceleración y Profundización del Libre Comercio suscrito entre el Perú y el Ecuador y Aceleración del Programa de Liberación previsto en la Decisión 414 entre dichos Países.

El proceso binacional, considera en la etapa presente la obligatoriedad de dar respuesta eficiente a los acuerdos comunitarios andinos, la actualización de los convenios y acuerdos binacionales, debe permitir en un futuro no muy lejano, alcanzar niveles de armonía entre las legislaciones internas de los socios, llegando además a través de procedimientos homologados, a la deseable consonancia de los trámites comerciales, financieros y técnicos.

Esto se hace especialmente necesario para la eficaz organización y operación de los servicios de control en los pasos de frontera.

La disposición de los gobiernos de los países al intercambio de información y a la concertación permanente en torno a los problemas comunes, puede coadyuvar a

vencer la pesadez de las administraciones, renuentes a la apertura económica y al cambio de hábitos, que se refleja también en la resistencia que ejercen determinados sectores tradicionales, en beneficio de sus intereses particulares.

CAPITULO III

DIAGNÓSTICO DE LA ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA ENTRE ECUADOR Y PERÚ

3.1 ENFOQUE GENERAL DE LA SITUACIÓN SOCIO-ECONÓMICA EN LA ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA (ZIF)

En el marco de la presente investigación, interesa las provincias ecuatorianas de El Oro, Loja, Zamora-Chinchipec, parte de Morona-Santiago, Orellana, Pastaza, Sucumbíos y Napo y las provincias peruanas de Tumbes, Zarumilla, Contralmirante Villar, Piura, Ayabaca, Huancabamba, Paita, Talara, Sullana, Sechura, Morropón, Jaén, San Ignacio, Bagua, Condorcanqui, Utcubamba y Loreto; Los distritos de Iquitos, Alto Nanay, Fernando Loes, Indiana, Las Amazonas, Mazán, Napo, Punchana y Torres Causana en la provincia de Maynas; Los distritos de Barranca, Lagunas, Manseriche, Morona y Pastaza en la provincia de Alto Amazonas; Y el distrito de Pebas en la provincia de Mariscal Ramón Castilla.

En este espacio, sociedades históricamente relacionadas conformaron a lo largo del tiempo, durante la época pre-hispánica, colonial y republicana, por medio de sus diferentes organizaciones sociales y tecnológicas, un territorio de una gran riqueza de recursos culturales específicos, diferentes de aquellos de los territorios que lo rodean. Esta diversidad es percibida por sus moradores quienes sienten y describen las fracturas del entorno natural y social que comparten, así como las diferencias y complementariedades que a la vez lo dividen y lo relacionan, de cada lado de la frontera.

En el ámbito de las complementariedades, podemos mencionar algunos fenómenos, en los años setenta, ya se daban aspectos vinculados a la cooperación y a la integración fronteriza, especialmente en el área económica. Esta integración se evidencia en varios hechos, como la firma del Acuerdo de Cartagena, y la suscripción de varios acuerdos bilaterales de integración fronteriza, cooperación y comercio.

Ecuador y Perú, en el ámbito multilateral, han mantenido posiciones similares en la Organización de Naciones Unidas, en la Organización de Estados Americanos, en la Comunidad Andina de Naciones y, en otros organismos internacionales.

También los dos países participan en el proceso de reformas del sistema interamericano para responder a las necesidades en aspectos como el fortalecimiento de los procedimientos de justicia, cooperación para el desarrollo, seguridad hemisférica, derechos humanos, corrupción, terrorismo, situación de la mujer y Derecho Internacional.

Además, otros temas que son de interés para los dos países son: el problema de la migración, sobre el cual han apoyado los instrumentos orientados a proteger los derechos fundamentales de los migrantes, y el problema que genera el Fenómeno del Niño en la región, en torno al cual han trabajado en el marco de las Naciones Unidas.

La firma de los Acuerdos de Paz de 1998 encendió una gran esperanza a los pueblos de la zona fronteriza ecuatoriano-peruana. Dos pueblos semejantes, unidos por vínculos de origen y cultura, tradicionalmente relacionados por naturales corrientes de comercio y convivencia cotidiana. Y el rápido crecimiento del comercio bilateral en los últimos años demuestra justamente las posibilidades que tienen dos países que son naturalmente complementarios entre sí.

El notable incremento de comercio con un 100% de aumento anual; las facilidades para el tránsito de personas y el fomento del turismo; de las inversiones, de la promoción de contactos a todo nivel, público y privado; de las universidades; de los gobiernos locales y seccionales; y, desde luego, las entrevistas de los jefes de Estado y de altas autoridades, son una muestra de la vasta y fructífera asociación preferencial e integración profunda que caracterizan la relación peruano-ecuatoriana.

Redes de indígenas, universidades, municipios y organizaciones de la sociedad civil han formado asociaciones bi-nacionales y han sostenido numerosos encuentros

desde 1999. La electricidad generada en el Perú ahora alcanza a numerosas comunidades en el Ecuador, y algunos acuerdos han sido firmados para integrar las poderosas redes fronterizas de los dos países. En este contexto, el 8 de marzo del 2003, en Chiclayo, se firmó el Convenio de Cooperación y Mutuo Reconocimiento de Títulos Profesionales, Grados Académicos y Estudios Universitarios entre la República del Ecuador y la República del Perú. El artículo I dice que las “Partes convienen en reconocer al Consejo Nacional de Educación Superior (CONESUP), en el caso del Ecuador, y a la Asamblea Nacional de Rectores (ANR), en el caso del Perú, como los organismos responsables del reconocimiento de los certificados de estudios, títulos profesionales y grados académicos, conferidos por las Universidades amparadas por su Ley de creación o resoluciones de autorización oficial de funcionamiento, en los países signatarios del presente Convenio, así como por las Escuelas Politécnicas que acrediten su nivel universitario, en el caso del Ecuador”.

Existe un alto grado de complementariedad entre la estructura productiva básica peruana y su similar ecuatoriana, particularmente en los sectores minero-metalúrgico y minero-químico peruanos, y agropecuario, agroindustrial y petrolero ecuatorianos. Así mismo cabe destacar la integración económica del sur del Ecuador y el norte del Perú que llegan a conformar, incluso, circuitos económicos unitarios, como en los casos de los langostinos, las frutas frescas, el turismo de aventura, entre otros.

Pero la complementariedad de las dos economías no reside sólo en los productos que pueden intercambiar, sino en sus procesos de producción.

El sector pesquero es el principal ejemplo. Los dos países pueden competir en el producto final, pero se complementan en el proceso productivo: el Ecuador produce cartones y envases, el Perú maquinaria y embarcaciones.

También destacan los importantes acuerdos que se están gestando entre sectores empresariales privados de la minería binacional, especialmente para la explotación de oro. Así mismo los acuerdos para el estudio de la interconexión de oleoductos, el fortalecimiento, del transporte aéreo con nuevas presencias de líneas de ambos

países, el establecimiento de una importante ruta comercial por ríos amazónicos, el fortalecimiento de los servicios bancarios, especialmente, en la zona de frontera, la implementación de una red de centros de exportación de carne de vacuno, la asociación de empresa constructoras, etc.

Perú es uno de los principales socios comerciales de Ecuador, junto a países como Colombia, Italia y Japón, de igual manera las importaciones también han crecido. Dentro de los principales sectores que conforman la oferta peruana al mercado ecuatoriano destacan los sectores minero-metalúrgico, conformados principalmente por zinc, cobre, plomo, plata y todos los derivados físicos y químicos, así como maquinaria y equipos para los sectores mencionados.

Además se encuentran los productos vinculados al sector naval - pesquero, los mismos que van desde embarcaciones y aparejos para pesca, hasta productos finales como harina y conservas, incluyendo plantas para el procesamiento de productos de mar y maquinaria y equipos empleados en todo el proceso productivo.

El sector textil, con toda su línea de productos como insumos, cables y fibras acrílicas e hilos de algodón, prendas terminadas, botonería, pasamanería y herrajería.

La oferta ecuatoriana al mercado peruano está radicada principalmente en el sector petrolero, conformado principalmente por aceites crudos de petróleo o de mineral bituminosos y gases de petróleo licuado.

En septiembre de 1999, el consorcio Carrocero Ecuatoriano S.A., firmó una carta de intención con la Federación de Choferes Profesionales de Perú. Esta carta de intención fue el primer compromiso formal para adquirir ómnibuses de pasajeros de servicio urbano provenientes de Ecuador. Este hecho también es importante porque dicha iniciativa tuvo dos orígenes. El primero que tuvo que ver con la apertura comercial entre los dos países a raíz de la firma del tratado de paz. Y el segundo se refiere a una coyuntura que presentaba el mercado peruano, que era la necesidad

de reemplazar unidades de transporte público viejas por nuevos buses que presten el servicio interno.

Lo interesante es advertir que un efecto que pasa en el Perú afecta o incide en el Ecuador.

En el sector energético, gracias a un convenio suscrito por ambos países para conectar las redes de transmisión, Transelectric construye la línea de transmisión (fluído de 90 MW) para la interconexión eléctrica con Perú; destinada a unir a través de redes eléctricas a las subestaciones de Machala con la de Zorritos, con una distancia de 111 km. Ecuador y Perú podrán acceder a transacciones de compra y venta de energía según los ciclos de lluvias complementarios que reportan cada una de las regiones.

*“La apertura de la frontera, desde 1998, y la dolarización han atraído a miles de trabajadores del vecino país hacia el Ecuador. Es interesante puntualizar que un hecho que se produce en el Ecuador, como es el de la dolarización, afecta o tiene repercusiones en el Perú, manifestándose de esta manera la interdependencia que existe entre los dos países. Volviendo al tema, se estima que 6.000 peruanos obtienen sus ingresos en la provincia de El Oro, en las bananeras. Y también, alrededor de 200 vendedores peruanos llegan al centro histórico de Quito los fines de semana”.*⁸

En la Bahía de Guayaquil se puede encontrar jarros, platos de cerámica, cocinas y ropa elaborados en el Perú.

En referencia al sector de la construcción, Cuenca se ha convertido en el centro de migración de los residentes del norte del Perú. En el campo de la construcción se cuenta con albañiles peruanos, los cuales se encuentran levantando edificaciones cuencanas. Esta situación es producida porque el albañil peruano es mano de obra

⁸ LÓPEZ CONTRERAS Jimmy: "Ecuador-Perú Antagonismo, negociación e intereses nacionales, Primera Edición, Ediciones Abya Ayala, octubre de 2004, pág. 195.

calificada y el salario que pide es mucho más bajo que el que demanda el ecuatoriano.

Otro asunto es el político ya que desde la firma de la paz y con la apertura de las fronteras, el movimiento fronterizo ha aumentado ostensiblemente.

Los asuntos festivos son también aspectos que se viven en las regiones fronterizas de ambos países, tal es el caso del la 'pollada', que es una tradición peruana la misma que es una reunión bailable donde se consume cerveza.

Así mismo, es interesante constatar que la televisión y radio peruana llegan a Zamora, en los cantones fronterizos ecuatorianos se escuchan programas peruanos como el de consejería y lectura de la Biblia que radio San Antonio transmite todos los días. También se escuchan los programas que difunden las expresiones culturales peruanas.

Existe una colaboración estrecha entre los bomberos fronterizos del Ecuador y del Perú, a principios del 2002, comenzaron las relaciones formales entre ambos países, luego de varias charlas binacionales sobre seguridad. En octubre del 2003, los casacas rojas peruanos donaron a los bomberos de Huaquillas uniformes contra incendios y cascos de seguridad.

Luego de pasar revista a algunos casos y áreas en las cuales están relacionados los dos estados se puede advertir que entre estos dos países existen fuertes lazos de unión, relaciones que vienen dándose desde hace muchísimo tiempo atrás y que a partir de la década de los noventa, y con mayor fuerza desde la firma del acuerdo de paz, los sucesos que acontecen en una de las naciones afecta recíprocamente a la otra nación, confirmándose que entre el Ecuador y el Perú hay interdependencia.

Por otra parte la región fronteriza puede dividirse en dos partes distintas, una de costa hasta los 500 m y otra de sierra que no alcanza los 4 000 m de altura. En estas latitudes entre el litoral pacífico y la cordillera andina se extiende una planicie

costera. Además la baja altitud general de las serranías confiere a esta región una posición de bisagra, por una parte entre el litoral y la Amazonia y, por otra parte, entre los Andes centrales y norteños. Se notan, sin embargo, diferencias climáticas y morfológicas entre un lado y otro de la frontera.

En el litoral, desde el Golfo de Guayaquil en Ecuador y hasta Chiclayo en Perú, se pasa en una distancia de unos 300 km, de los bosques siempre verdes del pie de monte de la vertiente occidental de la cordillera de los Andes, a un desierto, algo parecido al del Sahara, manifestación de una de las gradaciones ecológicas más fuertes del mundo.

A estas latitudes comienza la disimetría entre los pisos ecológicos observados en las dos vertientes externas, occidentales y orientales de la cordillera, una disimetría que se va acentuando hacia el sur. En la costa y el pie de monte pacífico, viniendo del norte y cruzando el río Tumbes, se pasa de un trópico húmedo a un trópico seco. Esto debido a la influencia de dos corrientes opuestas, la corriente caliente del Niño que desde el norte bordea el litoral ecuatoriano y la corriente fría de Humboldt que desde el sur sigue el litoral peruano.

La zona de encuentro de estas dos corrientes se desplaza entre Punta Santa Elena, en Ecuador, y Punta Aguja, en Perú, trastocando los límites climáticos en la región donde se vive entre lluvias extraordinarias y temibles sequías.

Si el clima de la costa ecuatoriana se distingue netamente del de la costa peruana, las serranías de Loja y Zamora-Chinchipe comparten condiciones climáticas similares a las de Ayabaca, Huancabamba, Jaén, San Ignacio y Condorcanqui. Es en cuanto a morfología que se puede establecer una diferencia entre la sierra peruana y ecuatoriana.

Del lado ecuatoriano, la cordillera occidental se divide en varios ramales de alturas medianas y bajas que descienden rápidamente hacia la costa y ninguno de ellos alcanza los 3 000 m de altitud. Del lado peruano, los ramales de Ayabaca, de los

Altos de Frías, de Sallique y San Felipe, son más anchos y más altos, llegando uno de ellos a casi 3 000 m y otro a unos 3 700 m.

Del lado ecuatoriano la población es mestiza de habla castellana, salvo en las serranías de Saraguro, al norte de Loja, donde los saraguros se reconocen como indígenas y hablan quechua y en el pie de monte oriental donde los shuaras y ashuaras pertenecen al grupo jíbaro. Del lado peruano, la población se considera mestiza y sólo habla castellano. Sin embargo es de notar que la mayoría de los campesinos del valle de Piura son descendientes de poblaciones indígenas costeñas, que conviven en el alto Piura con descendientes de esclavos africanos, que en los páramos y valles secos interandinos quedan descendientes de mitimaes quechua-hablantes, y que en la vertiente amazónica de la cordillera de los Andes viven los aguarunas y huambisas de afiliación jíbaro. Se debe subrayar una diferencia notable entre los dos países que se refiere al reconocimiento de la diversidad étnica y cultural. Actualmente en Ecuador existe un movimiento indígena que participa activamente en la vida política del país, mientras que en Perú sólo se percibe en forma incipiente en el sur y en la Amazonia.

Otra diferencia se relaciona con la densidad poblacional, en Ecuador el tejido político administrativo constituye una malla más fina que en Perú, a consecuencia de una mayor densidad de población. Y hay que recordar el resultado de una política de fronteras vivas en Ecuador y de abandono de las fronteras en el Perú: a lo largo de la frontera, la población ecuatoriana es algo más densa que del lado peruano.

En cuanto al ordenamiento del territorio ecuatoriano se divide en provincias, cantones y parroquias, urbanas y rurales y, a un nivel más pequeño, caseríos, llamados barrios en Loja. Esta división tiene su homóloga en Perú con los departamentos, provincias y distritos, con sus respectivos caseríos. A cada nivel de gestión territorial corresponden autoridades elegidas por la ciudadanía y autoridades nombradas por el gobierno central.

En relación a las diferencias y complementariedades en cuanto a los sistemas de producción y las actividades económicas, es preciso recordar, en primer lugar, que la diferencia altitudinal entre la sierra ecuatoriana y peruana influye, en particular, sobre la producción agropecuaria. Del lado ecuatoriano, salvo en el cantón Saraguro, no hay producción de altura, mientras que del lado peruano se siembran papas, ocas, habas, cebada y trigo. En segundo lugar no hay que olvidar que en Ecuador se conserva la dualidad hacienda-pequeña propiedad y que en el Perú se siguen parcelando las tierras en la sierra y se vislumbra la reconstitución de grandes empresas agro-ganaderas en la costa.

En Ecuador, las haciendas costeras producen ante todo banano para el mercado internacional, en tanto que en la sierra, las haciendas son más ganaderas y las pequeñas propiedades más agrícolas. En los valles bajos se siembran arroz, yuca, maíz duro, maní y más arriba, café, guineo y maíz duro. Las pequeñas propiedades, en las partes secas y calientes, tienen algo de ganado caprino, en cambio en las zonas más altas y más húmedas, ganado bovino. Es de notar que el café se cultiva de los dos lados de la frontera en las vertientes externas de los Andes y actualmente esta producción se moderniza en toda la región fronteriza.

En Perú, los valles irrigados de la costa producen para la exportación y el mercado nacional algodón, maíz duro, arroz, espárrago, limón y mango. Se cría ganado caprino y algo de ganado vacuno en el bosque seco. En la sierra, en los diferentes pisos altitudinales, se siembra para el autoconsumo y algo de excedentes que aprovisiona el mercado de Piura. Se siembra arroz y maíz duro en los valles bajos y calientes del pie de monte. Hacia arriba, se cultiva caña de azúcar, guineo, yuca y café; más alto, en el piso más templado y más húmedo, maíz criollo, amiláceo blando, junto con fréjoles, en las alturas frías y húmedas, ocas, papas, habas así como cebada y trigo. Hay también ganado caprino en la parte baja del pie de monte, ganado vacuno criollo y chanchos cebados con maíz local en la parte alta.

En las zonas aisladas del pie de monte amazónico tiende a extenderse por el alto Marañón, viniendo de San Martín hacia Saramiriza, las plantaciones ilícitas de coca y actualmente de amapola.

En cuanto a las actividades de extracción, en la costa de ambas partes de la frontera, se nota una fuerte actividad centrada en la pesca artesanal e industrial, así como al aprovechamiento de los manglares y de las camaroneras o langostineras. Estos productos marinos alimentan los mercados nacionales e internacionales.

La extracción minera en Ecuador se realiza básicamente a nivel artesanal, en torno a las minas de oro, en la vertiente oriental de la cordillera, si bien parece que en la vertiente occidental renace la actividad minera en Zaruma. En Perú la explotación petrolera se industrializó desde fines del siglo XIX y en la segunda mitad del siglo XX. La explotación de los fosfatos de Bayóvar y de la mina de oro y otros metales de Tambogrande, se perfila como posibilidad de una importante actividad minera.

En cuanto a la agroindustria, es el elemento esencial de la actividad de uno y otro lado de la frontera. En la costa ecuatoriana a partir del maíz duro, producido en la sierra y procesado en Machala, Santa Rosa y Balsas, se elaboran alimentos balanceados requeridos por las explotaciones avícolas. En la sierra, a partir de la caña, se elabora azúcar en el ingenio de Catamayo. Además existen empresas congeladoras y enlatadoras de productos marinos para la exportación.

Del lado peruano, la pesca industrial en Paita es la base de la elaboración de harina de pescado, componente de los alimentos balanceados, en Sechura de enlatados y congelados para el consumo nacional e internacional. En Piura se procesa el algodón, por parte de la Textil Piura, y se fabrica aceite de semilla de algodón. Además a partir del petróleo, en Talara se produce fertilizantes.

Un factor importante de diferenciación que influye tanto sobre la producción agroganadera como sobre el nivel de organización socioeconómica, política y cultural, es la infraestructura vial. Las redes viales tienen un desarrollo desigual de un lado y otro de la frontera. En los años 70, en Ecuador, los militares modernizan y extienden una densa red vial, que sigue bastante bien mantenida. Carreteras asfaltadas o afirmadas permiten circular con vehículos motorizados por todos los cantones durante todo el año. En Perú, no existe una red vial de calidad y densidad comparable a la ecuatoriana.

En la costa es menos densa y en la sierra se constata la carencia de carreteras asfaltadas por lo que permanece hasta ahora muy aislada. Si las capitales de provincia, Ayabaca y Huancabamba, están conectadas de manera casi permanente a Piura, la capital del departamento, por medio de carreteras afirmadas, no hay paso vehicular directo entre estas dos ciudades. La circulación entre Piura y las capitales de distrito, Frías, Santo Domingo, Chalaco y Pacaipampa, es todavía bastante aleatoria durante la estación de lluvias, y sólo se circula entre estos pueblos en vehículos motorizados durante la estación seca, por algunas trochas mejoradas. Se sigue transitando en la sierra piurana en acémilas y a pie, por antiguos caminos de herradura.

En cuanto a los servicios que se brindan a través de infraestructuras productivas y sociales, no sólo la red vial sino también los sistemas de electrificación, de agua potable, así como de atención de salud y educación son más desarrollados en Ecuador que en Perú, aunque se han detectado carencias y espacios poco o nada servidos. Se puede afirmar, entonces, que debido a sus condiciones de aislamiento, la población de la sierra piurana es menos integrada al mercado nacional que la población de la sierra lojana y su producción se orienta más hacia el mercado regional y el autoconsumo.

En cuanto al comercio, en los dos países está en manos de intermediarios que concentran la producción, principalmente agropecuaria, adquiriéndola directamente de los productores. Por otro lado, los dueños de almacenes y de tiendas, así como un conjunto importante de arrieros y vendedores ambulantes, aseguran la distribución de todo género de artículos tanto en los centros urbanos como en el campo.

La ruta marítima sigue siendo la principal ruta comercial entre los dos países, su importancia rebasa el ámbito regional. En Ecuador el comercio marítimo pasa por el puerto multi-servicios de Guayaquil y por el bananero de Puerto Bolívar. En Perú pasa por el puerto multi-servicios de Paita, por el puerto petrolero de Bayovar, terminal del oleoducto que viene de la Amazonia, y por el puerto petrolero de

Talara, donde se procesa, almacena y comercializa el petróleo producido en esta zona, cuya explotación está actualmente en crisis.

No se puede dejar de lado dos importantes actividades, difíciles de evaluar porque son ilícitas y clandestinas: el contrabando y el tráfico de drogas. Es un secreto a voces que el ganado, la gasolina y el gas ecuatoriano pasan la frontera en cantidades considerables a nivel local. Se sabe también que desde los años 60-70 la coca y desde hace sólo algunos años atrás, la amapola y la marihuana, bajo una forma u otra de transformación, entran en Ecuador.

Los ingresos que se obtienen por este tráfico de drogas, sin duda, contribuyen al desarrollo regional, un impacto que se traduce en un cierto mejoramiento de la arquitectura doméstica urbana. Y son estas actividades de contrabando y paso de droga las que justificarían el mantenimiento de un control militar además de los controles fronterizos, policiales y aduaneros.

Así mismo, es importante conocer sobre la decisión del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), de 15 de julio de 2007, de que en 90 días se deje sin efecto la restricción y permita la importación libre de la sal de mesa de los productores de Colombia y Perú, la cual causó molestia entre las comunidades indígenas, surgiendo inclusive la idea de proponer al Gobierno presentar un recurso de revisión o ampliación a la resolución.

Hace dos años Ecuador aplicó medidas restrictivas a la sal importada por pedido de los indígenas, ya que era una amenaza a la salud, habiendo sido demandado por incumplir supuestamente los acuerdos comerciales andinos; sin embargo el tema ha sido materia de preocupación en los sectores ecuatorianos, tomando en cuenta que nuestro país no está preparado para realizar los controles de calidad en torno a ese producto, lo cual podría generar enfermedades por la falta de yodo y flúor, dando lugar a un rebrote de las enfermedades como el bocio y el cretinismo que ya fueron controladas hace décadas; los empresarios apoyaron a los indígenas, ya que serían los más vulnerables al ingreso de una sal sin control de calidad.

La producción de sal en el país bordea las 120.000 toneladas anuales y el precio del saco de 50 kilos se ubica en USD 10 dólares, siendo precios iguales a los de los países de la Comunidad Andina, sin embargo la preocupación sigue latente, porque puede venir sal sin yodo para venderla más barata, considerando además que el 90% se destina a consumo humano, siendo un potencial peligro para la salud especialmente de la población más pobre como anteriormente ya vino ocurriendo, consecuentemente, éste es un aspecto importante que podría ser tratado en el marco de reuniones binacionales entre los Ministerios de Salud Pública de ambos países, a fin de lograr acuerdos y cooperación en esta materia, que beneficie a ambas naciones, en particular a las poblaciones fronterizas.

En cuanto a los pasos de frontera entre Perú y Ecuador, éstos han sido determinados por el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, suscrito por los dos países en octubre de 1998, en que se establecieron los cinco ejes viales de interconexión que corresponden a los pasos Aguas Verdes-Huaquillas; Lalamor-El Lalamor, La Tina-Macará, Zumba-Namballe y Yaupi - Sarameriza.

Debo referirme aquí también a las carreteras que conforman los cinco Ejes Viales del Acuerdo de Paz, los mismos que han sido materia de impulso por parte de varias entidades estatales a nivel binacional, pero principalmente de los Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador, y los Ministerios de Transportes y Comunicaciones del Perú.

Cabe señalar que la principal ruta de comercio actual corresponde al paso Aguas Verdes-Huaquillas, sobre la carretera Panamericana y que el paso relevante en la futura vía de intercambio planteada en la Corporación Andina de Fomento es Zumba-Namballe. También ha estado activo principalmente para comercio entre una zona de sierra del Ecuador y una de costa del Perú el paso de La Tina-Macará.

3.2 PASO DE FRONTERA HUAQUILLAS-AGUAS VERDES.-

Cabe señalar que toda la siguiente información y resúmenes relacionados con los pasos de frontera ecuatoriano-peruanos y su área de influencia he tomado de las diferentes ediciones de la Revista "Paz y Desarrollo" publicada por el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Perú – Ecuador", publicadas en el año 2001; Boletines Informativos de dicho Plan; así como del libro Integración Fronteriza Ecuatoriano Peruana, del señor Luis Carrera de la Torre Jeri, publicada en el año 1990; y de varios documentos técnicos y de trabajo existentes en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, especialmente en las Direcciones de Estudios del Transporte y de Planeamiento de Seguridad para el Desarrollo - DIPLASEDE-

Realizada esta aclaración, me permito señalar que el referido paso fronterizo está atravesado por la carretera Panamericana, con un paso diario de 5.000 personas aproximadamente y con una biodiversidad, una historia y una cultura común; éste ha sido complementado con el segundo paso (La Tina-Macará), que une la costa norte peruana y la sierra sur del Ecuador con el tercero (Namballe-Zumba).

Se encuentra configurado por el lado de Ecuador, la Provincia de El Oro, por Perú, el Departamento de Tumbes - A ambos lados de la frontera se encuentran las ciudades de Huaquillas (cerca de 40.000 habitantes) y Aguas Verdes (cerca de 20.000 habitantes). Adicionalmente se calcula una población flotante de 10.000 personas que se mueve en la zona Fronteriza; este paso está ubicado a 3° 28' latitud sur - 80° 14' longitud oeste prácticamente a nivel del mar. El terreno es plano y el clima es caliente.

Tradicionalmente la frontera ha operado permanentemente. Huaquillas está comunicada por una carretera pavimentada con Machala, Guayaquil, Quito y el resto del país. La vía de acceso a Huaquillas está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. En el acceso al puente internacional la vía esta totalmente congestionada por la presencia de

comerciantes, peatones, taxis y camiones. Esta carretera forma parte del Eje de Interconexión Vial No. 1 Guayaquil – Piura, del Acuerdo de Paz, de 538 Km. de longitud entre Piura (Perú) y Guayaquil (Ecuador), coincide con el Eje Andino definido en la Iniciativa de Infraestructura Suramericana y la Comunidad Andina de Naciones, y forma parte de la carretera Panamericana que atiende al mayor volumen de tráfico terrestre y comercial entre Ecuador y Perú.

El Eje se desarrolla en terreno plano y se encuentra pavimentado; sin embargo, la infraestructura existente resulta insuficiente al tráfico actual, y es vulnerable frente a los fenómenos naturales, especialmente de “El Niño”.

Sobre la Infraestructura disponible actualmente para el control y servicios a las cargas y operadores privados, en Huaquillas hay dos depósitos autorizados con infraestructura de apoyo limitada.

En el lado peruano, hay un terminal privado situado a unos 20 Km. de la frontera (Depósito S.A). Cuenta con báscula, montacargas (único en la zona), playa de estacionamiento y superficie techada para el depósito de mercadería.

El grado de congestión y deterioro urbano en la vía de acceso al puente internacional, hace que la circulación de vehículos y camiones sea muy difícil. Por esta razón se ha contemplado la construcción de un nuevo puente internacional a unos 2 Km. del existente, junto con un CEBAF.

Allí se atendería el movimiento internacional de carga y se lograría una integración en los trámites de cruce de frontera. El grado de dependencia de las poblaciones aledañas, respecto al transporte internacional es intenso. Se verifica una importante cantidad de transporte artesanal (tricyclos) y labores de estiba de la carga.

En el año de 1990, la Comisión del Acuerdo de Cartagena aprobó la Decisión 271; esta normativa identifica aquellos puntos de contacto fronterizos en los que se deben concentrar las acciones comunes relacionadas con el transporte internacional por

carretera, que se traducirían en la ejecución de obras concretas como son los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF), a fin de permitir la centralización de los servicios gubernamentales que intervienen en el control y fiscalización del transporte internacional por carretera, así: aduanas, migración, sanidad humana, animal y vegetal, policía civil, control militar, entre otros.

En lo referente a Ecuador y Perú, establece expresamente al puente Huaquillas-Aguas Verdes, así como Macará-La Tina como los principales cruces de frontera entre ambos países, en cuyo caso, Huaquillas y Aguas Verdes, resultan ser las ciudades en las cuales se desarrolla la integración fronteriza con repercusión tanto en el ámbito transfronterizo, binacional y subregional andino.

Posteriormente en el año 2001, la Comunidad Andina, aprueba la Decisión 501 sobre las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), definidas como los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de dos Países Miembros, para los que se adoptan políticas y ejecutan planes y proyectos, orientados a impulsar el desarrollo sostenible y la integración fronteriza de manera conjunta, compartida, coordinada y orientada a obtener beneficios mutuos, en correspondencia con las características de cada Zona y con los objetivos de política bilateral y comunitaria.

Se establecen doce objetivos en relación a: diversificación, fortalecimiento y estabilización de vínculos entre Países Miembros; dotación de mayor fluidez comercial, dinamización del intercambio y la circulación; manejo de mercados fronterizos de trabajo; eliminación de obstáculos que dificulten la potenciación de capacidades de las colectividades locales; profundización de procesos nacionales de descentralización; fortalecimiento y estímulo de procesos históricamente existentes; atención de las demandas de los pueblos de la Zonas de Integración Fronteriza ZIF; incremento de oferta de servicios básicos; uso sostenible de recursos naturales; conservación de recursos naturales; desarrollo de programas de cooperación horizontal para transferencia de conocimientos.

Los procedimientos para su creación serán acordados bilateralmente y, para ello, los Países participantes podrán solicitar el apoyo técnico de la Secretaría General de la Comunidad Andina.- Los acuerdos resultantes serán comunicados a esta última para su difusión a través de la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena. Los Países participantes adoptarán previsiones para incorporar en sus Planes Nacionales de Desarrollo y en el marco de sus Políticas Nacionales de Fronteras, los planes, programas y proyectos que convengan para las ZIF. Asimismo, los Países participantes podrán acordar para las ZIF tratamientos más favorables que los establecidos en el ordenamiento jurídico andino, siempre que ellos no vulneren tal ordenamiento. Se establece un sistema de coordinación de las ZIF que implica la convocatoria de la Secretaría General de la Comunidad Andina a los mecanismos bilaterales de las ZIF existentes, por lo menos una vez al año para analizar su funcionamiento, intercambiar información sobre planes y programas en ejecución, y verificar los logros y dificultades existentes.

Por otra parte está vigente la Decisión 502: “Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina”, que tiene como objetivo promover el establecimiento de los CEBAF para Implantar un sistema eficiente e integrado de gestión y control de los tráficos bidireccionales que se canalizan por los pasos de frontera; evitar la duplicidad de trámites y registros a la salida e ingreso de personas, equipajes, mercancías y vehículos por carretera de los Países Miembros; efectuar el registro de la información sobre el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, en forma uniforme y sistematizada por medios informáticos, para contar con estadísticas oportunas y confiables; promover el transporte internacional directo de pasajeros y mercancías por carretera; establecer un sistema permanente de información y capacitación en frontera para funcionarios, prestatarios de servicios complementarios y usuarios.

Por otra parte están los preceptos y principios orientadores definidos por los Presidentes Suramericanos en el año 2000, los Ministros de Transporte, Energía y Comunicaciones de los doce países elaboraron un Plan de Acción para la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana –IIRSA-, en el que

primó el enfoque de Ejes de Integración y Desarrollo (EID), complementado por el desarrollo de acciones en materia de Procesos Sectoriales de Integración (PSI) a fin de mejorar la competitividad y promover el crecimiento sustentable de la región, estos últimos tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo de la infraestructura básica en la región y proponer acciones que permitan superarlos.

La Iniciativa IIRSA ha desarrollado acciones dirigidas a convertir a las fronteras en canales de verdadera integración que se han enmarcado en su proceso sectorial de facilitación de pasos de frontera, con la finalidad de mejorar su operación y ampliar la provisión de servicios, en base al análisis de los flujos de comercio carretero y de las condiciones actuales y potenciales del comercio intrarregional, las asimetrías existentes y la situación general de la infraestructura física.

La evolución del comercio ha generado un incremento sustancial en la demanda de servicios de transporte subregional de mercancías y pasajeros por carretera, que las zonas fronterizas no quieren limitarse a esperar, sino respecto de las cuales demandan participar, ofertando la prestación de los tramos nacionales de la operación de transporte internacional, y cuando esto no es posible, imponen el trasbordo y una serie de servicios a la carga, vehículos y tripulantes, con lo cual se genera ingresos para esas zonas, sin preocuparse demasiado en que estas prácticas van agravando y restando competitividad al "Transporte Internacional por Carretera" amparado por la Comunidad Andina de Naciones, por lo cual éste se torna en el más complejo que cualquier otro modo de transporte.

Ecuador dispone de los siguientes organismos y dependencias públicas encargados de controlar el ingreso o la salida de su territorio, de personas, vehículos y mercaderías:

Corporación Aduanera Ecuatoriana; Consejo Nacional de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas (CONSEP); AGROCALIDAD, ex - Servicio de Sanidad Agropecuaria (SESA) del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca (MAGAP); Mi-

nisterio de Industrias y Competitividad; Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través del Dpto. de Pesos y Medidas; Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Policía Civil Nacional; Fuerzas Armadas; y, Ministerio de Salud.

Perú dispone de los siguientes organismos de control:

- a) Dirección General de Migraciones y Naturalización;
- b) Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat);
- c) Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA);
- d) Policía Nacional del Perú y la Dirección General de Migraciones y Naturalización;
- e) En Tumbes hay oficinas del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y el Inrena (control forestal).

"A pesar de los avances logrados, estamos conscientes que aún subsisten algunos obstáculos administrativos y de control, así como una relativa deficiencia operativa por parte de los empresarios, herencia de una etapa perfeccionista que con optimismo, va siendo superada con rapidez y consistencia.

*Prueba de ello son: el exceso de controles en las carreteras; la deficiente atención en los pasos fronterizos por la escasa organización y coordinación entre las autoridades que ejercen el control y la no existencia o inadecuada infraestructura; el desconocimiento de las normativas y procedimientos por parte de las autoridades de frontera y ciertos transportistas y usuarios, entre los aspectos de mayor relevancia."*⁹

Por este punto de contacto entre Ecuador y Perú como es el área fronteriza de Huaquillas - Aguas Verdes, pasan obligatoriamente y con bastantes dificultades operativas y de procedimiento, los flujos de comercio del intercambio binacional e

⁹ MOREIRA JALCA, Jorge: "La integración Andina de la Mano del Transporte por Carretera"; Revista INTEGRACION, Cámara de Comercio e Industrias ecuatoriano-colombiana No. 1, septiembre 1995, pág. 31.

internacional. La tendencia creciente al fortalecimiento de las relaciones fronterizas ha llevado a las autoridades de ambos países a atender los diversos problemas socioeconómicos y ambientales que afectan a las poblaciones vecinas.

Los flujos de personas, vehículos y mercaderías, a través de paso Huaquillas -Aguas Verdes, están sujetos al cumplimiento de una serie de exigencias nacionales que son las mismas al interior de cada uno de los dos países.

En cuanto a la situación de los servicios públicos en la zona es deficitaria, especialmente en el lado peruano de la frontera. En gran parte de los distritos de esta área de influencia los servicios básicos no tienen o son deficientes.

“Entre el 14% y 96% de las viviendas carece de agua potable, entre el 36% y 100% no tiene desagüe y entre el 23% y 90% no cuenta con energía eléctrica. Los distritos más afectados son Matapalo, san Jacinto, Pampas del Hospital, San Juan de la Virgen y Aguas Verdes, mientras que los menos afectados son Tumbes, Zarumilla y La Cruz. Las condiciones de las viviendas mejoran en ciudades principales como Tumbes y Zarumilla, donde cerca del 15% carece de acceso a agua, 40% a desagüe y 24% a energía eléctrica, pero distan mucho de ser satisfactorias”.¹⁰

Por el lado ecuatoriano la situación es mejor en cuanto a cobertura de energía eléctrica, no así en cuanto a acueducto y alcantarillado. La zona tiene problemas especiales de contaminación del río, por falta de sistemas de tratamiento de aguas negras y de reparación de los alcantarillados pluvial y de aguas negras. La zona de frontera en este paso no se encuentra interconectada eléctricamente con el resto del País, la generación eléctrica es local, ineficiente, y costosa. Es más sencillo proveer la zona desde Ecuador y existen acuerdos para hacerlo.

La vía de acceso a Aguas Verdes está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la

¹⁰ BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO: "Plan Andino de Cooperación Transfronteriza"; Informe 2001, pág. 103.

calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido, en el acceso al puente internacional, la vía está totalmente congestionada por la presencia de comerciantes, peatones, taxis y camiones; Aguas Verdes está comunicada por carretera con Piura, Trujillo, Lima y Tacna, en la frontera con Chile.

En cuanto a los Controles Migratorios la Policía Nacional del Ecuador, sus instalaciones están ubicadas en el Centro Integrado a unos 6 Km. de la línea fronteriza; la Dirección General de Migraciones y Naturalización del Perú, las instalaciones están ubicadas en el Complejo de Zarumilla a unos 6 Km. de la línea fronteriza; la Corporación Aduanera Ecuatoriana CAE cerca de la línea fronteriza, la Intendencia de SUNAT de Perú, en el Complejo de Zarumilla.

El cuanto al volumen de tránsito anual, en el año 2002 (hasta noviembre) se habían movilizadado 24.400 toneladas de Ecuador a Perú y 66.000 toneladas de Perú a Ecuador. Adicionalmente se habían movilizadado cerca de 4.500 toneladas bajo la modalidad de transito aduanero. El movimiento depende mucho de las fluctuaciones en el cambio de moneda. Adicionalmente existe un movimiento transfronterizo de carga principalmente en sentido Ecuador - Perú. Existe un movimiento de autobuses de pasajeros pertenecientes a una empresa del Perú, la cual esta habilitada en su país de origen y cuenta con permiso de prestación de Servicios en Ecuador, Colombia y Venezuela. Recientemente se autorizó a una empresa ecuatoriana para realizar viajes hasta Tumbes.

Por este paso de frontera se canaliza un considerable intercambio comercial entre Ecuador y Perú. El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de USD \$ 450 en el sentido Ecuador - Perú y USD \$ 580 en sentido contrario. Ambos países han habilitado transportadores para el comercio internacional y estos han recibido los respectivos Permisos de Prestación de Servicios.

Sin embargo, es poco frecuente que los camiones ecuatorianos viajen más allá de Aguas Verdes y los peruanos más allá de Huaquillas. En general se hace trasbordo en la frontera. Autorizado por el Convenio de Transporte Transfronterizo suscrito

entre los dos países, con una reglamentación menos estricta que la usada en la Comunidad Andina, existe un movimiento de carga que en ocasiones compite con el internacional. Además, en este paso se registra un ligero movimiento hacia terceros países. Este movimiento sin embargo, es muy bajo.

Las principales mercaderías transportadas por este paso son productos primarios, mineral y agropecuario y en menor medida manufacturas. En sentido Perú – Ecuador se destacan tableros, materiales vegetales, minerales de cobre calzados, adhesivos, crustáceos, laminado de hierro y acero, barriles, café, goma de mascar, jugos, papeles y cartones y bambú. En sentido contrario; camisetas de algodón y lana, perlas finas o cultivadas, piedras preciosas, plata, oro cobre y sus manufacturas, productos alimenticios. El comercio intrafronterizo está constituido por prendas de vestir, zapatos, telas, electrodomésticos, muebles, alimentos naturales o procesados, materiales para la construcción, licores y alambre de púas. El contrabando tradicional está conformado por frutas, ganado en pie, arroz, pescado, queso, golosinas, detergente, aceites plásticos, gas, combustible y kerosene. Adicionalmente se presenta contrabando de armas asociado al fenómeno de las drogas.

En cuanto a los controles integrados, no existen centros integrados para atender el comercio binacional. En el lado ecuatoriano las entidades nacionales como la Corporación Aduanera Ecuatoriana y la Policía Nacional (migraciones y seguridad) tienen cada una, instalaciones propias e independientes. En Machala, la capital provincial, existen oficinas de la Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro AGROCALIDAD ex – Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA). En el lado peruano existe un Complejo en Zarumilla a unos 6 Km. de la línea fronteriza donde actúan la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat), el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA), la Dirección de Migraciones y Naturalización, y la Policía Nacional del Perú . En Tumbes hay oficinas del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y el Inrena (control forestal).

Siendo el Eje Vial N° 1 parte de la Carretera Panamericana tiene como tal, una gran importancia pues une al Perú y Ecuador con los otros países sudamericanos como Colombia y Venezuela, por lo que ha sido considerado prioritario como eje IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana).

“La Comisión europea, con ocasión del Grupo Consultivo ‘Perú-Ecuador’, celebrado en New Orleans el 23 de marzo de 2000, se comprometió a contribuir, con un monto de 40 Millones de Euros, a la rehabilitación y modernización del eje vial No. 1 que une la ciudad de Guayaquil en Ecuador a la ciudad de Piura en Perú.

*Asumiendo dicho compromiso, la Comisión expresó la voluntad de la unión Europea de contribuir a la consolidación de la Paz entre los dos países limítrofes a través del establecimiento de las condiciones materiales que permitan el fortalecimiento de los intercambios comerciales, la progresiva interpretación de las respectivas economías y el desarrollo de las regiones fronterizas”.*¹¹

El estudio financiado por la Comunidad Europea por 2,8 millones de euros, facilitó la suscripción del Convenio de Financiamiento ALR/B7-3100/2000/005/ que en realidad fue por 63,46 millones de euros, de los cuales al gobierno de Perú le corresponde 6,58 millones de euros, al Ecuador 5,88 millones de euros y la donación de la Comisión Europea de 51,00 millones de euros.

Dichos recursos están destinados a la construcción del nuevo Puente internacional de 80,0 m. de longitud; la Variante Internacional, lado Perú de 8,82 Km. de longitud; la Variante Internacional, lado Ecuador de 2,81 Km. de longitud; la Construcción del Centro Binacional de Atención en Fronteriza, CEBAF, con edificaciones similares en el lado peruano y en el lado ecuatoriano. De esta manera se separaría el movimiento de carga y el movimiento comercial fronterizo que actualmente se realizan en forma simultánea a través del puente existente.

¹¹ COMUNIDAD EUROPEA, Términos de Referencia para Estudios Definitivos de Ingeniería de Rehabilitación Vial Carretera Piura-Guayaquil”, año 2000, Pág. 6.

La construcción de la Variante Internacional (tanto en Perú como Ecuador) y de las instalaciones de Centros Binacionales de Atención en Frontera, CEBAF, promoverá la integración regional de la zona fronteriza y facilitará el ordenamiento urbano en las ciudades fronterizas cercanas al actual Puente Internacional.

Se debe anotar que los dos países están trabajando en el desarrollo de la metodología, para la formulación conceptual y unificación de procesos de control en los Centros Binacionales de Atención en Frontera Peruano- Ecuatorianos (CEBAF), como dispone la Decisión 502 de la CAN, para integrar las entidades de control con mecanismos de homologación de procedimientos y trámites operativos integrados por sistema electrónico.

El Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) como un proyecto piloto ubicado en el Eje 1 del Acuerdo de Paz, está formado por un conjunto de infraestructuras e instalaciones que se localizan en una porción del territorio próximo al paso de frontera, que incluye las rutas de acceso, viario interno, recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y atención al usuario.

Cabe señalar que se está desarrollando una Consultoría sobre *"Modelo de Organización, Administración y Operación del CEBAF del Eje Vial N° 1 Perú - Ecuador"*, que cuenta con el apoyo de las diferentes instituciones involucradas en los servicios de control, las cuales han conformado el Grupo Binacional de Trabajo Multisectorial -GBTM-, de cuyo contenido se desprende que se trata de un estudio integral completo de lo que son los CEBAF, con estructuras gemelas ubicadas una en cada País, que deben complementarse y ejercer un control integrado de persona y mercancías.

Del contenido del Borrador del referido Estudio, siendo un documento de trabajo que maneja el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en calidad de Institución

involucrada, me he permitido sacar algunos datos informativos que están resumidos en las sucesivas líneas.

En este contexto los CEBAF, serán de una sola parada, es decir que los usuarios que salgan de un país se detendrán únicamente en el CEBAF del país de entrada.

El objetivo general de las instalaciones CEBAF módulo Perú y Ecuador es lograr que los usuarios que transitan por este control de frontera, así como los que realizan actividades de comercio exterior, sean atendidos adecuadamente.

Para ello, se implantará un sistema eficiente e integrado de gestión y control del tráfico bidireccional que se canalizan en los pasos de frontera, es decir, por el lugar de vinculación por carretera, convenido y habilitado por los países para la entrada y salida de personas, equipajes, mercancías y vehículos.

Con ello, se busca evitar la duplicidad de trámites y registros a la salida e ingreso, promover el transporte internacional directo de pasajeros y mercancías por carretera y establecer un sistema permanente de información y capacitación en frontera para funcionarios, prestatarios de servicios y usuarios.

Entre los objetivos específicos de los CEBAF están:

- a) Facilitar el comercio exterior: Se dispondrá de procedimientos que permitan dar fluidez a los procesos de comercio exterior y los movimientos migratorios de las personas.
- b) Minimizar los tiempos de atención en el paso de frontera, sin menoscabo en la calidad y los niveles de control, al disponer de controles integrados y yuxtapuestos, lo que implica que se tendrán que usar procesos coordinados por ambos países.
- c) Dar mayor fluidez al tránsito transfronterizo de vehículos livianos y pesados y de pasajeros.

- d) Mantener una adecuada capacidad operativa, al contar con ambientes funcionales, de acuerdo a los requerimientos de cada unidad. Asimismo, se dispondrá de seguridad exterior y vigilancia permanente, lo que permitirá a los usuarios de los servicios a contar con las seguridades correspondientes.
- e) Brindar una adecuada revisión a las personas y sus pertenencias: Al contar con ambientes físicos y mobiliario suficiente y apropiado para el control, la revisión de personas y sus pertenencias se hará de manera óptima.
- f) Facilitar la debida orientación a los usuarios, al contar con un flujo ordenado, diferenciado y secuencial de las personas y vehículos, así como la ubicación óptima de los servicios de las diversas entidades.
- g) Descongestionar el transporte de carga y de pasajeros en las áreas urbanas.

Los componentes fundamentales para lograr dichos objetivos son:

- a) Ambientes adecuados
- b) Recursos humanos suficientes
- c) Capacidad para el rápido intercambio de información.
- d) Suficiente equipamiento para el control.
- e) Adecuada provisión de servicios generales.
- f) Adecuados instrumentos de control.
- g) Puntos de control ubicados estratégicamente.
- h) Adecuada información y señalización.
- i) Los usuarios conocen los requisitos de los trámites.
- j) Procesos coordinados en ambos países.
- k) Convenios para el intercambio de la información.

Las entidades consideradas para los servicios básicos son las siguientes:

- Aduanas: CAE (Ecuador) y SUNAT/Aduanas (Perú)
- Migraciones: PNE/Dirección Nacional de Migración (Ecuador) y Dirección General de Migraciones y Naturalización DIGEMIN (Perú).
- Antinarcóticos: PNE (Ecuador), PNP (Perú)

- Sanidad Agropecuaria: AGROCALIDAD (Ecuador) y SENASA (Perú)
- Control de Salud Ambiental: DISA (Ecuador) y DIGESA (Perú)
- Policía Nacional de Ecuador (PNE) y Policía Nacional de Perú (PNP).

Las instalaciones del CEBAF deben prestar un servicio de control integrado para el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos a fin de facilitar la libre circulación, conceptualmente, es un organismo de derecho internacional público, pues comprende un conjunto de reglas jurídicas que regulan la relación entre ambos Estados (Perú y Ecuador) y la Comunidad Andina, con el objetivo de contar con un sistema eficiente e integrado de gestión y control de tráfico bidireccional que se canaliza en este paso de frontera e impulsar la integración y cooperación entre los dos países.

Tiene las siguientes características:

- a) Es una estructura orientada hacia el cliente (las personas que transitan por el paso de frontera) y cuenta para ello, con procesos adecuados y tecnología apropiada.
- b) El mecanismo de coordinación interna es la estandarización de las destrezas y conocimientos del personal, para ello, dispondrá de funcionarios competentes y especializados, producto de mucha capacitación.
- c) Su sistema técnico no es regulado y carece de sofisticación (los mecanismos de control son relativamente sencillos).
- d) La especialización es horizontal, en el puesto de trabajo.
- e) Se mueve bajo un medio ambiente complejo pero estable, propio de toda zona de frontera.
- f) Su estructura es descentralizada (por ejemplo, las entidades que brindan servicios básicos dependen externamente de sus órganos centrales).

Debemos acotar que las entidades que prestan los servicios básicos (Aduanas, Sanidad Agropecuaria, Salud Ambiental, Migraciones, Policía, entre otros) solo coordinan administrativamente sus actividades con el CEBAF, pues operativa y funcionalmente siguen reportándose a sus entidades bases.

Algunos beneficios que podemos apreciar de contar con este diseño organizacional en el modelo CEBAF, son:

- a) Al contar con personal capacitado y adoctrinado, se reduce los tiempos de control y beneficia a los usuarios.
- b) Se genera un clima de confianza y transparencia entre las entidades de ambas naciones, posibilitando procesos de integración real en los controles.
- c) Produce mejores condiciones y mayor cooperación entre los funcionarios de los órganos competentes de ambos países (intercambio de información, control de documentos, mercancías y medios de transporte).
- d) Mejora las condiciones de seguridad.

El concepto de **yuxtaposición**, trasciende la elemental figura de agrupamiento físico de instalaciones o funciones, pues incluye aspectos jurisdiccionales que asegura “que los controles efectuados por los agentes que no se encuentran sobre el territorio de su propio estado”, son ejercidos en las mismas condiciones y con las mismas consecuencias que si se desarrollarían en su país.

De esta manera, el Estado, cuyos agentes se encuentran en el extranjero, no sufre ninguna pérdida de eficiencia ni de soberanía. Sin embargo, la soberanía del Estado sobre cuyo territorio actúan los agentes de un Estado extranjero debe quedar intacta”. Para estos efectos, se adoptaron los conceptos de “Estado residente” cuando asume la condición de sede de los controles y “Estado limítrofe” aquel en el que no se encuentran los controles.

Para que este concepto pueda materializarse, los países establecerán en sus acuerdos que la ciudad más cercana al paso de frontera será el centro de ejercicio de la jurisdicción extendida en la zona de control binacional. En la legislación francesa nuestra ciudad próxima se denomina a la “Comuna de influencia”.

Sin embargo, debe quedar claramente establecido que si, en presencia de autoridades del Estado limítrofe, se produce una infracción en territorio del Estado

residente que no tiene relación con los controles fronterizos (robo, crimen, agresiones físicas, etc.), aquellas no tienen facultades para actuar sobre los infractores, pues corresponde al derecho común que es competencia de las autoridades judiciales del estado sobre cuyo territorio se produjo el hecho.

Por otro lado, el modelo yuxtapuesto hace que los controles y el cumplimiento de las formalidades y obligaciones de importación se localicen siempre en el país sede, por tanto, la cancelación de los derechos correspondientes se hará en la ventanilla de los bancos autorizados por el país sede para tal fin.

La yuxtaposición, por otro lado, se puede dar en diversas formas que van desde el elemental agrupamiento del conjunto de controles de ambos países hasta formas de acción simultánea de pares de órganos de control competente en fronteras. Las características principales de los distintos modelos de yuxtaposición son:

- Yuxtaposición secuencial con doble cabecera y país sede-país ingreso, es cuando todos los órganos competentes del país limítrofe se instalan en la zona de control que el país sede les ofrece. En este caso, todos los órganos competentes del país limítrofe ejercerán el control de salida de su país antes de que los funcionarios del país sede hagan lo propio para el ingreso a su país. Si bien los beneficios son importantes en esta modalidad de control que aplica la secuencialidad como forma operativa, se mantiene la “doble parada” para el usuario, pues no se produce la simultaneidad en el control.
- Yuxtaposición secuencial y simultánea con doble cabecera, en esta modalidad, si bien la yuxtaposición se realiza con la lógica de agrupamiento y control secuencial, con dos paradas en el país sede, supone el agrupamiento de un grupo de controles que realizan el control en forma secuencial y, en forma paralela, se realiza el control simultáneo de otro grupo de controles. Recién en esta circunstancia se logra que el usuario pare una sola vez. Es decir, el control es ejercido simultáneamente por pares de entidades competentes de ambos países.

- Yuxtaposición de una cabecera, se trata del agrupamiento de todos los órganos de control de ambos países en un solo lado de la frontera, en el cual se habilita infraestructura y equipamiento para los funcionarios de ambos países. La modalidad de control puede ser secuencial y/o simultánea, dependiendo del grado de cooperación al que hayan llegado entre ellos. Ejemplo: CEBAF Macará - La Tina.
- Yuxtaposición con control simultáneo, esta modalidad es la más avanzada forma de yuxtaposición de controles, pues los diferentes órganos de control de ambos países, por pares, realizan las funciones de control en forma simultánea, conjunta, logrando el objetivo principal de la yuxtaposición: una sola parada para el usuario. La principal condición para que esto sea posible es la confianza y transparencia que están dispuestos a concederse cada país. Ejemplo: CEBAF Aguas Verdes – Huaquillas.

En general, y en diferentes grados, la puesta en marcha de un modelo yuxtapuesto de control integrado tiene las siguientes ventajas:

- Reduce los tiempos de control y beneficia a los usuarios: turismo y comercio internacional.
- Según sea la profundidad de la yuxtaposición, se genera y construye un indispensable clima de confianza y transparencia que terminará posibilitando procesos de integración real de los controles.
- El agrupamiento de controles en un lado de la frontera, por muy elemental que sea, genera condiciones de reducción de costos en diferentes conceptos del mantenimiento y operación del centro de control.
- La seguridad y la integridad en la zona de control es superior a la que se tiene cuando los controles los hace cada país por su cuenta.
- Se producen condiciones de una mejor y mayor cooperación entre los funcionarios de los órganos competentes en el terreno del intercambio de información, control de documentos, mercancías y medios de transporte, costos operativos más bajos, reducción del personal, sobre todo cuando el

funcionario del país (o limítrofe) asume funciones en nombre del países limítrofe (o sede).

- Se producen condiciones para implementar controles conjuntos que, eventualmente, pueden transformarse en controles únicos. Es decir, las formalidades de la “salida” podrían llevarse a cabo junto con las formalidades de “entrada” en las oficinas yuxtapuestas de control. En el caso del control aduanero, por ejemplo, los datos de importación que figuran en la declaración de mercancías pueden ser aceptadas como datos de exportación para el país o territorio exportador.

El modelo yuxtapuesto con control simultáneo es el previsto para las instalaciones del CEBAF Aguas Verdes - Huaquillas, Eje Vial N° 1, supone el reconocimiento de dos establecimientos de control fronterizo a ambos lados de la línea fronteriza, sobre una zona debidamente delimitada, en los cuales está previsto que en el módulo Perú serán efectuados controles de salida de Ecuador y los controles de ingreso al Perú. Del mismo modo, en el módulo Ecuador, el Perú registrará la salida, mientras que Ecuador registrará el ingreso.

Para que el modelo no tenga interferencias de ninguna clase, especialmente las que originan los comerciantes ambulantes, que se instalan en las vías de acceso o dentro de las zonas de control, la zona binacional en la que opera el control fronterizo yuxtapuesto debe estar completamente cercada o protegida con un muro suficientemente capaz de detener incursiones inconvenientes al funcionamiento de la zona de control.

Las Entidades que brindan los servicios básicos que ofrece el CEBAF son:

- Aduanas (CAE-Ecuador / SUNAT/Aduanas-Perú)
- Migraciones (Dirección Nacional de Migración-Ecuador /DIGEMIN-Perú)
- Sanidad Agropecuaria (AGROCALIDAD-Ecuador / SENASA-Perú)
- Control Ambiental (DISA-Ecuador / DIGESA-Perú)
- Policía Nacional de Ecuador y Policía Nacional de Perú

En el CEBAF módulo Ecuador, la administración estará a cargo de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (CNTTTSV), tanto así como que ella es la receptora de la donación de las cinco hectáreas que hizo la Municipalidad de Huaquillas para su construcción, es decir, los títulos patrimoniales están registrados a su nombre.

En el caso del CEBAF módulo Perú, aún no esta definida la entidad a cargo de su administración. Mediante R. S. 079-2009-RE, con fecha del 19/02/2009, se crea la Comisión Multisectorial para analizar la situación de los pasos de frontera terrestre y fluvial; formular el plan estratégico de desarrollo y modernización de los pasos de frontera y proponer normas de implementación. Esta Comisión decidirá sobre la administración de la instalación CEBAF módulo Perú.

En cuanto a la Distribución de las Instalaciones del CEBAF, es consecuencia de las conversaciones en reuniones y mesas de trabajo organizadas por ambos países y plasmadas en sus respectivos documentos.

El CEBAF, ha tomado la forma de un trapecio isósceles, esto a consecuencia de la solución al problema principal que sería el movimiento de los camiones de carga, dado que estos vehículos, por su tamaño y poca capacidad de maniobra tiene radios de giro muy grandes y la maniobra de retroceso es muy peligrosa; dentro de esta morfología se ha podido minimizar los movimientos de estos vehículos en cuanto a maniobras de giro y de retroceso.

Al ingresar a la zona del CEBAF, los vehículos de transporte pesado, son desviados a la derecha, en donde se ubican las balanzas Selectiva y de Precisión del Control de Pesos y Medidas, estos vehículos después de cumplir con los requisitos exigidos volverán a la pista principal, siguiendo su ruta separada del resto del transporte que ingresa al complejo.

Como siguiente paso ingresarán a la zona de Área de Control para camiones, pasando por una poza de desinfección (que en el caso peruano, podría estar ubicada en la entrada del CEBAF), seguida de balanzas estáticas para el control del peso por Aduana para luego pasar a la zona de zanjas en donde actuarán conjuntamente personal de campo de Control de Aduanas (SUNAT/Aduanas y CAE), Sanidad Agropecuaria (SENASA o AGROCALIDAD) y Control de Salud Ambiental (DIGESA o DISA, acompañados por los Funcionarios Visitantes del Perú o Ecuador (según corresponda), haciendo una inspección general.

Una vez terminado lo anterior, estos vehículos de transporte pesado pasarán a un gran estacionamiento posterior, en donde podrán ser revisados con mayor detenimiento por la institución que lo requiera. En este estacionamiento y ubicado al fondo se ubican dependencias de SENASA o AGROCALIDAD (según corresponda), con sus corrales, depósitos y oficinas, así como un Incinerador para animales y alimentos; también se encuentran dos grandes bóvedas pertenecientes a Aduanas, para la revisión de la Carga a Bordo como en Descarga y una bóveda de menor tamaño denominadas de Decomisos; también se ubica un área para la revisión de Materiales Peligrosos y por último una oficina de Aduanas y un local para el descanso de las tripulaciones denominado Servicio Chóferes.

Mientras se realizan estas acciones por parte de las instituciones, los tripulantes podrán hacer sus trámites personales en la zona denominada Calle Central en donde se ubican tanto los Servicios Básicos como los Servicios Complementarios. Una vez terminados con todos sus trámites personales y las revisiones respectivas de los camiones estos estarán listos para abandonar el complejo e ingresar al país con toda la documentación en orden.

En cuanto a los vehículos de pasajeros, tanto carros, camionetas y ómnibus, ingresarán al CEBAF por la variante de la izquierda, donde una vez pasada la poza de desinfección procederán a ser revisados, los vehículos en las zanjas respectivas, Aduanas (SUNAT/Aduanas o CAE), Sanidad Agropecuaria (SENASA o AGROCALIDAD) y Control de Salud Ambiental (DIGESA o DISA), acompañados

por los Funcionarios del país visitantes y a la vez los pasajeros deberán ingresar al Área de Control de Pasajeros, donde harán los trámites necesarios ante Migraciones, Autoridades Sanitarias y Aduanas ejercidos por Funcionarios Nacionales como Funcionarios Visitantes. Una vez concluida esta operación los vehículos tomarán la ruta de la Calle Central en donde podrán realizar los trámites faltantes ante las instituciones o hacer uso de los Servicios Complementarios del CEBAF. En cuanto a cada uno de los tipos diferentes de vehículos estos tomarán ubicación, unos en la zona correspondiente a los ómnibus, al lado derecho de la pista en zonas techadas y los otros a la izquierda en donde se encuentran los estacionamientos para los vehículos pequeños y particulares.

Entrando por la Calle Central, a la izquierda, se tiene una pista auxiliar en donde se encuentran la zona de Servicios Generales, en donde se ubican la Casa de Fuerza, Subestación Eléctrica, Depósitos de Basura, Tanque Elevado, Ingreso Peatonal, Primeros Auxilios y Bomberos; constituyéndose esta en una Calle de Servicios. Una vez terminada la tramitación requerida por las instituciones, los pasajeros, podrán abandonar las instalaciones del CEBAF e ingresar al país.

El diseño también contempla disponer de una calle externa a éstos, pero con estacionamientos, debido a que el abastecimiento y logística del CEBAF no debe ingresar por los circuitos de pasajeros, que de producirse esto existirían vehículos ajenos mezclados con los que hacen su trámite de ingreso al país.

Saliendo del CEBAF, se ubica una Garita de Salida en la cual se mostrarán los permisos correspondientes y en donde se les dará la salida del complejo, terminando con una plataforma de la Policía para la detención de los vehículos solicitados.

De toda esta zonificación, la más importante y en donde tendrán sus oficinas principales, todas las instituciones será en la denominada la Calle Central, calle diseñada específicamente para tener los dos servicios más importantes de todos, Servicios Básicos y Servicios Complementarios.

3.3.- PASO DE FRONTERA MACARÁ- LA TINA.-

El paso de La Tina-Macará está situado entre la ciudad de Macará (provincia de Loja en Ecuador) con aproximadamente 20.000 habitantes y La Tina (Provincia de Ayabaca, departamento de Piura, Perú). El papel principal del paso es el de la conexión entre la costa norte peruana (departamento de Piura) y la sierra sur del Ecuador (provincia de Loja), dos regiones que son complementarias en cuanto a sus condiciones económicas, principalmente en cuanto a su agricultura.

Por el lado ecuatoriano el área de influencia corresponde a toda la provincia de Loja, siendo la ciudad del mismo nombre, a su vez capital de la provincia, la más importante del área, a unos 195 Km. del paso. Por el lado peruano el área de influencia pertenece al Departamento de Piura, se incluyen Suyo, Jilili y Paimas (provincia Ayabaca), Sullana (provincia Sullana), situada a 114 Km. del paso; y una ciudad más cercana, pero de menor importancia es Las Lomas, a 52 Km. del paso.

El paso está situado sobre el Eje Vial No. 3, es un puente angosto de baja capacidad de carga. Tiene puestos de control aduanero a ambos lados de la frontera, con instalaciones inadecuadas para el tránsito actual.

Para mejorar las condiciones de operación del Eje Vial, los Gobiernos de Ecuador y Perú acordaron la construcción de un nuevo puente internacional, cuya responsabilidad recae en el Gobierno de Ecuador. Para el efecto, ambos países han gestionado una Asistencia Técnica y Financiera no reembolsable del Gobierno de Japón (donación) para su construcción por US \$10 millones, con un aporte de 500.000 dólares del gobierno para varios trabajos previos a la construcción del puente Internacional sobre el río Macará el mismo que se ubicará 50 metros agua abajo del puente existente, y estará de acuerdo con las necesidades actuales.

Al momento se tiene adjudicada la Fiscalización a la empresa NIPPON KOEI CO. LTD., previo a la adjudicación del contratista por el Gobierno del Japón para la construcción del nuevo Puente Internacional sobre el Río Macará, que ha sido encargado a la Agencia de Cooperación Internacional del Japón JICA.

Una vez que se dio por terminado el proceso de contratación del puente Macará por parte del gobierno del Japón, debido a la imposibilidad de negociar en un tercer intento con la empresa contratista se procedió a firmar una cuarta enmienda del Acuerdo entre los Ministerios de Transportes de Ecuador, Ministerios de Transportes y Comunicaciones de Perú y NIPPON KOEI, en la que se da por finalizado el proceso de licitación.

Sin embargo por decisión del gobierno del Japón, se firmó una nueva Minuta de Discusiones para actualizar el estudio del Diseño del Puente, ante lo cual JICA envió una misión del Equipo de revisión para la implementación en el periodo comprendido entre el 1 y 28 de septiembre del 2009; factor fundamental que servirá para reiniciar un nuevo proceso con costos actualizados y un monto mayor al anteriormente establecido.

Mediante la modalidad de Iniciativa Privada, el Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Ecuador ha contratado a la empresa ASFALTOS y VÍAS para que realice el mejoramiento de este importante Eje, con una inversión de 35 millones de dólares, en 3 ejercicios fiscales desde el 2008 hasta el 2010. La contratista realiza la verificación de los estudios previo a la firma de contrato e inicio de los trabajos.

De otra parte, los Gobiernos de Ecuador y Perú han acordado delegar la Construcción del CEBAF Macará – La Tina al Gobierno de Ecuador. El Diseño de la infraestructura será acordado entre los dos países. Para el efecto, la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con cargo al presupuesto del presente año, realizará la actualización de los Estudios de Diseño.

Al momento en la zona limítrofe Ecuador – Perú, existe un puente de hormigón armado de 40 m. de longitud construido hace aproximadamente 40 años por el

Gobierno de la República del Perú, en vista de que el nuevo puente tendrá una infraestructura con capacidad mayor, ayudará al turismo que se ha incrementado con la firma de la paz.

Los suelos de esta región se caracterizan por ser arcilloso-arenoso con notable erosión provocada por factores climáticos como: agua, viento y por las actividades antrópicas como la agricultura y la expansión urbanística. La agricultura se desarrolla en las partes bajas de las ondulaciones que presenta dicho suelo, los campesinos del lugar siembran especialmente arroz.

Otro aspecto importante que observamos en el suelo es la utilización del mismo para la agricultura y la cual se lleva a cabo en las partes bajas de las ondulaciones que presenta dicho suelo como forma, especialmente los campesinos del lugar siembran arroz.

Las aguas del río Macará se encuentran contaminadas debido a los depósitos de desechos humanos, agrícolas, ganaderos y especialmente por el arrastre de material proveniente de las partes altas de la cordillera, ésta contaminación es estacional pues se incrementa con la presencia del invierno en la región interandina. La actividad turística en el cantón Macará es dinámica, uno de los motivos principales es la ubicación fronteriza lo que lo convierte en un atractivo para ser visitado por los habitantes de las poblaciones limítrofes tanto del Ecuador como del vecino país del Perú.

La construcción del Puente Internacional Macará ayudará al incremento del turismo aún más por las facilidades que el mismo brindará especialmente en el ámbito comercial social y cultural.

La zona está conectada con Loja y con Sullana por carreteras pavimentadas en buen estado. A partir de estas ciudades se conectas con el resto de los dos países, por carreteras que llevan a Lima y a Cuenca y Quito, ciudades todas situadas a considerable distancia del paso.

La zona tiene acceso al puerto marítimo de Paita, en el Perú, a 147 Km. del paso y a un aeropuerto nacional en el Perú a 30 minutos del paso. En el Ecuador el aeropuerto está ubicado en la ciudad de Loja.

El paso La Tina –Macará, empieza adquirir importancia, a raíz de la firma del Acuerdo de Paz, no es un paso decisivo para el comercio internacional, pero sí para el comercio entre Loja y Piura.

Las exportaciones de Perú a Ecuador están formadas por: víveres, materiales de construcción, roca fosfórica e insumos para alimentos balanceados. Las de Ecuador a Perú son principalmente: prendas de vestir, víveres, jabones y detergentes, aceites comestibles, caramelos, harinas, jugos u y mermeladas y otros productos básicos industrializados de uso en el hogar.

En este paso de frontera el comercio tradicional está compuesto principalmente por ganado vacuno, productos cárnicos y lácteos, maderas, combustibles, gasolina, petróleo y gas.

En cuanto a los servicios públicos, hay problemas de cobertura y calidad de servicios públicos. En energía eléctrica se tiene que en La Tina hay una cobertura de aproximadamente el 40% en la parte urbana y 70% en la rural. En el resto del área de influencia la situación en Perú es mejor solamente en Sullana; en el Ecuador la situación es similar a la de Macará, cobertura buena en la parte urbana y regular en la rural. No hay interconexión propiamente dicha. Ecuador vende energía a dos pequeñas poblaciones, La Tienda y Alamor, que están aisladas de la red peruana.

En acueducto se tiene que en La Tina no hay instalaciones de agua potable, en Suyo el 50% de los hogares carece de servicio, en Sullana hay buena cobertura. En Ecuador la cobertura urbana es superior al 90%, la rural cercana al 60%, en todos los casos hay problemas importantes de calidad del agua que llega a los hogares. En alcantarillado la situación es similar.

En La Tina no hay recolección formal de basuras, en el resto del área de influencia, a ambos lados de la frontera, existe recolección en las zonas urbanas pero no en las rurales.

No existen plantas de tratamiento de aguas negras ni de desechos sólidos.

En el área de influencia, existe una cobertura adecuada de escuela primaria, la cobertura secundaria es menos completa. Existe universidad en Loja tanto pública como privada, a donde asisten estudiantes peruanos. Por el lado peruano la universidad más cercana queda en Piura, fuera de la zona de influencia del paso. Existen institutos técnicos a ambos lados de la frontera.

En relación a la actividad económica, hay un dinamismo importante relacionado con el comercio que fluye por el paso. Además de esto la zona es de importancia agrícola y minera, con algo de industria pequeña. Por el lado peruano, la minería está representada principalmente por la explotación de petróleo, en tanto que la agricultura por los cultivos de arroz, algodón, café, maíz amarillo y frutales (limón, mango, Plátano, maracuyá y lucuma) . La actividad pesquera extrae especies aprovechadas para el procesamiento de harina y aceite de pescado, así como pota, calamar y langostinos.

Por el lado ecuatoriano, la actividad agrícola es muy importante: caña de azúcar, maíz, café, fréjol, maní, yuca, arroz, banano, tomate, entre otros productos.

Los otros pasos de frontera entre Perú y Ecuador

- **El paso Lalamor-Alamor.-**

A 100 m de altitud, se ubica entre las dos márgenes del río Alamor, justo antes de su confluencia con el río Chira que desemboca en el océano Pacífico. Se sitúa en una ecorregión de bosque seco, una formación de algarrobal, con charanes en las lomas, que a partir de unos 500 m se transforma en ceibal.

Del lado ecuatoriano la producción es ante todo ganadera; caprinos y bovinos se desplazan entre las dos formaciones del bosque seco. En las quebradas, parcelas cercadas producen cultivos intensivos de decreciente como arroz, cebollas, tomates y maíz duro.

Del lado peruano se maneja ganado caprino en el algarrobal y, en menor cantidad que en Ecuador, vacuno en el ceibal. La producción agrícola se concentra en las quebradas, en particular la de Venados-Jaguey Negro que tiene más agua y donde se practica una agricultura de decreciente, que puede alcanzar tres cosechas en los mejores años.

Se cultivan cebollas y tomates, para la venta, camote, maíz y arroz para el consumo familiar. En años lluviosos se siembra, en las chacras cercadas de las vertientes de los cerros Amotape, maíz criollo blando, con el prehispánico palo sembrador de guayacán.

En cuanto a las vías de comunicación, existe el Eje de Interconexión Vial No. 2 Arenillas – Sullana que forma parte del Acuerdo de Paz, que es una alternativa para el transporte internacional de larga distancia, por cuanto la distancia entre Arenillas y Sullana es menor a la que recorre el Eje 1 en el mismo trayecto; cabe anotar que la topografía en su mayor parte es fuertemente ondulada y montañosa, constituyéndose en una limitante para el transporte internacional.

Para el efecto, el Gobierno ecuatoriano ha realizado preinversiones por US \$ 1.3 millones, incluye los estudios para la construcción del puente internacional Lalamor-Alamor y el mejoramiento de las características de diseño del Eje Vial N° 2.

La Construcción del puente Internacional Lalamor de 175 metros de longitud sobre el río Alamor, está a cargo del Gobierno ecuatoriano. La inversión asciende a 3 millones de dólares.

De otra parte, mediante la modalidad de Iniciativa Privada, el Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Ecuador ha contratado la reconstrucción del tramo

de 168 Km. de longitud que comprende desde Arenillas-Alamor-Pindal-Zapotillo-Pte. Intern. Lalamor, con una inversión de 36 millones de dólares, programado en 3 ejercicios fiscales desde el 2008 hasta el 2010.

La contratista realiza la verificación de los estudios previo a la firma de contrato e inicio de los trabajos.

Del lado ecuatoriano, la carretera baja de Celica, a 2 000 m de altitud, por Pózul y Pindal hasta Zapotillo, población ubicada en la margen derecha del río Chira que marca la frontera. Esta carretera se está asfaltando en el tramo Celica-Pindal y ya lo está entre Pindal y Zapotillo. Más allá de Zapotillo, para llegar a Lalamor, hay un camino de unos 25 km en muy malas condiciones, afectado por las fuertes lluvias que caen entre enero y abril, estación húmeda durante la cual este tramo es, a veces, intransitable. Zapotillo y Lancones son dos cabeceras administrativas de pocos recursos locales, la primera cantonal y la segunda distrital. Del lado peruano, una carretera afirmada viene desde Sullana, por la margen derecha del río Piura, a lo largo de la represa de Poechos, hasta Lancones. Desde allí, cruzando la quebrada de Venados, sigue unos 30 km hasta llegar a Alamor, población peruana que no debe confundirse con la ciudad ecuatoriana de Lalamor. Esta carretera fue destruida por las lluvias torrenciales que cayeron a raíz de los eventos El Niño de 1983 y del 1997 y nunca fue rehabilitada. No queda ningún puente y el tráfico se interrumpe durante la estación de lluvias frente a la quebrada de Venados.

En ambos lados de la frontera no se encuentran facilidades de alojamiento y alimentación en condiciones mínimas de salubridad. En las dos márgenes del río se ubican sendos puestos de control fronterizo y se mantienen los puestos de control militar localizados uno entre Zapotillo y Lalamor y otro en Lancones.

En cuanto al tránsito fronterizo en el paso Lalamor-Alamor, desde siempre transitan productos entre Perú y Ecuador y la creación de este paso fronterizo no es más que la oficialización de los flujos locales. Muchos productos entran también por la cabecera cantonal ecuatoriana de Zapotillo que no fue elegida como paso oficial. Los productos que van hacia Ecuador son, principalmente, maíz duro costeño

peruano, cuando se agota la producción de la zona de Pindal, y tomates y cebollas que provienen de la quebrada de Venados. Hacia el Perú pasa el contrabando de gasolina y gas ecuatoriano y, según las circunstancias, algo de ganado vacuno.

La frontera entre el río Chira y la quebrada de Cazaderos en los cerros Amotape es una zona de contrabando de ganado vacuno. El ganado puede provenir no sólo de las provincias sureñas sino también desde Pichincha, Santo Domingo de los Colorados, y Esmeraldas. Se transporta en camiones por el eje de la costa del Ecuador y por la carretera a Zapotillo o la de Alamor y El Limo, baja, a pie, por los bosques secos, se echa al río, se recoge en la banda peruana y se conduce hasta la carretera, para ser, finalmente, transportado en camiones hasta Sullana. Se debe subrayar que actualmente este tráfico está disminuyendo como consecuencia del alza de los costos debido a la dolarización decretada en Ecuador. También se debe notar que el control sanitario de los animales es totalmente insuficiente.

El impacto esperado como resultante de la habilitación del paso Lalamor-Alamor se deja ver en los cantones fronterizos de Zapotillo, Pindal y Celica, en forma de obras de infraestructura de agua potable y alcantarillado sanitario que son anunciadas en grandes vallas y paneles del Fondo Binacional.

Los presupuestos para estas obras son de 135 mil US \$ en Celica y Pózul, para agua potable 35 mil US \$ van para Pózul donde se rehabilitó la red de agua potable, que había sido destruida por el Niño de 1998, así como su extensión, de 200 a 250 usuarios. Pero el contrato, firmado por el anterior alcalde sin adecuados estudios preliminares y sin licitación, no incluyó el reservorio desarenador, el cercado de la captación y el sistema de válvulas que permite la sectorización de la red de distribución. Además, este proyecto consideró una sola de las dos redes de abastecimiento de la parroquia y no tomó en cuenta a dos barrios, sembrando la discordia entre la población.

- **El paso Cariamanga-Ayabaca.-**

A 2000 m de altitud, es por ahora el puente internacional sobre el río Espíndola, en la parte alta de la cuenca del río Chira. Cariamanga, en Ecuador, dista de Ayabaca,

en Perú, unos 200 km y a medio camino entre estas dos ciudades se pasa por la de Amaluza, localizada a unos 30 km antes de llegar al puente.

Este paso se sitúa en la ecorregión de selva alta, quedan algunos relictos de bosque en las quebradas y se observan grandes espacios cubiertos con bosques de neblina localizados por arriba del espacio cultivado. La producción ganadera es para el consumo local, con algo más de bovinos del lado ecuatoriano, en particular en las haciendas, con una parte de la producción orientada hacia la leche, mientras que hay más ovinos del lado peruano. En ambos lados de la frontera se crían porcinos. En la sierra lojana, si bien el control sanitario podría ser más eficiente, hay veterinarios. En cambio en la sierra piurana no hay control y son escasos los veterinarios.

La producción agrícola varía en función de los pisos altitudinales. Del lado ecuatoriano domina el maíz duro, para las fábricas de alimentos balanceados, seguido por el café, cultivo que dibuja una franja en forma de cinturón en la vertiente interior de la cordillera oriental. Del lado peruano, se siembra para el consumo maíz criollo blando, poco café y, en las alturas, papas y ocas. De ambos lados de la frontera, en los valles bajos, calientes y más secos, con el maíz se cultiva conjuntamente maní y yuca. En cuanto a las vías de comunicación, del lado ecuatoriano, la carretera afirmada baja de Cariamanga, situada a una altitud de 1 500 m, hasta el río Pindo, a unos 1 000 m, y sube a Amaluza, a una altitud de unos 1 700 m. De Amaluza se vuelve a subir hasta Jimbura, ubicada a unos 2 200 m de altura, para llegar a la divisora de aguas entre el valle de Jimbura y la cuenca alta del Calvas, a 2 300 m, desde donde se baja hasta llegar al puente internacional. Es una carretera que a veces se interrumpe durante la estación húmeda.

Del lado peruano, las conexiones se realizan por un camino de herradura mejorado, que se habilita en camino carrozable durante la estación seca. Este camino viene desde Ayabaca, a unos 2 700 m de altura, baja hacia Sochabamba, a unos 2100m y pasa por El Molino, a 1 300 m, para subir nuevamente hasta Espíndola.

El itinerario entre Cariamanga y Ayabaca, las dos ciudades que identifican este paso, es mucho más largo en kilómetros y tiempo que el tramo entre Zapotillo y Lancones porque sigue un trazado más accidentado. Además, Cariamanga, Amaluza y Ayabaca, en orden de importancia, son, a escala serrana, grandes capitales de cantones, en Ecuador y de provincia, en Perú, mientras que Zapotillo y Lancones son pequeñas cabeceras de cantón y de distrito, a escala costeña.

Del lado ecuatoriano, junto al puente, existe un pequeño puesto de control fronterizo de madera del mismo estilo que las casuchas donde se alojan e intercambian algunas familias. Del lado peruano, a unos pocos metros del puente, se construyó en mampostería un nuevo puesto de control fronterizo.

En los dos lados existen controles militares, el del lado ecuatoriano se ubica a la salida de Jimbura y el peruano en Espíndola. Se debe subrayar que si bien en el artículo 14 del Acuerdo Amplio de 1998 se considera el paso de frontera Cariamanga-Ayabaca en el Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva "A", en su rubro de Interconexión Vial, se han identificado cinco ejes viales prioritarios entre los cuales no figura el eje Cariamanga-Ayabaca. Sólo se menciona:

- Guayaquil-Machala-huaquillas-Aguas Verdes-Tumbes Piura, eje 1.
- Arenillas-Pindal-Zapotillo-Lalamor-Alamor-Lancones-Sullana, eje 2.
- Loja-Catacocha-Macarará-La Tina-Sullana, eje 3.
- Loja-Vilcabamba-Zumba-Chinchipe-Namballe-Jaén-Bagua-Santa María de Nieva-Sarameriza, eje 4.
- Mendez-Yaupi-Borja-Saramiriza (Campaquiz-Santiago), eje 5.

En cuanto a los Programas Nacionales Peruano y Ecuatoriano de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Productiva en las Regiones Fronterizas "B", no prevén obviamente la construcción de un CENAF en el puente Espíndola.

De hecho hay que reconocer que sería más corto y más rápido ir de Cariamanga a Ayabaca por el itinerario del camino de herradura que pasa por Vado Grande-El

Remolino, siguiendo un eje norte-sur directo, pero se dejaría de lado Amaluza. El paso por el puente de Espíndola se beneficia de la infraestructura vial existente, si bien es precaria de los dos lados de la frontera, y resulta de una visión de ordenamiento del territorio que supieron desarrollar las municipalidades de Amaluza y Ayabaca.

En cuanto a tránsito fronterizo, podemos señalar que se perpetúa los antiguos flujos impuestos por la proximidad de los espacios a los que actualmente se añade la novedad de los tallarines, del aceite vegetal procesado y la mantequilla vegetal que entran al Perú, junto con la gasolina y el gas. En el otro sentido, el maíz criollo blando, entra al Ecuador junto con las cobijas “Tigre”, de fabricación industrial. El ganado criollo, vacas y toros, junto con porcinos, pasa de un lado al otro de la frontera, en una dirección u otra, según unos períodos de intercambio difíciles de prever ya que dependen de las condiciones locales de la producción y de los mercados tanto locales como nacionales. Los domingos una feria libre se instala alrededor del puente donde se realizan los intercambios locales.

La zona fronteriza entre Cariamanga y Ayabaca ha sido siempre, y continúa siendo, una zona de contrabando de animales y de abigeato. Los negociantes de ganado compran los vacunos ya sea en Ecuador o en Perú, dependiendo de las condiciones del mercado, y “al paso arriman a la manada” algunos animales robados a lo largo del camino. Atraviesan en uno u otro sentido por los vados del río Espíndola-Calvas.

Es de notar que en esta zona de la frontera existe, también, una conocida ruta de tráfico de drogas que viene de Jaén y se transita en mula o a pie en dirección a Cariamanga.

- **El paso Zumba-Namballe.-**

El paso Zumba-Namballe, a unos 750 m de altitud, atraviesa el río Canchis en La Balsa. Aguas abajo este río forma, con el río Mayo, el río Chinchipe cuyas aguas corren al Marañón. Se sitúa en una zona de transición de selva alta a bosque seco. En la selva alta en las alturas de las cordilleras se conservan extensos bosques de

neblina, con podocarpus, localizados más arriba de las zonas cultivadas. En las quebradas quedan algunos relictos de bosque a manera de galería.

Toda esta zona de la vertiente oriental de los Andes se encuentra bajo influencia amazónica. La sequedad local de los fondos de valles, marcada con nitidez por la presencia de ceibos en el valle inferior del río Chinchipe, en territorio peruano, se debe al encajonamiento de esta área entre la Cordillera de los Andes, al oeste y la cordillera del Cóndor y su prolongación, al este. La producción ganadera es principalmente de vacunos criados en pastizales cultivados. La producción agrícola es, sobre todo, de maíz duro, junto con caña y yuca. En esta zona, desde San Ignacio en Perú, hasta más allá de Zumba la principal fuente de recursos económicos es el café.

En cuanto a las vías de comunicación, El Eje Loja – Sarameriza forma parte del Eje Vial No. 4 del Acuerdo de Paz, tiene vinculaciones con los ejes Multimodal Amazonas y el Andino de IIRSA, y se constituye en un acceso directo al Marañón – Amazonas. En Ecuador, el eje vial entre Loja - La Balsa tiene una longitud de 204 Km., su transitabilidad es permanente en carreteras y caminos de bajas especificaciones.

El tramo Loja – Malacatos - Vilcabamba se encuentra en plena ejecución a cargo de la Cía. LICOSA, con un avance físico del 60%. La inversión alcanza US \$ 6,6 millones.

El Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Ecuador ha programado la rehabilitación y mejoramiento de los tramos de Vilcabamba – Valladolid – Bellavista - La Balsa, con financiamiento de la Corporación Andina de Fomento - CAF- por US \$ 22 millones y otros aportes incluidos en Presupuesto del Estado. Los informes de ley son favorables.

Del lado ecuatoriano hay un puesto de control fronterizo nuevo y desde el año 2000 se van construyendo unas casuchas de madera en un sitio muy estrecho de la terraza fluvial. Del lado peruano hay un puesto de control fronterizo en La Balsa, un

caserío antiguo de algunas decenas de casas a lo largo de la carretera que sigue a Carmen de la Frontera, provincia de Huancabamba. De los dos lados hay puestos de control militar, antes de Pucapampa en Ecuador y en La Balsa y Namballe en Perú. La construcción de un CENAF está previsto en el marco de los Programas Nacionales Peruano y Ecuatoriano de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Productiva en las Regiones Fronterizas.

El tránsito de productos, ante todo ilícitos, entre los dos países siempre fue una realidad en este paso, como en otros a lo largo de la frontera. La carretera afirmada que viene de Jaén por Namballe permite llegar a La Balsa. Después de la habilitación del paso, en el año 2000, del lado ecuatoriano se abre el camino que permite la circulación de vehículos entre Pucapampa y La Balsa. Camiones, camionetas, buses y chivas, hasta la orilla del río. El trasbordo de las mercancías es realizado por cargadores y se atraviesa el río en una balsa cautiva.

Salen del Perú, sacos de maíz duro, arroz, cebollas, papas, pescado (caballas saladas), bultos de ropa, cajones enteros de aparatos de radio japoneses y de artesanías de madera de zapote elaborados en Catacaos. Todos estos productos provienen de la costa, por Chiclayo o Piura y Jaén, salvo el arroz que también puede llegar de los valles de la vertiente amazónica. Salen del Ecuador, tallarines, aceite y margarina vegetales, atún enlatado y, a la vista de todos como contrabando, gasolina y gas, 3 y 4 veces más baratos que en Perú, respectivamente.

En cuanto al contrabando de animales, entran actualmente al Ecuador algunos ejemplares bovinos mejorados que vienen de Jaén y, es bastante obvio que deben entrar también, pasta básica de cocaína y látex de amapola que transitan por esta provincia peruana hacia otros destinos.

El impacto de la habilitación del paso no se señala con paneles a lo largo de la carretera, pero se deja sentir con fuerza, en el mercado dominical de Zumba. El Fondo Binacional ha dado 265000US\$ para que los municipios de Zumba y Catamayo construyan sus mercados. En torno al mercado de Zumba unos 15

vendedores sobre 40 feriantes son peruanos que pasan por La Balsa a partir del sábado en la tarde para negociar sus productos el domingo. Los vendedores ecuatorianos ofrecen la producción local además de los productos agro-alimenticios que transitan y arriban desde Loja. Sin embargo, algunos de ellos venden productos peruanos como cebollas, papas y caballa salada, que compran en Loja a peruanos que pasan esta mercancía por Aguas Verdes-Huaquillas o por La Tina-Macará. Este último era el itinerario normal del comercio antes de la habilitación del paso y de la construcción del camino Pucapamba-La Balsa. Ahora el nuevo itinerario pasa más al sur a partir de Chiclayo y Piura, utilizando los grandes ejes asfaltados, y prosiguiendo por Jaén, San Ignacio, Namballe y La Balsa, hasta llegar a Zumba.

Es de recalcar que se construyó un puente sobre el río Canchis, por el Gobierno peruano, de los tres nuevos pasos fronterizos, este es el que mayor interés presenta para las conexiones amazónicas, como contrapunto del paso costero en Aguas Verdes-Huaquillas. De hecho se ubica sobre un nuevo eje vial, en la vertiente amazónica de la cordillera de los Andes, eje que nos parece vital para el desarrollo y la integración de la región fronteriza. Y parece que las autoridades locales, nacionales e internacionales están de acuerdo. En septiembre 2001 se firman los acuerdos que permiten iniciar la construcción del puente internacional de la Balsa, con financiamiento del Fondo Binacional y aporte del gobierno de Brasil.

- **El paso Yaupi – Sarameriza.-**

Este paso forma parte del Eje Vial No. 5 del Acuerdo de Paz, cabe señalar que en Ecuador, existe transitabilidad permanente entre Puerto Bolívar y Yaupi, hasta unos 2-3 km. antes del sitio de frontera. La vía Puerto Bolívar – Cuenca – Paute se encuentra en su mayor parte pavimentada y desde Méndez a Yaupi es un camino de bajas especificaciones.

El Ministerio de Transportes y Obras Públicas ha realizado importantes inversiones en la vía que conduce desde puerto Bolívar hasta Méndez, específicamente en lo que compete a la ejecución con pavimento rígido del tramo de 55 Km. El Salado-

Lentag con una inversión de 30 millones y la rehabilitación de la vía Puente Chicti-Sevilla de Oro de 27 Km. de longitud.

Dentro del Proyecto Manta - Manaos que expuso el Ministerio de Transportes y Obras Públicas en el mes de febrero de 2008, presidida por el Ministro de Transporte y Obras Públicas y el Ministro de Defensa del Ecuador se propuso que en dicho proyecto se considere la ruta fluvial por el Morona y su puerto.

El Gobierno de Perú presenta una relación de temas para iniciar gestiones tendientes a la apertura del paso fronterizo por el río Morona y sugiere desarrollar estudios que permitan conocer las posibilidades y eventuales problemas que tendrían que resolverse para la habilitación de dicho paso.

La información solicitada por el Gobierno del Perú incluye: los flujos actuales y potenciales de tránsito de personas en el río Morona, el comercio en dicho río de productos principales, las actividades económicas de la zona potencialmente beneficiadas con la habilitación del paso, el tipo de embarcaciones que pueden ser utilizadas en función de las características del río, las fuentes de financiamiento consideradas para la construcción de la infraestructura necesaria para el control fronterizo, condiciones de vida y de abastecimiento para el personal de control migratorio y aduanero asignado a la zona y las fuentes de financiamiento consideradas para elaborar los estudios de impacto ambiental u otros que se requieran.

El Gobierno del Ecuador mediante Decreto Ejecutivo 278 del 7 de noviembre 2007, asignó US \$ 4 millones de dólares del Fondo de Ahorro y Contingencia (FAC) al Ministerio de Transportes y Obras Públicas, entre los cuales constan US \$ 500.000 para realizar los Estudios Hidrológicos de Puerto Morona.

El 18 de diciembre 2007, mediante oficio N- 600300, la Dirección Ejecutiva del Plan Binacional entregó al MTOP, los Términos de Referencia elaborados por el INOCAR para que se contraten los estudios de Navegabilidad del río Morona, para

conseguir ante el Ministerio de Economía y Finanzas el desembolso de los recursos e iniciar los trabajos.

A través de un Convenio entre la Armada del Ecuador y el Ministerio de Transportes y Obras Públicas se dará inicio a los trabajos del estudio de navegabilidad en los 12 Km. del río Morona en Julio 2008, en cuyos términos de referencia constan los temas solicitados por el Perú.

3.4.- ENFOQUE DE LOS PROBLEMAS EXISTENTES EN LAS ZONAS ALEDAÑAS A LOS PASOS DE FRONTERA.-

Las redes viales tienen un desarrollo desigual de un lado y otro de la frontera. En los años 70, en Ecuador, los militares modernizan y extienden una densa red vial, que sigue bastante bien mantenida. Carreteras asfaltadas o afirmadas permiten circular con vehículos motorizados por todos los cantones durante todo el año. En Perú, no existe una red vial de calidad y densidad comparable a la ecuatoriana; en cuanto a los servicios que se brindan a través de infraestructuras productivas y sociales, no sólo la red vial sino también los sistemas de electrificación, de agua potable, así como de atención de salud y educación son más desarrollados en Ecuador que en Perú, aunque se han detectado carencias y espacios poco o nada servidos. Se puede afirmar, entonces, que debido a sus condiciones de aislamiento, la población de la sierra piurana es menos integrada al mercado nacional que la población de la sierra lojana y su producción se orienta más hacia el mercado regional y el autoconsumo.

En cuanto al comercio, en los dos países está en manos de intermediarios que concentran la producción, principalmente agropecuaria, adquiriéndola directamente de los productores. Por otro lado, los dueños de almacenes y de tiendas, así como un conjunto importante de arrieros y vendedores ambulantes, aseguran la distribución de todo género de artículos tanto en los centros urbanos como en el campo.

Respecto a la ruta marítima sigue siendo la principal ruta comercial entre los dos países, su importancia rebasa el ámbito regional. En Ecuador el comercio marítimo pasa por el puerto multi-servicios de Guayaquil y por el bananero de Puerto Bolívar. En Perú pasa por el puerto multi-servicios de Paita, por el puerto petrolero de Bayovar, terminal del oleoducto que viene de la Amazonia, y por el puerto petrolero de Talara, donde se procesa, almacena y comercializa el petróleo producido en esta zona, cuya explotación está actualmente en crisis. No se puede dejar de lado dos importantes actividades, difíciles de evaluar porque son ilícitas y clandestinas: el contrabando y el tráfico de drogas.

En torno a la actividad económica de la zona presenta características de pequeña escala, actividad de subsistencia, informalidad, inestabilidad, que hace que no genere empleos adecuados, ni ingresos suficientes para mantener una actividad económica en la parte urbana de la región que sea adicional a la que crea el paso de frontera.

*“La práctica del comercio ilegal es inherente, permanente y universal en la población. Los gremios formados con mucho poder político local, actúan como elemento de presión para proteger intereses propios de su organización, por lo general para incumplir leyes, convenios, acuerdos y tratados especialmente en el ámbito de la integración; fácilmente pueden paralizar los flujos fronterizos y las actividades urbanas por períodos considerables para reclamar y oponerse a las medidas que puedan afectar sus intereses, por lo general comerciales y, por la falta de atención al Gobierno”.*¹²

Verbigracia, el pasado 23 de febrero de 2009, la Secretaría General de la Comunidad Andina abrió una investigación sobre la decisión ecuatoriana de aplicar barreras arancelarias y el 28 de marzo autorizó a ese país a mantener la medida, pero sin eliminar las preferencias a sus socios andinos. En este contexto Ecuador y Perú a través de sus autoridades han continuado trabajando en conjunto para encontrar una solución al conflicto comercial.

¹² CORNEJO CASTRO, Boris: "Paso de Frontera: Huaquillas-Aguas Verdes", Proyecto: ATN/SF-4040-PE, Subprograma II: Facilitación de Trámites en Fronteras; 15 de junio de 1993, Pág.. 41.

Sin embargo los comerciantes de ambos países de la frontera común se unieron en protesta y bloquearon el puente internacional que une Aguas Verdes y Huaquillas por la medida adoptada en Quito, pues estuvieron preocupados porque tienen un interés común, manifestando que “la región sur de Ecuador y la norte de Perú estaban bien integradas económicamente”.

Respecto del funcionamiento de los servicios para el paso de mercancías, personas y vehículos, se produce la no aplicación de la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina, constituye el principal problema en el flujo de exportaciones e importaciones por las interrupciones que se producen, por la acción de gremios de cargadores que exigen el transbordo de las mercancías.

"Los principales problemas que obstaculizan el intercambio comercial son los referentes al transporte internacional de mercancías por carreteras, al obligarse al transbordo de las mercancías en las fronteras, con el consiguiente deterioro de las mismas." ¹³

Así mismo, para que se produzca el flujo de mercaderías, vehículos y personas, en los dos lados de la frontera se efectúan excesivos procedimientos, trámites de control que bien podrían ser reducidos; en este contexto inclusive se ha dado lugar al fenómeno de la duplicación de dichos trámites, pues algunos de éstos que actualmente se hace son repetición de los que se llevan a cabo minutos antes o después en el otro país, existe también una falta de coordinación permanente y comunicación sistemática entre las autoridades respectivas de ambos países.

La inexistencia de laboratorios de análisis de mercaderías agropecuarias y sustancias psicotrópicas, ha obligado muchas veces a los camioneros a esperar incluso varios días por los documentos que les permitan continuar su viaje, con el encarecimiento de la carga que movilizan.

¹³ ROSAS GONZALEZ, Jorge: "Ecuador-Pacto Andino: El intercambio Comercial", Revista Martes Económico, 30 de mayo de 1995, pág. 5.

Es decir las deficiencias en la infraestructura de las dependencias, cuyas características son: la dispersidad, pues las localidades de los diferentes servicios se encuentran distantes unas de otras y, la falta de funcionalidad de las mismas, pues además de ser vetustas no reúnen las características apropiadas para un adecuado servicio.

Existe insuficiente información y conocimiento de la ciudadanía, especialmente de los empresarios sobre las ventajas que se puede derivar de un proceso de -integración.

Se presenta una falta de programas de capacitación específicos hacia los funcionarios de los diversos servicios de frontera, así como una grave insuficiencia de estadísticas sobre flujos fronterizos y poca confiabilidad en las cifras existentes.

La ausencia de acuerdos en materias específicas como contrabando de bienes en general, gas, gasolina y combustibles.

El soporte social, en cuanto a condiciones de vida de la población es también muy precario. Si bien el nivel de escolaridad no es mucho más bajo que el promedio de los dos países, el de cobertura de salud y servicios públicos es considerablemente más bajo que el de la mayoría de las demás regiones de los dos países.

Otro de los temas es la salubridad, los indicadores señalan que la cobertura de la red pública no alcanza más allá del 58 por ciento en Tumbes; respecto al suministro de agua potable, buena parte de la población, casi el 40 por ciento, hace uso de camiones cisternas, de pozos, de ríos y de otros, consumiendo agua que no está debidamente tratada, con los consecuentes problemas de salubridad que ello acarrea.

El problema del suministro de alumbrado, el área ha avanzado en el tema del abastecimiento de energía eléctrica, en casi el cien por ciento. Mientras que los servicios de alcantarillado, los servicios higiénicos de la población alcanzan solamente 47 ó 49 por ciento; podemos decir que, sólo este porcentaje de la

población puede evacuar sus aguas servidas a la red pública, mientras que el resto de la población no cuenta con el servicio adecuado de saneamiento.

Existe la ejecución de muchas actividades económicas de carácter informal, que permiten que los ingresos de la población se mantengan en el tiempo; alrededor del año 2000 en Tumbes hubo una fuerte actividad informal que se dedicaba a la extracción de larva de langostinos; aproximadamente 8.000 personas obtenían los ingresos para sus hogares de esta actividad, el problema de la mancha blanca hizo que desapareciera esta actividad. Esa población que subsistía de esos recursos, se desplazó a otras actividades informales que es fundamentalmente el contrabando de combustibles.

La economía de Tumbes cuenta con una economía productiva poco diversificada y mínimamente integrada, que se fundamenta en actividades de tipo primaria, las actividades centrales son: la agricultura, la pesca y actividades como los servicios, el comercio y escasísimamente las actividades de transformación industrial.

El problema central de nuestra agricultura es la recurrencia del evento del Fenómeno del Niño, que es un tema también que todas las autoridades tanto del Perú como del Ecuador en esta zona de frontera tenemos que estar siempre preparados para ello y aparejado a esto tenemos el cambio climático y es otro tema que debemos también abordar desde hoy. En esta zona de frontera, desde hace mucho tiempo no llueve y si continúa con esta tendencia, poco a poco esta zona, que ha sido rica y prodigiosa en recursos hídricos puede convertirse en una zona árida con todos los problemas, con todo el efecto dominó que ello puede acarrear, con problemas para los agricultores porque tendrían que cambiar su cédula de cultivo, con problemas para los comercializadores y en fin, la seguridad alimentaria de estas regiones podría verse en grandes riesgos ante el advenimiento de estos cambios climáticos, tema que ya no es una hipótesis sino un hecho real que se está comprobando con lo que ocurre en todo el orbe.

CAPÍTULO IV

VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA ECUATORIANO-PERUANA.

4.1.- DIÁLOGO, CONSULTA Y COOPERACIÓN EN LA ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA.

Para alcanzar los fines de integración entre los dos países, y éstos en el contexto de la Comunidad Andina, siendo visionarios de la misma, es importante profundizar la institucionalización y efectividad de los acuerdos y mecanismos binacionales existentes encargados de la agenda de seguridad fronteriza.

Privilegiar la puesta en marcha de convenios operativos interinstitucionales en ámbitos específicos, principalmente en materia de lucha contra las drogas y sus delitos conexos, y contrabando.

Fortalecer los recursos de cooperación binacional para la modernización técnica, la capacitación y la ejecución de planes de acción en seguridad.

También se considera importante hacer un seguimiento y, cuando se considere útil, apoyar a otros esfuerzos de asociación binacional, entre ellos los programas de educación en salud preventiva y prevención de los efectos similares en la frontera ecuatoriano-peruana, los acuerdos y proyectos entre organizaciones indígenas de los dos países, los encuentros de empresarios, trabajadores, mujeres, intelectuales, artistas, estudiantes, etc.

Por otra parte es importante consolidar en los ámbitos civil y militar al igual que entre las comunidades de la frontera el esquema de relaciones vigentes entre los dos países sustentado en la paz y la confianza mutua.

Profundizar la visión integral de las fronteras con base en los ejes de desarrollo, integración, seguridad y cooperación. Fortalecer la institucionalización y pleno funcionamiento de las diversas instancias y mecanismos binacionales de integración y

desarrollo fronterizo cerrados en el marco de los acuerdos de paz de 1998. Dotar de pleno respaldo político lo planes, proyectos y programas resultantes de los trabajos adelantados por estas instituciones bilaterales.

Así mismo, se considera que la estrategia para alcanzar mayores niveles de integración y de desarrollo fronterizo, pasa necesaria y prioritariamente por el apoyo al Plan Binacional y a sus organismos de administración, entre los principales la Asamblea integrada por los Miembros de la Comisión de Vecindad Peruano-Ecuatoriana, el Directorio Ejecutivo Binacional, los Capítulos Nacionales de los dos países, el Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo, el Comité Coordinador Binacional y el Comité Asesor Internacional.

4.2.- DESARROLLO ECONÓMICO.-

Para lograr el desarrollo económico del área fronteriza Ecuatoriano-Peruana, es necesario ampliar programas que mejoren la productividad de las actividades agropecuarias, agroindustria y turismo en la zona, especialmente en el sector de Tumbes y Machala, y promuevan así mismo la creación de actividades manufactureras que le den valor agregado adicional a la agricultura y ganadería.

Formalización de las actividades comerciales y agropecuarias. Cobertura completa de servicios públicos.

Por otra parte es necesario impulsar en el sector de Macará-la Tina un desarrollo económico basado en actividades agroindustriales, y de servicios. Este desarrollo tiene que ser formal y basado en actividades legales, en este sentido la zona tendrá oportunidades importantes como centro de producción agropecuaria, tanto en lo que se refiere a productos de consumo en la región, arroz, fréjol, maíz, plátano, yuca, carne, leche para el mercado peruano y ecuatoriano, los mismos productos adicionados de vegetales y frutas, puede desarrollarse también, una producción orientada a la exportación a terceros países.

Adicionalmente se considera importante apoyar y coordinar esfuerzos con otras instancias, principalmente de alcance local, que se han formado a raíz de la firma de la paz entre Ecuador y Perú. Entre estos Organismos se destacan la Asociación de Alcaldes de Municipios del Sur de Ecuador y del Norte de Perú y las Cámaras Binacionales que se encuentran formando principalmente organizaciones gremiales de comerciantes de los Departamentos de Piura y Tumbes en Perú y de las provincias de Loja y El Oro en Ecuador.

La dotación de la infraestructura y de los servicios básicos; la generación de fuentes de empleo, la aplicación del nuevo régimen de frontera y de comercio, orientados a lograr un mejoramiento sustancial de las condiciones de vida de las poblaciones, así como un incremento notable de la producción y de la riqueza de la zona fronteriza de los dos países.

Proporcionar un marco apropiado y atractivo para la inversión privada y conducir a potenciar los esfuerzos locales y vecinales en la región fronteriza, como fruto de la vitalidad de la sociedad civil, de la visión y eficacia de los gobiernos nacionales y locales, y como resultado de las oportunidades que surjan del propio proceso, en el entendido de que el Plan propuesto por los dos gobiernos no es algo inalterable, sino que es producto de la participación ciudadana organizada a través de los gobiernos seccionales, de organismos regionales de desarrollo, de los Ministerios respectivos, cuyas prioridades han sido determinadas por ellos mismos y sujeta la distribución de sus recursos a una equidad regional basada principalmente en el porcentaje de la población y en sus necesidades básicas.

El Plan Binacional comprende cuatro programas que se complementan entre sí para lograr un desarrollo integral y coherente de la región fronteriza:

- El Programa "A" de proyectos Binacionales; el Proyecto Puyango-Tumbes-Tumbes, al que aspiran las poblaciones fronterizas desde hace muchas décadas y que se han constituido en un símbolo de la integración, su finalidad es el aprovechamiento de los ríos Puyango en el Ecuador y Tumbes en el Perú, para irrigación y generación de energía .

- Por otra parte están los Ejes Viales, y sus respectivos puentes; sin embargo, cabría preguntar de qué servirían estos 5 ejes viales sino se construyen y mejoran en cada país los caminos rurales de acceso a los mismos, para que los pueblos fronterizos puedan sacar sus productos a los mercados, productos que, a su vez, no se podrían cosechar al no contar con el agua para el riego ni con el servicio de energía eléctrica. Consecuentemente, esta infraestructura productiva es necesaria para complementar el Programa "A" y los dos países configuran los programas "B" y "C",

- Así mismo estaría la inversión privada tanto nacional como extranjera que tiene un papel fundamental en el desarrollo de la región fronteriza. Es por ello que el Plan ha contemplado un programa específico para su participación en sectores como: interconexión eléctrica, desarrollo del turismo para promover circuitos turísticos binacionales; exploración y explotación minera; interconexión de telecomunicaciones; pesca; servicios financieros.

Una modalidad importante para la inversión privada serán las concesiones a los empresarios privados con grandes oportunidades para la configuración de empresas binacionales para construcción, mantenimiento y manejo de obras de infraestructura.

Es importante prever la configuración de un programa de reinserción económica y de capacitación para las personas que serán desplazadas por el desarrollo y la modernización del comercio binacional. Entre este grupo de beneficiarios se destacan los cargadores y tricicleros, que quedarán cesantes en la medida en que el comercio entre los dos países se haga en forma directa, evitando el trasbordo en el paso de frontera Huaquillas-aguas-Verdes. Tomando en cuenta que en los programas del Plan Binacional, no se ha contemplado esta problemática.

4.3.- ATENCIÓN DE NECESIDADES BÁSICAS DE LA POBLACIÓN.-

En el paso de Huaquillas-Aguas Verdes, es necesario el reentrenamiento de la mano de obra dedicada a las labores de comercio internacional y fronterizo. Mejorar las coberturas de educación y salud. Re-direccionar la educación técnica

y universitaria a la formación de personas especializadas en el tipo de actividades propias de la zona.

En la parte de Macará- La Tina es importante desarrollar centros de estudio que capaciten a la fuerza de trabajo en las habilidades necesarias para la agricultura, la agroindustria y los servicios conexos. Además será necesario dotar a la región de servicios públicos adecuados en cobertura y calidad, lo mismo que de servicios de salud y educación.

Así mismo es importante impulsar la educación preventiva frente al fenómeno de El Niño, el cual busca dar una solución conjunta a un problema común a los dos países en esta zona. Se plantea que el proyecto incluya componentes de salud y de prevención de daños materiales, entre otros. Coordinar las tareas de prevención de desastres, e intensificar el apoyo mutuo para contrarrestar sus efectos dañinos, particularmente en la zona de frontera, a través de las entidades nacionales de defensa civil y al amparo del Convenio sobre Desastres Naturales de 1997.

Intensificar la colaboración en los esfuerzos de prevención de salud, campañas inmunológicas y de saneamiento ambiental, sea directamente, o con apoyo de la Organización Mundial de la Salud, la Organización Panamericana de la Salud, el Convenio Hipólito Unanue, la UNICEF y otros organismos.

Aprovechar la infraestructura y los servicios educativos de ambos países en la zona de frontera y estimular los intercambios educativos en el ámbito escolar y universitario, así como promover el conocimiento mutuo de las diversas expresiones culturales.

Actualizar y fortalecer los acuerdos en materia de sanidad animal y vegetal, para mejorar el control sanitario en la zona de frontera y facilitar el intercambio comercial de productos agropecuarios, impulsar la cooperación en el campo pesquero.

Aunar esfuerzos en la prevención y represión de actos delictivos y coordinar la lucha contra las drogas.

Aprovechar de manera coordinada recursos mineros en zona fronteriza.

Expandir e interconectar y aprovechar de manera coordinada sus respectivos sistemas eléctricos a escala vecinal, regional y nacional.

Establecer mecanismos y realizar esfuerzos conjuntos de cooperación para el desarrollo del turismo internacional, binacional y fronterizo.

Desarrollar estudios y proyectos ambientalmente sostenibles para el mejoramiento de las condiciones de vida de las comunidades nativas, contando con la activa participación de sus pobladores.

Buscar una solución binacional al problema del agua potable en la zona próxima al paso de frontera Huaquillas-Aguas Verdes.

4.4.- FACILITACIÓN DE LA LIBRE CIRCULACIÓN DE BIENES, SERVICIOS Y PERSONAS.

El Acuerdo Amplio Peruano-Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, en su Anexo 5 “Programas del Plan Binacional de Desarrollo de la región Fronteriza”, contempla a su vez, los programas A “Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva” dentro del cual se define la “Interconexión Vial” así como los Centros Binacionales de Atención en Frontera CEBAF.

En torno a los CEBAF, la Comunidad Andina a través de la **DECISIÓN 502 CAN** : **Artículo I dice:** “ *CEBAF es el conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de frontera, que incluye las rutas de acceso, los recintos,*

*equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario”.*¹⁴

Los Centros Nacionales de Atención en Frontera mencionados estarían ubicados en los siguientes cruces de frontera:

1. Aguas Verdes - Huaquillas o alternativa de paso a estudiar
2. El Alamor – Lalamor
3. La Tina – Macará
4. Namballe - Zumba.

De allí que, las actividades principales en los CEBAF entre los dos países son:

_ Salida directa de personas, vehículos y mercancías de Ecuador hacia el Perú, para su control y registro en Perú.

_ Ingreso directo de personas, vehículos y mercancías de Perú hacia el Ecuador, para su control y registro en Ecuador.

_ Áreas duras destinadas para parqueo de todo tipo de transporte.

En lo que tiene que ver con el Eje Vial N° 1 Piura-Guayaquil del Acuerdo de Paz y tomando en cuenta que durante mucho tiempo fue una aspiración, en estos últimos años se está haciendo realidad, pues se está construyendo y equipando, con una cooperación no reembolsable de la Unión Europea y contrapartes de ambos países, un CEBAF yuxtapuesto de doble cabecera en la zona fronteriza de este Eje Vial.

¹⁴ COMUNIDAD ANDINA, Normativa Andina: Decisión 502: “Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina”, 22 de junio de 2001.

El CEBAF se construye en un área de 8,9 hectáreas y dentro de la Primera etapa se realizará las instalaciones básicas para el funcionamiento del SESA/ SENASA, SUNAT/CAE, Migración, Policía, Rentas, Pesaje.

Los Gobiernos del Perú y del Ecuador asumirán el mantenimiento de las instalaciones del CEBAF en sus respectivos países. De ser el caso, cada país construirá las obras adicionales requeridas para el adecuado funcionamiento y el equipamiento complementario para las instalaciones del CEBAF ubicado en su territorio.

En el marco de la integración regional entre Perú y Ecuador, se está promoviendo la armonización de los procedimientos y trámites de control fronterizo de personas, bienes y vehículos y la capacitación del personal responsable de su aplicación (Aduanas, Migraciones, Policía, Sanidad Agropecuaria y otras instituciones) que se llevarán a cabo en las instalaciones del Ecuador y del Perú que constituirán el Centro Binacional de Atención en Frontera CEBAF.

En ese sentido, con la finalidad de potenciar y encaminar el proceso de paz en marcha, se deberán desarrollar actividades que apoyen la integración regional, esperando la aplicación de políticas de ambos países que redunden en mejoras importantes en las comunicaciones terrestres de ambos países.

Considerando que la organización y los procesos en el CEBAF se encuentran en una fase inicial de implantación, es de vital importancia ejecutar un plan de fortalecimiento que se traduzca en la realización de capacitaciones a los funcionarios de las entidades que participarán en el CEBAF de Perú y Ecuador a fin de concientizar y comprometer su participación activa, proyectando un factor de éxito que incida en las principales necesidades y prioridades de aprendizaje que se requieran, asimismo, asegurar que los funcionarios y colaboradores brinden el mejor de sus aportes, en el lugar asignado, obteniendo los objetivos esperados.

Una profunda divulgación y aprendizaje de los procesos que se pondrán a disposición en el CEBAF permitirá potenciar la utilización de los pasos en frontera, lo cual definitivamente se verá reflejado en la mayor utilización de las nuevas infraestructuras a instalarse y por ende en un gran potencial de desarrollo en la zona adyacente a los Ejes Viales proyectados entre Ecuador y Perú.

Este plan tiene por objeto definir los mecanismos de divulgación y aprendizaje para los organismos competentes del Perú y del Ecuador encargados del control fronterizo, debiendo cubrir los siguientes aspectos:

- Proporcionar orientación e información relativa a los objetivos del CEBAF, su organización, funcionamiento, normas y reglamentos.
- Consolidar la integración de los miembros de ambos CEBAF.
- Preparar al personal para la ejecución eficiente de sus responsabilidades que asuman en sus puestos. Tener mayor identificación con la cultura organizacional.
- Desarrollar una mejor comunicación entre los miembros de los CEBAF a través de un eficiente programa de fortalecimiento institucional.
- Fomentar actitudes que contribuyan a crear un clima de trabajo satisfactorio, contribuyendo a elevar el nivel de eficiencia individual y rendimiento colectivo

Para la ejecución de la capacitación los participantes deberán conocer previamente los siguientes temas:

PERÚ

- ✓ Legislación peruana referida al tema que nos convoca.
- ✓ Normativa Andina sobre el tema.

ECUADOR

- ✓ Legislación ecuatoriana referida al tema que nos convoca.
- ✓ Normativa Andina sobre el tema.

Un proyecto de esta envergadura siempre generará expectativas y desilusiones en esta zona fronteriza, pues habrá grupos de interés que -de alguna manera- tratarán de movilizar a la opinión pública hacia sus intereses particulares. En ese contexto, se hace necesario orientar a la comunidad para prevenir posibles conflictos informando adecuadamente los beneficios que se obtendrán al implementar el Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF).

Al respecto, se identificará una serie de actividades a realizarse en el marco de este proyecto que contribuirán a mejorar la comprensión sobre temas relacionados al CEBAF y sus efectos en la comunidad.

Se sugiere realizar los siguientes programas:

- Programa de Sensibilización Pública, que permitirá brindar información a la opinión pública sobre la importancia del CEBAF en el desarrollo fronterizo, pues facilitará el tránsito migratorio así como el comercio exterior, a través de procesos más eficientes que harán el tránsito de la frontera de una manera más rápida y ordenada. Mediante Seminarios, Charlas y diálogos con la comunidad, se difundirá los beneficios que podrían obtener la Región Tumbes (Perú) y la Provincia El Oro (Ecuador) con la implementación del CEBAF. Asimismo, se aprovechará para realizar programas de Capacitación gratuitos, en temas como Migración, Sanidad Agropecuaria y Trámites Aduaneros a miembros de la comunidad interesada en ello, para lo cual, se buscará contactos con los representantes políticos de cada lugar, así como las Cámaras de Comercio correspondientes para llevarse a cabo dichos eventos.
- Programa de Comunicación (medios de comunicación masivos), es responsabilidad del Ministerio de Relaciones Exteriores MMRREE, Se propone la elaboración de spots publicitarios que se difundan en los medios de comunicación masivos de la zona (televisión local, radios regionales, diarios de la zona, etc.) de manera que se difunda los beneficios. Duración

de la campaña: Los avisos publicitarios se colocarían un mes antes de la probable fecha de la inauguración del CEBAF y duraría, por efecto de mantenimiento, unos treinta días después de la inauguración. El presupuesto publicitario deberá ser aprobado por los Representantes del Plan Binacional. Por otro lado, también se coordinaría entrevistas y reportajes con los medios de comunicación para que representantes del CEBAF expliquen aspectos operativos y beneficios para la comunidad de la implementación del CEBAF.

- Programa Integral de Fortalecimiento Institucional, el cual es un proceso de carácter integral, gradual y continuo e involucra a todos los que participan en la formación y puesta en operación del CEBAF Perú – Ecuador, del Eje Vial N° 1. Desarrolla cursos de acción encaminadas a fortalecer institucionalmente al CEBAF, atendiendo oportunamente cualquier inconveniente que pudiese generarse como consecuencia de demandas internas (por falta de capacitación interna) como externas (si hubieran demandas ciudadanas no satisfechas como consecuencia de la operación del CEBAF).

En lo que tiene que ver con el Eje Vial N° 2 Lalamor- Alamor, la construcción del CEBAF de este eje vial debe definirse por parte de Ecuador y Perú, pues dentro de los acuerdos existentes, éste aún no ha sido considerado, por lo cual está prevista, una reunión a nivel binacional con todos los organismos e instituciones involucradas.

Sobre el Eje Vial N° 3 Sullana- Loja, el Gobierno del Ecuador se hará responsable de la equipamiento y mantenimiento de un CEBAF yuxtapuesto cabecera localizada en territorio ecuatoriano. Construcción, de una sola cabecera, caber señalar que este proyecto está consensuado con las autoridades peruanas.

Actualmente ya se cuenta con los estudios de ingeniería, cuyo costo fue de USD 120.000,00 dólares.

La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - CNTTTSV-, se encuentra elaborando el expediente técnico para la contratación de la construcción de este CEBAF.

Dicha Entidad ya procedió a realizar todas las gestiones de indemnización en relación a los terrenos afectados en un área aproximada de 5 hectáreas.

En torno al Eje Vial N° 4 Sarameriza-Loja, el Gobierno del Perú se hará responsable de la construcción, equipamiento y mantenimiento de un CEBAF yuxtapuesto de una sola cabecera localizado en territorio peruano.

CAPÍTULO V

GESTIÓN DEL PLAN BINACIONAL ECUATORIANO- PERUANO

5.1.- GÉNESIS DEL PLAN BINACIONAL ECUATORIANO-PERUANO.-

El Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad (Acuerdo de Paz), suscrito en Brasilia el 26 de octubre de 1998, se estructura en base a los siguientes componentes básicos:

- La Comisión de Vecindad;
- El Fortalecimiento de la Cooperación Bilateral;
- El Régimen Fronterizo; y
- El Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza

La Comisión de Vecindad Ecuatoriano-Peruana se establece como instancia y mecanismo de nivel político y representativo para impulsar, apoyar y coordinar los programas, proyectos y actividades que generen acercamiento y comunidad de intereses entre el Ecuador y el Perú; esta instancia debe establecer las orientaciones generales para la cooperación bilateral, la aplicación del régimen fronterizo y para la buena marcha del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza.

El Art. Artículo 7 del Acuerdo dice: *“Las Comisiones Nacionales estarán presididas por los Ministros de Relaciones Exteriores y compuestas por representantes de los sectores público y privado de cada país Los Ministerios de Relaciones Exteriores del Ecuador y del Perú cumplirán la función de Secretaría Ejecutiva de cada Comisión Nacional”*.¹⁵

Artículo 8 del Acuerdo dice: *“La Comisión de Vecindad establecerá Comités Técnicos Binacionales encargados de impulsar acciones de beneficio recíproco y preparar programas y proyectos de interés común para ambos países en los temas de*

¹⁵ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL ECUADOR, Texto del “Acuerdo Amplio Peruano - Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, Art. 7.

su competencia. Los Comités estarán compuestos de secciones nacionales de uno y otro país, integradas por especialistas que podrán provenir de los sectores público y privado". ¹⁶

Sin perjuicio de las atribuciones que permiten a la Comisión de Vecindad establecer los Comités Técnicos Binacionales que considere necesarios, así como dar por terminados los trabajos de aquellos que hubieren cumplido con sus objetivos, se establecen inicialmente los siguientes Comités Técnicos Binacionales:

- de Régimen Fronterizo;
- de Facilitación del Comercio;
- de Educación;
- de Salud; y
- de Pesquería

En el ejercicio de sus atribuciones, las secciones nacionales de los Comités Técnicos Binacionales coordinarán y efectuarán las consultas que estimen necesarias con las autoridades y las entidades locales, regionales y nacionales de sus respectivos países.

La Comisión de Vecindad establecerá las orientaciones generales para la **cooperación bilateral**, la aplicación del régimen fronterizo y para la buena marcha del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza.

A través de los mecanismos adecuados, en especial la Comisión de Vecindad, las Partes buscarán actualizar, ampliar y fortalecer los acuerdos de cooperación bilateral vigentes y establecerán nuevos convenios en otras áreas que estimen prioritarias y de interés mutuo.

¹⁶ *Ibíd*em, Art. 8.

En cuanto **al Régimen Fronterizo**, los dos Países otorgan prioridad a los programas y proyectos destinados a establecer y facilitar los servicios a los flujos turístico y comercial en la frontera común mediante la suscripción del Convenio sobre el Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves.

En torno al **Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza y su Financiamiento**, entre Perú y Ecuador; éste es el instrumento a través del cual, los dos países fronterizos enfrentados militarmente se convierten en socios estratégicos que encaran juntos, mediante la cooperación y la integración fronteriza, retos comunes de orden social y económico.

La frontera delimitada y demarcada deja de ser fuente de conflicto y de separación para convertirse en espacio de encuentro, trabajo conjunto y esfuerzo compartido entre los dos pueblos, que además de tener innumerables vínculos históricos, son conscientes de la necesidad de afirmar permanentemente la paz y promover su desarrollo, y que además de impulsar la integración y la cooperación entre los dos países, ha considerado la ejecución de programas y proyectos de infraestructura social y productiva así como la promoción de la inversión privada.

La ejecución del Plan Binacional estuvo prevista para un período de 10 años (2000-2009). Dicho período ha sido prorrogado por 5 años más, es decir, hasta el 2014, decisión adoptada en la última Reunión Binacional de Gabinetes de Ministros con la asistencia de los mandatarios de Perú y Ecuador. De acuerdo a la meta financiera estimada en 1998, se espera reunir un monto aproximado de US\$ 3,000 millones (distribuidos equitativamente entre los dos países) a través de los aportes de los gobiernos del Perú y Ecuador, la cooperación internacional y el sector privado.

Ambos países acordaron realizar proyectos conjuntos en beneficio de la región, con un alto grado de complementariedad tales como el Programa de Proyectos Binacionales. Asimismo, cada país tiene sus respectivos programas nacionales, conformados por proyectos que responden a la problemática especial de sus respectivas zonas de acción.

En lo que concierne a Ecuador, la voluntad y decisión política del Gobierno del Presidente Rafael Correa, ha posibilitado que el Plan Binacional, Capítulo Ecuador, continúe su gestión, bajo una nueva institucionalidad más efectiva y descentralizada en la zona de frontera de las ocho provincias de intervención (El Oro, Loja, Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Napo, Orellana, Pastaza y Sucumbíos). Mediante Decreto Presidencial Nro. 1465 del 2 de diciembre de 2008, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 489, de diciembre 16 de 2008, la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo SENPLADES, ha sido designada como la institución responsable de la aplicación del Plan Binacional, Capítulo Ecuador.

El Anexo No. 4 del texto del Acuerdo Amplio Peruano - Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, se refiere a la Estructura Orgánica del Plan Binacional, el cual está conformado de la siguiente manera:

La Asamblea: Es el órgano decisorio del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza. Está integrada por lo miembros de la Comisión de Vecindad Peruano-Ecuatoriana creada en el Título II del referido Acuerdo Binacional.

El Directorio Ejecutivo Binacional: Es el órgano ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza. Está formado por ocho directores, cuatro nombrados por el Perú y cuatro por el Ecuador. Para cada Parte, uno será representante del sector público, otro del sector privado, un tercero originario de la región fronteriza y el cuarto será el Director Ejecutivo de los respectivos Capítulos Peruano y Ecuatoriano del Plan.

Su presidencia rotará anualmente entre un Director peruano y uno ecuatoriano.

Los Capítulos Nacionales: Cada Capítulo Nacional cuenta con un Director Ejecutivo que es también Miembro del Directorio Ejecutivo Binacional y del Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo. Su función será velar por la ejecución de los Programas Nacionales de Construcción y Mejoramiento de Infraestructura, tanto Productiva como Social y de Aspectos Ambientales en las Regiones Fronterizas, según se describe en el Anexo 5 del Acuerdo Amplio.

Estará integrado por el Director Ejecutivo del Capítulo Peruano, el Director Ejecutivo del Capítulo Ecuatoriano y el Secretario Ejecutivo del Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo.

El Comité Coordinador Binacional: Está integrado por el Director Ejecutivo del Capítulo Ecuatoriano, el Director Ejecutivo del Capítulo Peruano y el Secretario Ejecutivo del Fondo Binacional para la Paz y el desarrollo.

Sus funciones serán de planeamiento y coordinación y quedarán precisadas en su Reglamento, a ser aprobado por el Directorio Ejecutivo Binacional del Plan.

El Comité Asesor Internacional del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza: Está integrado, a propuesta del Directorio del Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo, por representantes de los países e instituciones aportantes a dicho Fondo.

El Consejo contará con ocho (8) miembros, quienes elegirán a su Presidente entre ellos.

5.2.- FINALIDADES.-

El Art. 18 del Texto del Acuerdo Amplio Peruano - Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad dice: “ *Con el propósito de elevar el nivel de vida de las poblaciones del sur y oriente del Ecuador y del norte y nor-oriental del Perú, y a fin de impulsar la integración y la cooperación entre los dos países, las Partes acuerdan llevar adelante un Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza, que tendrá una duración de diez (10) años y que se ejecutará de conformidad con los lineamientos generales descritos en el presente título*”.¹⁷

¹⁷Ibíd., Art. 18.

El Plan Binacional es un programa de acción binacional y un organismo de derecho internacional público, orientado a impulsar la integración y la cooperación entre los dos Países.

5.3.- FILOSOFÍA.-

El Plan Binacional recibe las orientaciones generales para su funcionamiento y buena marcha, de parte de la Comisión de Vecindad, que es la instancia política y representativa establecida, bajo la presidencia de los Ministros de Relaciones Exteriores, para impulsar, apoyar y coordinar los programas, proyectos y actividades que generen acercamiento y comunidad de intereses entre Perú y Ecuador.

Para la zona de frontera entre Ecuador y Perú se ha desarrollado un ambicioso proyecto de desarrollo integral, que se resume en el llamado Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Peruano-Ecuatoriano, concebido en el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, desarrollo y Vecindad, nació como un mecanismo institucional orientado a impulsar y canalizar esfuerzos con el propósito de acelerar el desarrollo de la región fronteriza.

Los Presidentes de Ecuador y Perú el pasado 1ro. de junio del 2008 al revisar los aspectos más relevantes de la agenda bilateral, recibieron informes sobre la buena marcha del Plan Binacional de desarrollo de la Región Fronteriza Ecuador – Perú, y dejaron explícito el convencimiento de que este Organismo es uno de los principales instrumentos para promover y fortalecer las relaciones políticas, sociales, económicas y comerciales entre Ecuador y Perú, por lo que suscribieron la extensión de su plazo de vigencia por cinco años adicionales, computados a partir del año 2009.

En tal sentido, se comprometieron a continuar proveyendo los recursos públicos necesarios en apoyo del Plan Binacional y del Fondo para la Paz y el desarrollo, así como procurar la cooperación internacional para los mismos.

5.4.- ÁMBITO DE ACCIÓN DEL PLAN BINACIONAL ECUATORIANO- PERUANO.-

Según la última información reportada por el Plan Binacional de los Capítulos Ecuatoriano y Peruano, en el Perú el ámbito de acción comprende ciento treinta y cuatro distritos y en el Ecuador, setenta y un cantones. Asimismo se ven incluidas noventa comunidades nativas del Perú y el Ecuador, así mismo comprende más de 400,000 kms. cuadrados donde habitan cerca de cuatro millones y medio de peruanos y ecuatorianos.

En el lado ecuatoriano se compone por una población total estimada de 1'768.494 habitantes, 14 cantones en la provincia costeña de El Oro, con 5.879km²; 16 cantones en la provincia serrana de Loja, con 11.100 km²; 41 cantones en las provincias amazónicas de Zamora Chinchipe, Morona Santiago, Orellana, Pastaza, Sucumbíos y Napo con 115.613 km².

En el lado peruano está compuesto por una población estimada de 2'900.000 habitantes y comprende territorios de 134 distritos:

Las provincias de: Tumbes, Zarumilla, Contralmirante Villar, Piura, Ayabaca, Huancabamba, Paita, Talara, Sullana, Sechura, Morropón, Jaén, San Ignacio, Bagua, Condorcanqui, Utcubamba y Loreto;

Los distritos de Iquitos, Alto Nanay, Fernando Loes, Indiana, Las Amazonas, Mazán, Napo, Punchana y Torres Causana en la provincia de Maynas;

Los distritos de Barranca, Lagunas, Manseriche, Morona y Pastaza en la provincia de Alto Amazonas;

Y el distrito de Pebas en la provincia de Mariscal Ramón Castilla.

El Plan Binacional actúa como un mecanismo articulador y promotor del desarrollo de la región; como tal, ha convocado al sector público (gobierno central y gobiernos regionales y municipales), países amigos, entidades cooperantes y a las comunidades locales hacia un esfuerzo conjunto para orientar y canalizar recursos a proyectos binacionales y nacionales, de carácter social, económico y productivo.

En cuanto a los programas del Plan Binacional, están:

El Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva, "A" Pretende contribuir al mejoramiento de la infraestructura productiva y social en aquellas zonas donde Perú y Ecuador comparten recursos o tienen economías complementarias, fortaleciendo el proceso de Integración Fronteriza.

En este programa se incluyen los costos de los grandes proyectos, como el de irrigación Puyango-Tumbes, el plan urbano del eje Tumbes-Machala, la interconexión vial, el manejo de cuencas hidrográficas, la reforestación, la evaluación de recursos naturales, los estudios hidromorfológicos para navegación y otros no precisados.

Es el rubro estimado más costoso, con un total de 1498 millones de US \$, de los cuales 1298 son fondos públicos y 200 son fondos privados, conjuntamente para las dos partes.

Así mismo está contemplado el Plan Urbano Regional y de Servicios del eje Tumbes-Machala; La Interconexión Vial, en la cual se identificaron a cinco ejes viales prioritarios; El manejo de cuencas Hidrográficas Binacionales; reforestación; la evaluación de recursos naturales entre los que figuran las cuencas binacionales de los ríos Napo y Morona; y, los estudios Hidromorfológicos para Navegación en donde también figura principalmente el Río Napo.

Los Programas Nacionales Peruano y Ecuatoriano de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Productiva en las Regiones Fronterizas, "B"

Pretenden contribuir al mejoramiento de la infraestructura productiva y de servicios en las regiones fronterizas de ambos países, con obras orientadas a brindar facilidades para el tránsito fronterizo, el desarrollo sostenible de zonas con potencialidad productiva y la construcción de infraestructura física que fomente la interacción local productiva y comercial.

Entran en este grupo el costo de la construcción de Centros Binacionales de Atención en Frontera, CEBAF, proyectos de desarrollo sostenible, proyectos de infraestructura física, es decir represas e irrigación, generación de electricidad, muelles, puertos y atracaderos, aeropuertos, terminales terrestres, caminos rurales y pequeños proyectos bajo licitación.

El monto total estimado es de 400 millones de US \$, 200 millones para cada país.

Los Programas Nacionales Peruano y Ecuatoriano de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Social y de Aspectos Ambientales en las Regiones Fronterizas, "C", buscan contribuir al mejoramiento de la infraestructura social y cultural en las regiones fronterizas de ambos países, vía la preparación de programas o el desarrollo de obras en salud, educación, saneamiento y desarrollo urbano, servicios básicos y medio ambiente. Bajo este rubro entra el costo de los proyectos de salud, educación, agua potable y alcantarillado, desarrollo urbano, electrificación, telecomunicaciones, pequeños proyectos bajo licitación y, conjuntamente, lo que se refiere a Comunidades Nativas, medio ambiente y reforestación. El monto total estimado es de 500 millones de US \$, 250 millones para cada país.

El Programa de Promoción de la Inversión Privada, "D":

Los objetivos de este programa apuntan a la identificación de las áreas y oportunidades de inversión en las cuales el sector privado pueda participar en el financiamiento y ejecución de proyectos, definiendo el marco legal que lo haga factible. Entran en este rubro el costo de interconexión de oleoductos, interconexión eléctrica, establecimiento de circuitos de turismo, exploración y explotación minera, interconexión de telecomunicaciones, establecimiento de una red bancaria fronteriza, concesiones en infraestructura, correo fronterizo, pesca artesanal, industrial, acuicultura y otros. Para este rubro se estima un total de 602 millones de US \$, de los cuales 2 millones son fondos públicos y 600 millones son fondos privados.

5.5.- RESULTADOS PRÁCTICOS DE LA GESTIÓN DEL PLAN BINACIONAL ECUATORIANO- PERUANO.

Con el fin de fortalecer la institucionalidad del Plan Binacional se obtuvo cooperaciones técnicas del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD, del Banco Interamericano de Desarrollo, BID, y de la Corporación Andina de Fomento, CAF.

El Plan Binacional comprendía el período 2000-2009. Sin embargo dicho plazo se prorrogó hasta el 2014.

Durante el primer año, el directorio dedicó la mayor parte de su esfuerzo a captar recursos. Por lo que cuenta con cuatro mecanismos principales:

- Aportes de los gobiernos de Ecuador y Perú.
- Cooperación No Reembolsable.
- Créditos concesionales.
- Inversión Privada.

El Capítulo 2 del Plan Binacional trata del Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo, al respecto, el “Artículo 25 del Texto del Acuerdo Amplio Peruano - Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad dice:

“A fin de promover y apoyar el financiamiento de los programas y proyectos pequeños y medianos previstos en el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza, las Partes convienen en crear un Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo Perú-Ecuador.

El Fondo se constituirá con aportes de recursos provenientes de los Gobiernos del Perú y del Ecuador, de los países amigos, de instituciones multilaterales, de organizaciones no gubernamentales y de otras organizaciones privadas.

*El Fondo emitirá Certificados de Paz y Desarrollo por cada cinco millones de US\$ recibidos y podrá celebrar convenios para obtener aportes no reembolsables bajo otras modalidades de cooperación”.*¹⁸

Los principales mecanismos financieros que serán utilizados para obtener los recursos necesarios para la ejecución del *Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza* serán los siguientes:

- Aportes y gestiones directas de los Gobiernos del Perú y del Ecuador.
- Un Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo.
- Un Grupo Consultivo de Financiamiento Internacional Perú-Ecuador.
- Un Grupo Binacional de Promoción de la Inversión Privada.
- Otros.

El Artículo 26 del referido Texto señala: *“El Fondo Binacional administrará sus recursos principalmente a través de cuatro ventanillas de acceso diseñadas para financiar directamente los proyectos pequeños y medianos incluidos en los programas básicos del Plan que figuran en el artículo 20 de este Acuerdo y los estudios y trabajos requeridos para la ejecución de los mismos, así como para apoyar la inversión privada de mayor cuantía.*

Las ventanillas de acceso proporcionarán recursos para lo siguiente:

- a) *Para la ejecución de proyectos de participación ciudadana y de desarrollo comunitario.*
- b) *Para la construcción y mejoramiento de la infraestructura social, productiva, ambiental y de servicios.*
- c) *Para el financiamiento de la mediana, pequeña y micro empresa.*
- d) *Para la preparación de proyectos y para la promoción de la inversión privada”*¹⁹

¹⁸ *Ibíd*em, Art. 25.

¹⁹ *Ibíd*em, Art. 26.

En cuanto al Comercio Ecuador – Perú, un aspecto que merece especial atención es el dinamismo que ha alcanzado el comercio bilateral a partir de la suscripción de los Acuerdos de Paz, el mismo que ha experimentado un crecimiento sistemático y sostenido en los últimos años. El desarrollo del intercambio comercial entre los dos países en 1998 fue de US\$ 291,87 millones y al año 2007 la cifra está alrededor de los US\$ 2.000 millones, es decir, en 10 años el incremento comercial aproximado es del 585%.

El clima de paz y confianza caracteriza hoy las relaciones binacionales, permitiendo que el comercio y turismo continúen en constante crecimiento, alcanzando cifras sin precedentes. Actualmente los pueblos de las regiones fronterizas han logrado rehacer genuinos y tradicionales lazos familiares, comerciales, religiosos y turísticos.

En cuanto a la Gestión de Proyectos, cabe señalar los siguientes:

-Proyecto Puyango – Tumbes

Desde 1971 los Gobiernos de Ecuador y Perú han considerado a Puyango-Tumbes como un proyecto binacional prioritario para el aprovechamiento conjunto de las aguas de este río para fines de riego, electricidad y control de aguas.

Para ello se planteó la construcción de dos represas situadas en Cazaderos y Marcabelí. En cuanto al riego, se convino una cobertura mínima de 20.000 hectáreas en el Ecuador y 15.000 hectáreas en el Perú. En electricidad dos centrales hidroeléctricas generarían un total de 250 MW.

La Subcomisión Ecuatoriana, aprobó los Términos de Referencia del Estudio de Factibilidad y diseño definitivo de las obras comunes del Proyecto Puyango-Tumbes. El estudio de factibilidad tiene un costo de USD \$ 6´750.000 y deben ser financiados por ambos países.

- Plan Urbano Eje Tumbes - Machala

El objetivo principal del Plan Urbano es contribuir a mejorar la calidad de vida de las poblaciones en este importante eje, facilitando los flujos fronterizos de personas y

de mercaderías y promoviendo un ambiente favorable para la integración mediante un esquema de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de la Provincia de Zarumilla (Perú) y de los Cantones de Huaquillas y Arenillas (Ecuador).

El estudio financiado por la Cooperación Europea por €113.104.14, ha culminado y se tiene definidas las líneas de inversión de las Ciudades de Aguas Verdes, Huaquillas.

Cinco Ejes Viales.-

Los cinco Ejes de Integración Vial tienen por objetivo conformar una red de interconexión terrestre entre ambos países, de aproximadamente 2176 Km., que sirva de soporte al desarrollo de la zona fronteriza común y su integración.

Ejes de Integración Vial Ecuador – Perú				
Descripción		Ecuador	Perú	Total
Eje Vial No. 1	Guayaquil – Piura	229	309	538
Eje Vial No. 2	Arenillas – Sullana	178	66	244
Eje Vial No. 3	Loja – Sullana	189	130	319
Eje Vial No. 4	Loja – Sarameriza	204	486	690
Eje Vial No. 5	Méndez – Sarameriza	155	230	385
Total Km.		955	1.221	2.176

1.- Eje de Interconexión Vial No. 1 Guayaquil – Piura.-

El Eje Vial, de 538 Km. de longitud entre Piura (Perú) y Guayaquil (Ecuador), coincide con el Eje Andino definido en la Iniciativa de Infraestructura Suramericana (IIRSA) y la Comunidad Andina, y forma parte de la carretera Panamericana que atiende al mayor volumen de tráfico terrestre y comercial entre Ecuador y Perú.

El estudio financiado por la Comunidad Europea por 2,8 millones de euros, facilitó la suscripción del Convenio de Financiamiento ALA/2005/17-545 por 63,46 millones de euros, de los cuales al gobierno de Perú le corresponde 6,58 millones de euros,

al Ecuador 5,88 millones de euros y la donación de la Comisión Europea de 51,00 millones de euros.

El Convenio de Financiamiento contempla la ejecución de las siguientes Obras: 1) Construcción de una Variante Internacional de 11,6 Km., de los cuales 2,8 se ejecutan en territorio ecuatoriano, la construcción del nuevo puente internacional, la construcción del Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF), de doble cabecera, la construcción de un Boulevard de acceso a la ciudad de Huaquillas de 4 carriles, la rehabilitación y mejoramiento de la vía Huaquillas – Santa Rosa de 46,2 Km., y la ampliación de 2 a 4 carriles de los tramos 1 y 4 de la vía Huaquillas – Santa Rosa.

En cuanto al componente peruano, está representado a través del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), que aporta con alrededor de USD \$ 19,52 millones para las referidas obras.

2.- Eje de Interconexión Vial No. 2 Arenillas - Sullana

El Eje Arenillas – Sullana es una alternativa para el transporte internacional de larga distancia, por cuanto la distancia entre Arenillas y Sullana es menor a la que recorre el Eje 1 en el mismo trayecto; cabe anotar que la topografía en su mayor parte es fuertemente ondulada y montañosa, constituyéndose en una limitante para el transporte internacional.

El Puente Internacional Lalamor, de 175 metros de longitud, sobre el río Alamor, ha sido contratado por el Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTOP) y se encuentra en ejecución. El Estado ecuatoriano ha solicitado a Perú la autorización correspondiente para que la empresa contratista pueda realizar los trabajos en territorio peruano. La inversión asciende a 3 millones de dólares.

De otra parte, mediante la modalidad de Iniciativa Privada, el MTOP de Ecuador ha contratado la reconstrucción del tramo de 168 Km. de longitud que comprende

desde Arenillas-Alamor-Pindal-Zapotillo-Pte. Intern. Lalamor, Así mismo, contrató la reconstrucción del tramo de 168 Km. de longitud que comprende desde Arenillas – Alamor – Pindal – Zapotillo - Pte. Intern. Lalamor con una inversión de USD 52'204.610,77 a ejecutarse en los próximos 24 meses.

En el sector peruano de este Eje Vial, ubicado entre Sullana y El Alamor de 66 Km. de longitud, es una vía que fue afectada por el fenómeno de El Niño, requiriendo rehabilitación y mejoramiento, cuenta con estudios definitivos de factibilidad y diseños cuyo costo fue de USD \$ 575.000.

3.- Eje de Interconexión Vial No. 3 Loja - Sullana

En Ecuador, el Eje Vial entre Loja y Macará, de 189 Km. de longitud, recorre la provincia de Loja, se encuentra pavimentado en su totalidad. Al igual que en el eje anterior, en Ecuador el terreno es montañoso.

Para mejorar las condiciones de operación del Eje Vial, los Gobiernos de Ecuador y Perú acordaron la construcción de un nuevo puente internacional, cuya responsabilidad recae en el Gobierno de Ecuador. Para el efecto, ambos países han gestionado una Asistencia Técnica y Financiera no reembolsable del Gobierno de Japón (donación) para su construcción por US \$10 millones, monto que sería ampliado por razones técnicas de construcción del puente, US \$ 18 millones aproximadamente.

Adicionalmente se tiene previsto construir un CEBAF, cuyos estudios ya fueron realizados por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador.

En el sector Peruano del eje Vial, entre Sullana y La Tina, de 130 Km. de longitud, requiere que se lleve a cabo trabajos de rehabilitación y/o reconstrucción en algunos tramos de la vía, el MTC, cuenta con los estudios definitivos del proyecto.

4.- Eje de Interconexión Vial No. 4 Loja – Sarameriza

El Eje Loja – Sarameriza tiene vinculaciones con los ejes Multimodal Amazonas y el Andino de IIRSA, y se constituye en un acceso directo al Marañón – Amazonas. En Ecuador, el eje vial entre Loja - La Balsa tiene una longitud de 204 Km., su transitabilidad es permanente en carreteras y caminos de bajas especificaciones.

El tramo Loja – Malacatos - Vilcabamba se encuentra terminado, con un avance físico del 100% esperándose realizar las recepciones provisional. La inversión alcanza US \$ 6,219.009,20 millones de dólares.

El Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Ecuador ha contratado la rehabilitación y mejoramiento de los tramos Vilcabamba – Valladolid – Bellavista y Bellavista - La Balsa con financiamiento de la Corporación Andina de Fomento - CAF- por US \$ 32 millones y otros aportes incluidos en el Presupuesto del Estado. Los informes de ley son favorables y se procederá a la entrega de los anticipos. Asimismo, el MTOP prepara el proceso contractual para la fiscalización del proyecto. El MTOP solicitó a la CAF el primer desembolso.

Así mismo, el MTOP emitió certificación técnica y de costos del proyecto “Loja – Catamayo – Velacruz – Catacocha – Macará – Saucillo”. La Secretaria Nacional de Planificación SENPLADES – Austro se encuentra evaluando el informe de prioridad, de conformidad a la legislación ecuatoriana, a efectos de gestionar ante el Ministerio de Finanzas los recursos económicos.

De otra parte, los Gobiernos de Ecuador y Perú acordaron delegar la Construcción del CEBAF Zumba - La Balsa al Gobierno de Perú. El Diseño de la infraestructura será discutido entre los dos países, y se constituirá en una réplica del CEBAF Macará – La Tina.

En el lado peruano el eje está conformado por dos sectores, el primero entre el Puente internacional de integración y Chamaya de una longitud de 175 Km., que es

parte de la carretera Belaunde Terry; antes Marginal de la Selva; el otro sector corresponde a Chamaya-Saramiriza, de aproximadamente 311 Km.

El componente peruano del proyecto comprende obras de construcción nuevas, mejoramiento y rehabilitación de gran parte de la carretera. Así mismo, la construcción de un puente internacional en la zona fronteriza del Eje Vial.

De las citadas obras el MTC ha llevado a cabo la construcción del Puente Internacional de Integración, de carácter binacional, el puente Nieva, otros 18 puentes localizados a lo largo de la carretera que permiten la continuidad del tránsito a lo largo del Eje Vial y el mejoramiento de los tramos Desvío El Ciruelo-Puente Tamboraza-Chamaya (75 Km.) y Chamaya-El Reposo (25 Km.); se está llevando a cabo obras de mejoramiento del Tramo El Reposo-Durán (89 Km.); y programa la actualización de los estudios definitivos del tramo Puente de Integración-Desvío El Ciruelo, para luego ejecutar las obras.

La inversión total ejecutada o comprometida para las citadas obras asciende a US \$103,31 millones, financiada por el propio Ministerio (US \$ 101,88 millones) y aportes de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional-USAID (US \$ 590 mil), Fondo Binacional para la Paz y Desarrollo (US \$ 290mil), Gobierno de Brasil (US \$ 250 mil) y municipios de la zona (US \$ 100 mil).

5.- Eje de Interconexión Vial No. 5 Puerto Bolívar – Sarameriza

En Ecuador, existe transitabilidad permanente entre Puerto Bolívar y Yaupi, hasta unos 2-3 km. antes del sitio de frontera. La vía Puerto Bolívar – Cuenca – Paute se encuentra en su mayor parte pavimentada y desde Méndez a Yaupi es un camino de bajas especificaciones.

El Ministerio de Transportes y Obras Públicas ha realizado importantes inversiones en la vía que conduce desde puerto Bolívar hasta Méndez, específicamente en lo que compete a la ejecución con pavimento rígido del tramo de 55 Km. El Salado-

Lentag con una inversión de 30 millones y la rehabilitación de la vía Puente Chicti-Sevilla de Oro de 27 Km. de longitud.

Asimismo, El Gobierno de Ecuador adjudicó la Reconstrucción y Mantenimiento de la Vía Méndez – San Jose de Morona, de 150,86 Km. de longitud, el presupuesto referencial de, 62'655.827,80, el periodo de ejecución es de 24 meses. La construcción está a cargo de la Compañía FOPECA la cual viene trabajando en 2 frentes desde Patuca - Tiwinza y Tiwinza- Puerto Morona. La Inversión de Estado Ecuatoriano destinada a la rehabilitación del Eje Vial es por Puerto Morona.

El trazo en el sector peruano se desarrolla por la margen derecha del río Santiago, desde las inmediaciones del sector Cahuide hasta Santa María de Nieva, con una longitud aproximada de 230 Km, donde empalma con el Eje Vial No. 4. Se ha priorizado la ejecución de los estudios de pre-inversión del Eje que definirán la mejor alternativa de desarrollo del área de influencia de la interconexión intermodal fronteriza. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), programa sacar a concurso la ejecución del estudio de prefactibilidad del proyecto e iniciar en el presente año.

- Fortalecimiento de la gestión integral de la cuenca binacional Catamayo - Chira

El proyecto tiene como objetivo “lograr adecuadas capacidades de los actores para la gestión de la cuenca Catamayo - Chira”.

La estrategia de intervención del proyecto, es promover y lograr que la institucionalidad local asuma gradualmente las responsabilidades en todas las actividades que apoya el proyecto, hasta apropiarse de ellas totalmente, principalmente en lo que respecta a la ejecución del Plan de Ordenamiento, Manejo y Desarrollo (POMD), como una herramienta de planificación coherente y adaptable a las planificaciones de los países.

El presupuesto total del proyecto es de US\$ 15'687,641 de los que US\$ 4'715,171 corresponde a la etapa pre-operativa 2007 – 2008 y US\$ 10'972,470 a la etapa operativa 2009 – 2011.

- Desarrollo humano sostenible en la cuenca del río Santiago

El Gobierno de Finlandia a través de UNICEF financió el proyecto que está constituido por cuatro componentes: Salud materno infantil, Educación Intercultural Bilingüe, Promoción de Derechos, Gestión Local y Fortalecimiento de Capacidades. El programa pone énfasis en la atención de niñas, niños, adolescentes y mujeres.

Los cantones ecuatorianos beneficiarios son: Morona, Sucúa, Méndez, Limón y Tiwintza en Morona Santiago, en las que prevalece la población Shuar y Achuar. En el Perú es la Provincia de Condorcanqui, Distritos de Santa María de Nieva y Galilea, en el departamento de Amazonas, en el que existe un predominio de comunidades nativas Awajun y Huampis.

El presupuesto delineado para la segunda fase es de 5 millones de Euros de los cuales 306.389 corresponden al Componente Binacional, 1'619.705 al Componente Ecuador y 3'073.906 al componente del Perú.

- Estudios Hidrológicos de Puerto Morona.-

Mediante Decreto Ejecutivo 278 del 7 de noviembre 2007, publicado en el Registro Oficial No. 211, de noviembre 14 de 2007, se asignó US \$ 4 millones de dólares del Fondo de Ahorro y Contingencia (FAC) al Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Ecuador, entre los cuales constan US \$ 500.000 para realizar dichos Estudios, sin embargo, este cometido no se llevó a efecto. Más bien se ha programado para el año 2010, contratar dichos estudios con el Instituto Oceanográfico de la Armada Nacional.

- Estudios de Navegabilidad del Río Napo.- Financiado mediante Cooperación BID, cuyo monto es US \$ 759.000, con una contraparte de Ecuador y Perú por US\$ 190.000 para habilitar la hidrovía en los segmentos Ecuatoriano (240 Km) y

Peruano (621 Km), con una contraparte de Ecuador UDS 95.000,00 y Perú USD 95.000,00, dando por los dos países la suma de **US\$ 190.000, total USD 949.000,00**. incluirá: un estudio de impacto ambiental, análisis de los procesos de comercio binacional, relaciones de intercambio comercial entre los dos países a través de la hidrovía, restricciones al comercio y soluciones de carácter normativo o de infraestructura, que permitan un flujo comercial adecuado entre los dos países.

- Canal Zarumilla

*“El Canal de Zarumilla es la principal infraestructura de riego de uso común por parte del Perú, sirve aproximadamente, a 1500ha., en ambos países; su longitud es de 18 Km. desde la bocatoma de captación ubicada en La Palma hasta el Puente Internacional”.*²⁰

El proyecto tiene entre sus objetivos reducir el riesgo de inundación del Valle de Zarumilla en la estación invernal, que se caracteriza por la presencia de abundantes lluvias, especialmente durante el fenómeno de El Niño y considera el suministro de agua para riego a las propiedades cercanas al Canal, beneficiando a las poblaciones de Huaquillas y Aguas Verdes.

Actualmente, se ejecuta la limpieza del Canal y se está construyendo las tomas de aguas para riego y el recubrimiento con concreto de los 18 km, desde la Bocatoma hasta el Puente Internacional de Huaquillas – Aguas Verdes.

El Proyecto cuenta con tres componentes:

Bocatoma-La Palma, Defensas Ribereñas, Canal Internacional.

- Aeropuerto y Aeródromos de la Región Sur del Ecuador

El proyecto tiene como objetivo mejorar la conectividad e integración de la zona sur de la frontera Ecuador-Perú.

La inversión del Gobierno Nacional asciende a UDS \$ 26,5 millones.

²⁰ PLAN BINACIONAL DE DESARROLLO DE LA REGIÓN FRONTERIZA PERÚ-ECUADOR, CAPÍTULO PERÚ, Perú-Ecuador, 10 años de Paz y Desarrollo 1998-2008, Pág. 14.

- Circuitos Turísticos.-

Ecuador y Perú disponen de diversos atractivos y posibilidades de desarrollo turístico entre las que se destacan el Ecoturismo, turismo de aventura, religioso, de salud, arqueológico, cultural e histórico, de playas, deportivo entre otros.

Por razones de carácter; étnico, histórico, cultural, geográfico y de biodiversidad, la región fronteriza constituye un destino turístico que es necesario articular en productos turísticos promocionales y comercializables.

Los circuitos turísticos han despertado gran interés entre las instituciones involucradas en el tema, por lo que se han mantenido varias reuniones con operadores turísticos y aéreos de ambos países para tratar temas de desarrollo e integración turística entre ambos países, identificando las Rutas Spondylus, Qhapaq Ñan y circuitos amazónicos a ser promocionadas.

Las medidas que podrían adoptarse para que el sector privado de ambos países pueda iniciar vuelos regulares transfronterizos, es aprovechar la apertura del nuevo aeropuerto de Sta. Rosa, considerando que no existe ninguna restricción o prohibición en ambos espacios aéreos.

- Foros Empresariales Binacionales.-

El Plan Binacional y el Grupo Binacional de Promoción de la Inversión Privada han llevado a cabo alternadamente en territorio ecuatoriano y peruano cinco Foros de Integración Ecuador – Perú, los cuales han permitido dar a conocer el potencial económico de la región fronteriza y promover la inversión privada en la zona.

En este evento anual se analiza la situación del comercio binacional y sus perspectivas de crecimiento.

- Interconexiones Eléctricas Vecinales.-

Se han identificado 37 localidades en el lado peruano, de las cuales, 24 localidades ya ha sido interconectadas y son atendidas desde el lado ecuatoriano; asimismo, se

ha concertado el financiamiento para atender cinco localidades en las provincias de Ayabaca y Sullana en la región Piura financiadas con una cooperación del Gran Ducado de Luxemburgo. El Fondo Binacional ha cofinanciado las obras de 13 de las localidades que han sido interconectadas.

- Paz y Conservación Binacional en la Cordillera del Cóndor, Ecuador – Perú.-

El objetivo del proyecto es contribuir a la consolidación del proceso de paz e integración entre Ecuador y Perú, a través de la gestión coordinada de las áreas naturales protegidas, y a la promoción del desarrollo sostenible de las comunidades indígenas en la Cordillera del Cóndor.

La primera fase del proyecto concluyó en agosto del 2004 y el producto principal fue la propuesta técnica para la creación del área natural protegida en el sector peruano de la Cordillera del Cóndor, la que finalmente se denominó “Parque Nacional Ichigkat Muja – Cordillera del Cóndor”.

La segunda fase del proyecto se focaliza en la implementación del Plan Maestro del Parque Nacional Ichigkat Muja – Cordillera del Cóndor, incluyendo el control, vigilancia, investigación, monitoreo y actividades de difusión con la participación de las comunidades indígenas, actores locales y sociedad civil. Inició su ejecución en octubre del 2007.

- Programa de Cooperación Socio Sanitaria en Apoyo al Plan de Paz Perú – Ecuador.-

El proyecto consiste en la construcción, ampliación y equipamiento del Hospital de Macará en Ecuador y los centros de salud Alamor, Playas de Romero, Cucuyas y Suyo en el Perú, que integran la red binacional.

Se ha concluido el hospital de Macará y los centros de salud de Alamor, Playas de Romero y Cucuyas; se encuentra en proceso de edificación el centro de salud de

Suyo y se ha avanzado, de manera concertada, en la elaboración y validación de instrumentos de gestión binacional como son la red binacional de servicios de salud, el plan de generación de competencias, el sistema de referencia y contra referencia y el sistema prestacional de la red binacional.

La población beneficiada se encuentra en las provincias de Ayabaca y Sullana, región Piura (Perú) y en los cantones Macará, Sozoranga y Zapotillo en la provincia de Loja (Ecuador). El financiamiento proviene de una donación de la República de Italia por (US \$ 5,42 millones).

- Programa de Lucha contra la Pobreza en la Zona de Frontera Perú–Ecuador: Componente de Desarrollo Rural.

Tiene por objetivo apoyar en la lucha contra la pobreza en la zona rural de la región fronteriza de Perú y Ecuador, aumentando las oportunidades de trabajo, la renta, la capacidad productiva y el nivel de auto consumo de la población rural beneficiaria. El ámbito del proyecto, en el sector peruano, se localiza en el distrito de Suyo, provincia de Ayabaca, región Piura y en el sector ecuatoriano en el cantón de Macará en la provincia de Loja.

El proyecto tiene un costo total de US\$ 2,34 millones y recibe el apoyo financiero del estado italiano. El organismo técnico responsable de la ejecución del proyecto es el Instituto Italo Latinoamericano – IILA.

-Proyecto Integral Binacional Fronterizo Perú- Ecuador 001.-

Proyecto Binacional que en el Perú permitirá: (i) la ampliación de la cobertura de sistemas sostenibles de agua y saneamiento en 17 localidades rurales y 7 capitales distritales, además, la población beneficiada será capacitada en gestión de los servicios y educación sanitaria; y (ii) ampliación de cobertura de electrificación rural, mediante la construcción de sistemas eléctricos en 34 localidades, proporcionando acceso al servicio a escuelas y centros de salud y el desarrollo de pequeñas industrias. El Proyecto es financiado con una cooperación no reembolsable

otorgada por el Gran Ducado de Luxemburgo al Perú y al Ecuador, en el marco del Plan Binacional.

-Comercio Ecuador – Perú.

Un aspecto que merece especial atención es el dinamismo que ha alcanzado el comercio bilateral a partir de la suscripción de los Acuerdos de Paz, el mismo que ha experimentado un crecimiento sistemático y sostenido en los últimos años. El desarrollo del intercambio comercial entre los dos países en 1998 fue de US\$ 291,87 millones y al año 2007 la cifra está alrededor de los US\$ 2.000 millones, es decir, en 10 años el incremento comercial aproximado es del 585%.

Años	Exportaciones Ecuador USD millones	Exportaciones Perú USD millones	Total de Intercambio USD millones
1998	199 .125,09	92. 742,55	291 .867,64
2007	1 .491. 917,43	458. 227,13	1 .950. 144,56
2008	1.702,38	534,56	2.236,94
2009 (Enero- Mayo)	292,78	235,49	528,26

Fuente: Plan Binacional Capítulo Ecuador

PROYECTOS NACIONALES DE ECUADOR CON LA PARTICIPACIÓN DE LOS GOBIERNOS LOCALES EN EL CONTEXTO DEL PLAN BINACIONAL

-Proyecto para fortalecer e integrar capacidades en prevención y manejo del riesgo por inundaciones en Huaquillas (Ecuador) y Aguas Verdes (Perú).-

El objetivo de este proyecto ha sido lograr "la reducción del riesgo de inundaciones a nivel binacional en Huaquillas, Ecuador y Aguas Verdes, Perú", contemplando

dos componentes de trabajo específicos: "el fortalecimiento de la capacidad de hacer frente a inundaciones a nivel local (Comunidad, Defensa Civil y Municipalidad)" y "la difusión de los resultados de estudios técnicos, capacitación y lecciones aprendidas, a nivel nacional, sub-regional (Andino) y regional (Latinoamérica), que permitan contribuir a la creación de una cultura de prevención en el espacio binacional".

El Proyecto ha logrado la actualización de mapas de riesgo de la zona, involucrando al personal municipal de Machala y Santa Rosa en Ecuador, quienes los han incorporado como un instrumento de gestión local para la planificación del desarrollo.

-Proyecto de Desarrollo Humano Sostenible en la Cuenca del Río Santiago.-

Con el apoyo del Gobierno de Finlandia, UNICEF, el Plan Binacional llevan adelante el proyecto "Promoción del Desarrollo Humano Sostenible en la Cuenca del Río Santiago, Fase II, Consolidación y Salida, 2005-2009", que cubre los sectores de Salud, Educación y Protección de Derechos Humanos.

La población objetivo corresponde a las comunidades de los cantones Morona, Sucúa, Méndez, Limón y Tiwintza en Morona Santiago, en las que prevalece la población Shuar y Achuar. El programa pone énfasis en la atención a niños, niñas, adolescentes y mujeres.

-Proyecto EDUCAVIDA.-

En el año 2002 con el apoyo de la Cooperación Técnica del Gobierno de Luxemburgo, CARE, el Consejo Provincial de Loja, La Municipalidad del cantón Puyango y el Plan Binacional, se inició la construcción de una cocina comedor para la preparación de alimentos escolares, la construcción de una vivienda para la maestra y la rehabilitación del aula escolar.

-Proyecto Binacional de Ordenamiento, Manejo y Desarrollo Catamayo – Chira

El Proyecto Binacional de Ordenamiento, Manejo y Desarrollo de la Cuenca Catamayo – Chira se ejecuta con el financiamiento de la Cooperación Española AECl, por 6 millones de euros, en su componente de Educación apoyó la creación de un Centro Binacional de Formación Técnica Agropecuaria con dos sedes: una en Ecuador y otra en Perú.

El Centro financia microempresas que los alumnos desarrollan en todas las etapas, con lo cual ganan experiencia para futuros proyectos. Los ingresos obtenidos permiten solventar los gastos.

-Proyecto de agua potable para la ciudad del Puyo.-

Este Proyecto fue desarrollado en el marco del Programa de Infraestructura Fronteriza en Ecuador el cual se financió con el aporte reembolsable de la Corporación Andina de Fomento, por un monto de 25 millones y 14.9 millones de contraparte nacional. Este programa, denominado CAF 1, fue ejecutado con la participación de diversas entidades nacionales como son:

Prefecturas Provinciales, Municipios, Organismos de Desarrollo Regional como PREDESUR, CODELORO y entidades del Estado como la Dirección de Aviación Civil, Ministerio de Energía y Minas, entre otros.

El programa financió 145 proyectos de alcantarillado y agua potable, vialidad, riego, energía eléctrica, medio ambiente, entre otros y alcanzó una cobertura de más 250.000 personas.

-Programa Sur .-

El Programa SUR es implementado por el consorcio del PSUR, liderado por CARE y conformado por organizaciones nacionales e internacionales; Arco iris, Jatun Sacha, OPS, Plan y WCS con una oferta de cooperación de USAID de USD \$ 20 millones, da continuidad al Programa ASSA Frontera de USD \$ 1.5 millones. Su ejecución se realizó en apoyo al Plan Binacional y se orientó por una parte a la dotación o mejoramiento de infraestructuras y sistemas de agua potable y

saneamiento ambiental; por otra parte al fortalecimiento de los Gobiernos regionales y al Manejo de Recursos Naturales.

-PROLOZA.-

La posibilidad de apoyar a los pequeños cafetaleros de la región sur del Ecuador para que constituyan la Federación Regional de Asociaciones de Pequeños Cafetaleros Ecológicos del Sur es posible gracias a que el Plan Binacional suscribió un convenio de cooperación por 7.5 millones de euros con el Reino de Bélgica, para ejecutar el Proyecto PROLOZA por un período de tres años hasta enero 2008. Beneficia a 31 mil habitantes de 24 cantones de la Provincia de Loja (16) y Zamora Chinchipe (8). El costo total estimado es de 10.4 millones de euros considerando las contrapartes locales.

El proyecto con la cooperación de 10 instituciones co-ejecutoras, (FISE, PREDESUR, H. Consejos Provinciales Loja y Zamora Chinchipe, Municipios de Loja y Zamora, Fundación ARCO IRIS, FAPECAFES, PROCETAL y CODEMUF), viene desarrollando los siguientes componentes:

Infraestructura social básica

Infraestructura productiva

Infraestructura educativa

Conservación y recuperación ambiental agua potable y saneamiento ambiental; por otra parte al fortalecimiento de los Gobiernos regionales y al Manejo de Recursos Naturales.

-Proyecto Catamayo-Chira apoya al fortalecimiento de microempresas.-

El Proyecto Binacional Catamayo Chira viene trabajando en el fortalecimiento de la actividad microempresarial de la tradicional horchata lojana, mediante el cual beneficia a 1.080 familias del sector Chuquiribamba, Chantaco, Taquil y Gualel del cantón Loja.

Este plan es la continuidad del proceso iniciado en el 2006 para mejorar la productividad, competitividad y lograr el posicionamiento en el mercado de este producto local, potenciando la conservación y desarrollo sostenible de la cuenca Catamayo-Chira.

Desde abril de 2007, las parroquias mencionadas trabajan en este proceso de fortalecimiento apoyadas por el Proyecto Catamayo-Chira, que se ejecuta en el marco del Plan Binacional, Consejo Provincial y Asociación Agroartesanal de Productores de Plantas Secas y Medicinales del Ecuador; el monto corresponde a \$10.536, financiados el 60% por el proyecto Catamayo-Chira.

Se ha logrado hasta el momento: 5 hectáreas reforestales en las regiones cercanas a las microcuencas; 40 sistemas agroforestales integrados a la producción; 40 productores capacitados en el manejo integral del huerto; 15 apiarios en proceso de producción. Está en proceso la certificación orgánica de 100 huertos.

Se desarrolla la campaña publicitaria para incrementar ventas de productos; así como el proceso de capacitación a los socios en temas como: gestión empresarial, manejo contable y computación.

Adicionalmente figuran en los Anexos 2, 3 y 4 los cuadros respectivos de obras que están terminadas, aquellas que están en ejecución y las que están por realizarse en nuestro país en el ámbito del Plan Binacional, cuya fuente de información es precisamente el "Plan Binacional Capítulo Ecuador".

- PROYECTOS NACIONALES CON LA PARTICIPACIÓN DE GOBIERNOS LOCALES DE PERÚ EN EL CONTEXTO DEL PLAN BINACIONAL

-Transportes.-

En este ámbito contempla la ejecución de caminos rurales identificados en el marco de los Programas de Inversión en Infraestructura Básica Rural-PIIB, la construcción de puentes, rehabilitación de caminos secundarios y la construcción y mejoramiento de infraestructura aeroportuaria y embarcaderos.

Se realizó, en el período 2000 – 2002, trabajos de rehabilitación y mejoramiento de 12 caminos en las provincias de Jaén y San Ignacio de la región Cajamarca, que representan en total 166 km de vías, con una inversión de US\$ 2,99 millones.

En el periodo 2002-2008, en el marco del Programa de Inversiones en Infraestructura Básica Rural – PIIB: (i) se ejecutó obras de rehabilitación y mejoramiento de 12 caminos en las provincias de Jaén y San Ignacio, de una longitud total de 254 km y una inversión de US\$ 4,39 millones y tres caminos en las provincias de Huancabamba y Morropón de una longitud total de 30,5 km. y una inversión de US\$ 0,74 millones; y (ii) viene ejecutando trabajos de rehabilitación en dos caminos de la región Piura por US\$ 2,11 millones.

En aeropuertos: Se destacan las obras de mejoramiento de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Jaén y el mejoramiento y equipamiento del aeropuerto de Iquitos. Por otro lado, el MTC ha invertido US\$ 3,6 millones en la construcción del aeródromo de Galilea y US\$ 5,2 millones en la construcción y mejoramiento del aeródromo de Güeppi.

En embarcaderos:

El MTC ha concluido las obras del embarcadero de Cabo Pantoja con una inversión de US\$ 380 mil y los estudios de factibilidad de los embarcaderos de Pijuyal (US\$ 217 mil) y Tamshiyacu (US\$ 83 mil).

-Energía.-

Los requerimientos de inversión del Programa alcanzan los US\$ 150,70 millones; sus beneficios alcanzarán a más de 790.000 habitantes de la región fronteriza. El Programa, en un 96 %, es ejecutado por el Ministerio de Energía y Minas. La inversión de los proyectos ejecutados, en plena ejecución o próximos a iniciarse es del orden del 85% y la diferencia, un 15,5 %, se encuentra en avanzadas gestiones de financiamiento con el JBIC y contraparte de los Gobiernos Regionales de Cajamarca y de Loreto.

-Telecomunicaciones.-

Características especiales presentan los logros en este rubro, en el que se fusionan los esfuerzos de la inversión estatal y privada; destacándose los siguientes proyectos aprobados por el MTC y desarrollados por el Fondo de Inversión para Telecomunicaciones - FITEL:

- **"Proyecto Piloto en la Frontera Norte"**: abarca el departamento de Tumbes y algunos distritos de los departamentos fronterizos de Amazonas, Cajamarca y Piura, abasteciendo con redes telefónicas a 213 centros poblados y servicios de telefonía a 144,522 habitantes.
- **"Proyecto Norte"**: recientemente concluido, ha instalado teléfonos públicos en 938 localidades de los departamentos de Piura, Cajamarca y Amazonas que incluyen algunas capitales distritales; en dichas capitales, adicionalmente al teléfono público, se ha instalado una cabina de acceso público a internet.
- **"Proyecto Selva Norte"**: comprende, entre otros, 95 centros poblados localizados en el área de la región fronteriza con el Ecuador (provincias de Maynas y Alto Amazonas); en ellos, se tiene previsto instalar un teléfono público en cada centro poblado y, en las capitales de los distritos, una cabina de acceso público a internet.
- **"Proyecto Piloto Alto Amazonas: Sistemas de Comunicación para Establecimientos Rurales de Salud"**: se llevará a cabo con la finalidad de brindar acceso a información médica, comunicación de voz y datos a 7 establecimientos de salud rurales, favoreciendo a 114,404 habitantes de 40 pueblos de la provincia fronteriza de Alto Amazonas, departamento de Loreto.

- Agua y Saneamiento.-

Los programas ejecutados o en ejecución se orientan principalmente a: (i) rehabilitar, mejorar y/o ampliar sistemas existentes para revertir su deterioro; (ii)

ejecutar nuevos sistemas; (iii) implementar sistemas de saneamiento acordes a las características de las comunidades rurales; (iv) implementar sistemas de tratamiento de las aguas servidas, (v) generar capacidades locales para la gestión de los servicios, (vi) proporcionar educación sanitaria a los beneficiarios como un elemento que coadyuve a la sostenibilidad y mejore sus condiciones de vida.

-Salud y Educación.-

El proyecto "Promoción del Desarrollo Humano Sostenible en el Río Santiago" busca mejorar la calidad de vida de los pobladores de las comunidades que viven a lo largo del Río Santiago (Perú-Ecuador). Actualmente se desarrolla la Fase II del proyecto, iniciada en 2005 y programada su culminación en 2009. El proyecto enfatiza la educación intercultural bilingüe, y las prácticas de salud con enfoque intercultural, así como la afirmación de derechos y de las capacidades locales para el desarrollo.

El reciente proyecto en ejecución de "Fortalecimiento de Capacidades para la Gestión Social Concertada de los Gobiernos Locales" se orienta a fortalecer la institucionalidad local y los mecanismos de cooperación solidaria entre Perú y Ecuador. La población objetivo está constituida por autoridades políticas y líderes civiles de las regiones beneficiarias, pertenecientes a las provincias de Huancabamba, Sullana y Ayabaca, Piura.

Finalmente, el Proyecto "Mejora de la Calidad de Vida y de las Alternativas de Desarrollo de los Habitantes de Caseríos Fronterizos Peruanos del Distrito de Lancones – Piura", a través de la implementación de servicios de saneamiento articulados a un programa de educación sanitaria.

Adicionalmente figuran como Anexo No. 5 los cuadros de inversiones en diferentes proyectos en el Perú en el ámbito del Plan Binacional, cuya fuente de información es precisamente el "Plan Binacional Capítulo Perú".

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. CONCLUSIONES:

- La Integración Andina es un proceso de cooperación intrarregional encaminado a encontrar soluciones a los problemas comunes que afrontan las repúblicas de Bolivia, Colombia, Ecuador, y Perú. Es por esto que a comienzos de 1970, el Grupo Andino inició sus actividades con un ambicioso programa de integración, cuyo desenvolvimiento en los primeros años se caracterizó por significativos avances en la aplicación de sus principales mecanismos; sin embargo, a partir de los años ochenta, dicho proceso subregional registró un periodo de estancamiento, situación de crisis que trajo consigo la necesidad de reactivarlo; en tal virtud, en mayo de 1987, en la ciudad de Quito, se celebró la suscripción del Protocolo Modificador del Acuerdo de Cartagena, por los mandatarios involucrados, intentando modernizar su estructura jurídica, dando énfasis a la integración fronteriza; posteriormente, las Cumbres Presidenciales Andinas diseñaron una estrategia de reorientación del Grupo, para la década de los noventa,.
- La integración fronteriza tiene alcances mayores que sobrepasan el incremento de la base comercial, pues incorpora una serie de elementos sociales, políticos, culturales y económicos, que propenden al mejoramiento de las condiciones de vida de la población involucrada, a fin de que el espacio que se vaya creando, consiga cierto poder de negociación frente a terceros, lo cual significa que sin ser ésta la solución a los problemas del subdesarrollo, es un instrumental privilegiado para enfrentarlo y poner a sus miembros dentro del contexto de los cambios que se van operando en la economía mundial.
- En 1989 en el XI Consejo Presidencial Andino, los Países Miembros de la Comunidad Andina, acuerdan generar una agenda social y una política comunitaria de desarrollo e integración fronteriza y se encarga al Consejo

Andino de Cancilleres adoptar esas políticas para impulsar el desarrollo regional, elevar la calidad de vida de sus poblaciones y facilitar la movilización de personas, bienes y vehículos en dichas zonas, a través de los pasos de frontera y dan especial atención a la integración física, las aduanas, las migraciones, así como la armonización de las normativas y legislaciones de los países miembros que respondan a la necesidad perentoria de mejorar y construir una red para garantizar la fluidez del intercambio comercial intra – comunitario, que en gran parte se realiza por vía terrestre. También ha sido relevante, impulsar el desarrollo económico en las Zonas de Integración Fronteriza, implementando estrategias productivas que, de acuerdo a sus particularidades, posibiliten la generación de un vasto desarrollo económico y social de las fronteras.

- En este contexto, los Países Miembros adoptan una serie de normas para dar cumplimiento a dichos propósitos, así, la Decisión No. 459: “Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo”; en enero de 1997, la Decisión 398 que en su Art. 147 señala “Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y organización de los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) o de los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional; posteriormente en el año 2001, la Comunidad Andina adopta la Decisión 501 sobre las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF), las mismas que son definidas como los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de dos Países Miembros, para los que se adoptan políticas y ejecutan planes y proyectos, orientados a impulsar el desarrollo sostenible y la integración fronteriza de manera conjunta, compartida, coordinada y orientada a obtener beneficios mutuos, en correspondencia con las características de cada Zona y con los objetivos de política bilateral y comunitaria. Por otra parte se adopta también la Decisión 502: “Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina”, que tiene como objetivo promover el establecimiento de los CEBAF para: Implantar un sistema

eficiente e integrado de gestión y control de los tráficos bidireccionales que se canalizan por los pasos de frontera; evitar la duplicidad de trámites y registros a la salida e ingreso de personas, equipajes, mercancías y vehículos por carretera de los Países Miembros; efectuar el registro de la información sobre el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, en forma uniforme y sistematizada por medios informáticos, para contar con estadísticas oportunas y confiables; promover el transporte internacional directo de pasajeros y mercancías por carretera; establecer un sistema permanente de información y capacitación en frontera para funcionarios, prestatarios de servicios complementarios y usuarios.

- Dentro de los programas y mecanismos adoptados por la Comunidad Andina para el ejercicio del transporte internacional por carretera, en la "Zona de Integración Fronteriza", son importantes básicamente las áreas que involucran al corredor interandino, es decir el puente existente entre Huaquillas y Aguas Verdes, ciudades unidas por un segmento asfaltado de la carretera Panamericana, por donde se produce la circulación de personas, vehículos y mercaderías a nivel binacional y subregional.
- Las relaciones bilaterales entre Ecuador y Perú se desarrollaron, hasta 1998, en se firmó el Acuerdo de Paz, en un contexto signado por la existencia de un grave problema territorial, la falta de una frontera definida, fue la principal causa de conflicto entre ambos países que, consecuentemente, concentraron sus mayores esfuerzos en encontrar una solución, sin lograr ningún éxito, alrededor de 168 años.
- La relación comercial entre Ecuador y Perú empezaría a tomar otro giro y alcanzar cierto grado de desarrollo fundamentalmente con su inserción en el mecanismo de integración subregional del Grupo Andino. La vinculación comercial entre Perú y Ecuador está enmarcada en la normativa derivada del Acuerdo de Cartagena, como miembros de la actual Comunidad Andina. En el último decenio, particularmente 1990-1997, un año antes de la firma

de los Acuerdos de Paz, el comercio entre los dos países ha sido moldeado por dos acontecimientos: el conflicto bélico de 1995 y la decisión 414 de 1997, relativa al perfeccionamiento de la integración económica y comercial entre los países de la Comunidad Andina, estos dos sucesos determinan el comportamiento comercial de esa década entre ambos países. En este sentido se puede observar que, siendo países fronterizos, existe la necesidad y la esperanza de vincularse más estrechamente y de ir solucionando sus problemas.

- El comercio informal (que no ha sido cuantificado) entre las poblaciones fronterizas ha sido inevitablemente constante en las relaciones bilaterales, sin necesidad de ningún acuerdo en ese sentido, y por ende ha sido también el más afectado con las tensiones. El comercio no registrado ha sido una de las prácticas más frecuentes en las relaciones comerciales entre el Ecuador y el Perú, concentrado especialmente en las zonas costeras. Estos sectores, que han estado acostumbrados a vivir en paz, a formar familias y a intercambiar productos, se han visto sujetos a las mismas condiciones de marginalidad, pobreza y olvido de sus respectivos gobiernos. Por esto, estas zonas, en las que se volvía más palpable la necesidad de integración, eran las más interesadas en la solución del problema limítrofe.
- El marco jurídico de la integración entre Perú y Ecuador, por los pasos fronterizos oficialmente aceptados entre Ecuador y Perú y particularmente por el paso fronterizo de Huaquillas – Aguas Verdes, seguido de Macará-La Tina, se fundamenta básicamente en las Decisiones 271, 290, 398, 399, 501, 502, 625, 617, 574, 573, 561, 545, 515, 504, 503, 491, 467, 418, 397, 127, 092 entre otras, de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, relativas al control fronterizo de personas, vehículos y mercaderías por carretera, las mismas que han sido incorporadas al régimen legal ecuatoriano. Existen muchos procedimientos y trámites que se deben cumplir en la frontera ecuatoriano-peruana, a los dos lados, los cuales podrían ser eliminados o reducidos.

- En la práctica existe solo un paso de frontera útil para el control de la mercancía entre Ecuador y Perú, lo cual ocasiona conflictos de intereses y genera los correspondientes mecanismos de presión en las ciudades de Huaquillas y Aguas Verdes, con amplia influencia sobre el transporte internacional y el comercio subregional, produciéndose además, el entorpecimiento de los objetivos de la Comunidad Andina”.
- La práctica del comercio ilegal es permanente en la población. Los gremios formados con mucho poder político local, actúan como elemento de presión para proteger intereses propios de su organización, por lo general para incumplir leyes, convenios, acuerdos y tratados especialmente en el ámbito de la integración; fácilmente pueden paralizar los flujos fronterizos y las actividades urbanas por períodos considerables para reclamar y oponerse a las medidas que puedan afectar sus intereses, por lo general comerciales.
- Respecto del funcionamiento de los servicios para el paso de mercancías, personas y vehículos, se produce la no aplicación de la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina, constituye el principal problema en el flujo de exportaciones e importaciones por las interrupciones que se producen, por la acción de gremios de cargadores que exigen el transbordo de las mercancías.
- Las redes viales tienen un desarrollo desigual de un lado y otro de la frontera. En los años 70, en Ecuador, los militares modernizan y extienden una densa red vial, que sigue bastante bien mantenida. Carreteras asfaltadas o afirmadas permiten circular con vehículos motorizados por todos los cantones durante todo el año. En Perú, no existe una red vial de calidad y densidad comparable a la ecuatoriana; en cuanto a los servicios que se brindan a través de infraestructuras productivas y sociales, no sólo la red vial sino también los sistemas de electrificación, de agua potable, así como de atención de salud y educación son más desarrollados en Ecuador que en Perú, aunque se han detectado carencias y espacios poco o nada

servidos. Se puede afirmar, entonces, que debido a sus condiciones de aislamiento, la población de la sierra piurana es menos integrada al mercado nacional que la población de la sierra lojana y su producción se orienta más hacia el mercado regional y el autoconsumo.

- En cuanto a los controles integrados, no existen centros integrados para atender el comercio binacional. En el lado ecuatoriano las entidades nacionales como la Corporación Aduanera Ecuatoriana y la Policía Nacional (migraciones y seguridad) tienen cada una, instalaciones propias e independientes. En Machala, la capital provincial, existen oficinas de la Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de la Calidad del Agro AGROCALIDAD ex – Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA). En el lado peruano existe un Complejo en Zarumilla a unos 6 Km. de la línea fronteriza donde actúan la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat), el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA), la Dirección de Migraciones y Naturalización, y la Policía Nacional del Perú . En Tumbes hay oficinas del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y el Inrena (control forestal).
- El Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) como un proyecto piloto ubicado en el Eje 1 del Acuerdo de Paz, está formado por un conjunto de infraestructuras e instalaciones que se localizan en una porción del territorio próximo al paso de frontera, que incluye las rutas de acceso, viario interno, recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos y en donde se brindarán servicios complementarios de facilitación y atención al usuario, proyecto cuya implementación estará fundamentada en la aplicación de la normativa andina, compatibilizada con la legislación nacional de cada país.

- Tomando en cuenta, que el proceso de integración andina, ha concebido a la frontera como un factor preponderante para su consolidación, el Plan Binacional Ecuatoriano-Peruano, amparado por la Comisión de Vecindad existente entre ambos países, se creó como un mecanismo bilateral, ágil y eficiente para impulsar precisamente la integración fronteriza y el desarrollo entre las dos naciones, mediante la coordinación y seguimiento de acciones, proyectos y programas en la zona común de las mismas, es por eso que las gestiones que éste a través de sus Capítulos respectivos ha desarrollado, han sido eminentemente amplias, cubriendo de este modo todos los campos de las necesidades y requerimientos de los pueblos, así: educación y cultura, integración física, transporte regular de pasajeros por carretera, río, mar y aire, programas de salud, migraciones, ferias y eventos fronterizos, entre otros.
- Transcurrido más de 10 años desde la firma de la paz, se han registrado importantes avances en el proceso, que incluye, en el caso del Plan Binacional, la definición de los proyectos binacionales, la sistematización y la determinación de la prioridad de los programas de desarrollo productivo y social,
- La provisión de la infraestructura y de los servicios básicos, la generación de fuentes de empleo, la aplicación del nuevo régimen de frontera y de comercio, ha logrado un mejoramiento sustancial de las condiciones de vida de las poblaciones, así como el incremento de la producción y de la riqueza en la región fronteriza.

6.2. RECOMENDACIONES:

- Para que la integración fronteriza peruano-ecuatoriana avance en forma dinámica, conforme lo requiere la Comunidad Andina de Naciones y las deprimidas zonas involucradas, es urgente efectuar un conjunto de acciones de gran trascendencia en los campos de definición de políticas, reformas legales, ejecución de proyectos y cumplimiento de la normativa andina. Es importante

también, profundizar la institucionalización y efectividad de los acuerdos y mecanismos binacionales existentes encargados de la agenda de seguridad fronteriza.

- Es importante el establecimiento de mecanismos para el intercambio de información, coordinación y colaboración entre los responsables de los diferentes servicios fronterizos de control de los dos países, para lo cual se podrían realizar talleres en la frontera, a fin de comunicar las nuevas disposiciones y establecer los medios de simplificación y agilización de trámites, lo que podría dar como resultado incluso, la utilización de servicios únicos comunes para los dos países; por otra parte en el campo de la colaboración estaría la organización y funcionamiento de un sistema de información cruzada peruano-ecuatoriana, que permitiría conocer los volúmenes y valores del comercio andino realizado a través de Huaquillas y Aguas Verdes.
- Se debería implementar laboratorios de análisis de mercaderías, e incrementar programas de capacitación específicos, dirigidos a los funcionarios de los diversos servicios de control, a efecto de que en lo posterior informen suficientemente a los ciudadanos de un país que viajen al otro, sobre los trámites pertinentes, evitando así la presencia de intermediarios.
- La terminación de las carreteras que forman parte de los cinco ejes viales sobre todo en la parte peruana y por ende la apertura de los respectivos pasos de frontera a través de las mismas, así como la construcción y funcionamiento de los Centros Binacionales de Atención en Frontera correspondientes, reducirían sensiblemente los actuales costos políticos y económicos del nudo de Huaquillas-Aguas Verdes. Dichas carreteras, tan pronto como entrasen en funcionamiento, provocarían el apareamiento de nuevos polos de desarrollo, del mismo modo, los pueblos fronterizos podrían sacar sus productos a los mercados, tomando en cuenta además que, no se

cosecharían dichos productos, al no contar con el agua para el riego ni con el servicio de energía eléctrica que también se debería implementar.

- Las autoridades respectivas de los dos países, deberán adoptar las medidas necesarias para que se perfeccione la aplicación de las normas andinas, en especial de las Decisiones 398 y 399 respecto de la tripulación, vehículos y empresas de transporte, así como sobre documentación y remisión de estadísticas e información correspondiente a los registros andinos establecidos, a cargo de la Secretaría General de la Comunidad Andina y a los Países Miembros; así mismo se debe llevar a cabo seminarios- taller sobre "Transporte Internacional de Mercancías y Pasajeros por Carretera en la Comunidad Andina" para superar el desconocimiento y oposición de los sectores público y privado en frontera, sobre estas normas comunitarias.
- Es necesario que las reuniones de la Comisión de Vecindad sean dinamizadas, a efectos de definir y ejecutar acciones conjuntas ya previstas por esta organización, así como también estudiar y atender las propuestas aquí planteadas u otras que se consideren prioritarias, lo cual contribuirá a la obtención de óptimos resultados en el menor tiempo, tomando en cuenta que la integración fronteriza ecuatoriano-peruana, se ha convertido en una estrategia novedosa y complementaria del proceso de integración subregional andina, cuyo objetivo básico es conformar una zona de integración que permita eliminar las tensiones naturales de toda frontera, coadyuvar la formación del mercado ampliado subregional y hacer posible por ende la libre circulación de personas, vehículos y mercancías, con un criterio integracionista de los países andinos.
- Es necesario la distribución permanente de información turística y de interés comercial en la frontera, para los turistas de los diferentes países y los comerciantes de los dos países.

- Es conveniente la eliminación del cuello de botella, que significa el impedimento del paso directo de los vehículos de carga por la frontera, cuyo resultado es el trasbordo de las mercaderías en Huaquillas y Aguas verdes y las dificultades de paso de los vehículos de alquiler, livianos y pesados, incluso dentro de la misma zona fronteriza, comprometiendo a las agremiaciones de ambas ciudades para que den cumplimiento a la normativa andina sobre el tema, y por ende, descarten también las medidas de hecho y las paralizaciones.
- Es fundamental avanzar en el proceso de concertación institucional y técnica de los dos países, a través del Plan Binacional, para armonizar normativas y procedimientos, diseñar y poner en ejecución planes y programas de desarrollo binacional en la frontera, impulsar vigorosos y sostenidos programas de difusión en base a la necesidad de la integración andina y llevar adelante tareas de capacitación y formación de recursos humanos.
- En las zonas fronterizas, es necesario el reentrenamiento de la mano de obra dedicada a las labores de comercio internacional y fronterizo. Mejorar las coberturas de educación y salud. Redireccionar la educación técnica y universitaria a la formación de personas especializadas en el tipo de actividades propias de la zona.
- Privilegiar la puesta en marcha de convenios operativos interinstitucionales en ámbitos específicos, principalmente en materia de lucha contra las drogas y sus delitos conexos, y contrabando; del mismo modo es importante fortalecer los recursos de cooperación binacional para la modernización técnica, la capacitación y la ejecución de planes de acción en seguridad.
- También se considera importante hacer un seguimiento y, cuando se considere útil, apoyar a otros esfuerzos de asociación binacional, entre ellos los programas de educación en salud preventiva similares en la frontera ecuatoriano-peruana, los acuerdos y proyectos entre organizaciones

indígenas de los dos países, los encuentros de empresarios, trabajadores, mujeres, intelectuales, artistas, estudiantes, etc.

- Profundizar la visión integral de las fronteras con base en los ejes de desarrollo, integración, seguridad y cooperación. Fortalecer la institucionalización y pleno funcionamiento de las diversas instancias y mecanismos binacionales de integración y desarrollo fronterizo cerrados en el marco de los Acuerdos de Paz de 1998.
- Así mismo, se considera que la estrategia para alcanzar mayores niveles de integración y de desarrollo fronterizo, pasa necesaria y prioritariamente por el apoyo al Plan Binacional y a sus organismos de administración, entre los principales la Asamblea integrada por los Miembros de la Comisión de Vecindad Peruano-Ecuatoriana, el Directorio Ejecutivo Binacional, los Capítulos Nacionales de los dos países, el Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo, el Comité Coordinador Binacional y el Comité Asesor Internacional.
- Para lograr el desarrollo económico del área fronteriza Ecuatoriano-Peruana, es necesario ampliar programas que mejoren la productividad de las actividades agropecuarias, agroindustria y turismo en la zona, especialmente en el sector de Tumbes y Machala, y promuevan así mismo la creación de actividades manufactureras que le den valor agregado adicional a la agricultura y ganadería.
- Formalización de las actividades comerciales y agropecuarias. Cobertura completa de servicios públicos. Por otra parte es necesario impulsar en el sector de Macará-la Tina un desarrollo económico basado en actividades agroindustriales, y de servicios. Este desarrollo tiene que ser formal y basado en actividades legales, en este sentido la zona tendrá oportunidades importantes como centro de producción agropecuaria, tanto en lo que se refiere a productos de consumo en la región, arroz, fréjol, maíz, plátano, yuca, carne, leche para el mercado peruano y ecuatoriano, los mismos

productos adicionados de vegetales y frutas, puede desarrollarse también, una producción orientada a la exportación a terceros países.

- Adicionalmente se considera importante apoyar y coordinar esfuerzos con otras instancias, principalmente de alcance local, que se han formado a raíz de la firma de la paz entre Ecuador y Perú. Entre estos Organismos se destacan la Asociación de Alcaldes de Municipios del Sur de Ecuador y del Norte de Perú y las Cámaras Binacionales que se encuentran formando principalmente organizaciones gremiales de comerciantes de los Departamentos de Piura y Tumbes en Perú y de las provincias de Loja y El Oro en Ecuador.
- La dotación de la infraestructura y de los servicios básicos; la generación de fuentes de empleo, la aplicación del nuevo régimen de frontera y de comercio, orientados a lograr un mejoramiento sustancial de las condiciones de vida de las poblaciones, así como un incremento notable de la producción y de la riqueza de la zona fronteriza de los dos países.
- Proporcionar un marco apropiado y atractivo para la inversión privada y conducir a potenciar los esfuerzos locales y vecinales en la región fronteriza, como fruto de la vitalidad de la sociedad civil, de la visión y eficacia de los gobiernos nacionales y locales, y como resultado de las oportunidades que surjan del propio proceso, en el entendido de que el Plan propuesto por los dos gobiernos no es algo inalterable, sino que es producto de la participación ciudadana organizada a través de los gobiernos seccionales, de organismos regionales de desarrollo, de los Ministerios respectivos, cuyas prioridades han sido determinadas por ellos mismos y sujeta la distribución de sus recursos a una equidad regional basada principalmente en el porcentaje de la población y en sus necesidades básicas.
- Es importante prever la configuración de un programa de reinserción económica y de capacitación para las personas que serán desplazadas por el

desarrollo y la modernización del comercio binacional. Entre este grupo de beneficiarios se destacan los cargadores y tricicleros, que quedarán cesantes en la medida en que el comercio entre los dos países se haga en forma directa, evitando el trasbordo en el paso de frontera Huaquillas-aguas-Verdes. Tomando en cuenta que en los programas del Plan Binacional, no se ha contemplado esta problemática.

- En la parte de Macará- La Tina es importante desarrollar centros de estudio que capaciten a la fuerza de trabajo en las habilidades necesarias para la agricultura, la agroindustria y los servicios conexos. Además será necesario dotar a la región de servicios públicos adecuados en cobertura y calidad, lo mismo que de servicios de salud y educación.
- Actualizar y fortalecer los acuerdos en materia de sanidad animal y vegetal, para mejorar el control sanitario en la zona de frontera y facilitar el intercambio comercial de productos agropecuarios, impulsar la cooperación en el campo pesquero.
- Aprovechar de manera coordinada recursos mineros en zona fronteriza, así como expandir e interconectar sus respectivos sistemas eléctricos a escala vecinal, regional y nacional.
- Establecer mecanismos y realizar esfuerzos conjuntos de cooperación para el desarrollo del turismo internacional, binacional y fronterizo.
- Desarrollar estudios y proyectos ambientalmente sostenibles para el mejoramiento de las condiciones de vida de las comunidades nativas, contando con la activa participación de sus pobladores.
- Considerando que la organización y los procesos en los Centros Binacionales de Atención en Frontera –CEBAF- se encuentran en una fase inicial de implantación, es de vital importancia ejecutar un plan de

fortalecimiento que se traduzca en la realización de capacitaciones a los funcionarios de las entidades que participarán en el CEBAF de Perú y Ecuador a fin de concienciar y comprometer su participación activa, proyectando un factor de éxito que incida en las principales necesidades y prioridades de aprendizaje que se requieran, asimismo, asegurar que los funcionarios y colaboradores brinden el mejor de sus aportes, en el lugar asignado, obteniendo los objetivos esperados.

- De igual forma, una intensiva divulgación y aprendizaje de los procesos que se pondrán a disposición en el CEBAF, permitirá potenciar la utilización de los pasos en frontera, lo cual definitivamente se verá reflejado en la mayor utilización de las nuevas infraestructuras a instalarse y por ende en un gran potencial de desarrollo en la zona adyacente a los Ejes Viales proyectados entre Ecuador y Perú.

En síntesis, el contexto político, jurídico, socio-económico, y cultural, es adecuado, puesto que ambos países viven tiempos de modernización, de apertura y de reformas estructurales profundas; los actores económicos empiezan a mostrar nuevas aperturas frente a dogmas del pasado, corresponde entonces asumir decisiones que los tiempos y la demanda de desarrollo plantean.

BIBLIOGRAFÍA.-

1. ARAGAO, José María : "La Integración en América Latina", Revista: Integración Latinoamericana, INTAL-BID No.196; Gráfica Integral, Buenos Aires-Argentina, diciembre 1993.
2. BARRIGA LOPEZ, Leonardo: Compendio integración y mercados económicos. Casa de las Cultura Ecuatoriana Benjamín Carrión, Fondo Editorial C.C.E. Abril 2001, Quito, Ecuador.
3. CAMACHO OMISTE, Edgar: "Pacto Andino: La Integración Vive", Revista Nueva Sociedad No. 111, Editorial Pomaire; Caracas- Venezuela, febrero 1991.
4. CARDENAS BUSTIOS, Jorge: "Transporte e Integración en el Grupo Andino", Revista: Integración Latinoamericana INTAL-BID No.143; Imprenta Alsina; Buenos Aires- Argentina, mayo 1990.
5. CARDENAS, Manuel José: "Implicaciones del Regionalismo Abierto en el Ordenamiento Jurídico del Acuerdo de Cartagena"; Revista: Integración Latinoamericana, INTAL-BID No. 192; Gráfica Integral, Buenos Aires- Argentina, agosto 1993.
6. CARRERA DE LA TORRE,Luis: "La Integración Fronteriza Ecuatoriano-Peruana" , Edición apoyada por el Proyecto PNUD/ECU/90/002, Quito-Ecuador, mayo 1991.
7. CASTRO CRUZ, Favio: "La Integración: Base Fundamental del Progreso", Revista: Integración, No. 1 de la Cámara de Comercio Ecuatoriana-Colombiana, CAMECOL, Quito-Ecuador, septiembre 1995.
8. CAZAR, Efraín: "La Teoría Tradicional de la Integración Económica: Es directamente aplicable para el caso de los Países en Desarrollo", Revista del

Banco Central de Ecuador: Cuestiones Económicas, No. 7; Quito-Ecuador, septiembre 1987.

9. CORNEJO CASTRO, Boris: "Paso de Frontera: Huaquillas-Aguas Verdes", Proyecto: ATN/SF-4040-PE, Subprograma II: Facilitación de Trámites en Fronteras; 15 de junio de 1993, Pág.. 41.
10. CRESPO, Teodoro: "Pacto Andino al Rojo Vivo"; Editorial de la Casa de Cultura Ecuatoriana, Quito-Ecuador 1981.
11. DAVILA ANDRADE, Oswaldo: "Las Reformas al Pacto Andino"; Diario "El Comercio", Revista "Martes Económico", septiembre 19 de 1995, pgs. 3 y 4; Quito-Ecuador.
12. DURAN PONCE, Augusto: "Derecho de Integración", Editorial Universitaria, Quito-Ecuador.
13. FUENTES HERNANDEZ, Alfredo: "Integración y Desarrollo de América Latina en el Decenio de 1990"; Revista Integración Latinoamericana INTAL-BID, No. 148, Imprenta Alsina, Buenos Aires-Argentina, agosto 1989.
14. GONZALEZ POSSE, Ernesto: "Las Iniciativas de Integración Fronteriza"; Revista Integración Latinoamericana, INTAL-BID No. 156, Gráfica Integral, Buenos Aires-Argentina, mayo 1990.
15. LÓPEZ CONTRERAS Jimmy: "Ecuador-Perú Antagonismo, negociación e intereses nacionales", Primera Edición, Ediciones Abya Ayala, octubre de 2004.
16. PLAN BINACIONAL DE DESARROLLO DE LA REGIÓN FRONTERIZA PERÚ-ECUADOR, CAPÍTULO PERÚ, "Perú-Ecuador, 10 años de Paz y Desarrollo 1998-2008", Lima-Perú, octubre de 2008.

17. PICO MANTILLA, Galo: "Derecho Andino"; Editorial Impreseñal, Segunda Edición, Quito-Ecuador 1992.
18. SAMANIEGO MADERO, Marcelo: "Mecanismos de Integración y Cooperación Subregional"; Primera Edición AFESE-ILDIS; Gráfica Araujo, Quito-Ecuador, abril 1995.
19. SOTO ORTIZ, Fanny: "Ecuador en la Integración Económica, Social y Cultural de la Iniciativa Regional de América del Sur", Tesis Doctoral , Universidad Central del Ecuador, Facultad de Jurisprudencia, 2005.
20. TERAN CEVALLOS, Mauro: "Derecho de la Integración"; Editorial Universitaria, Quito-Ecuador 1978.
21. URIBE RESTREPO, Fernando: "El Derecho de la Integración en el Grupo Andino"; Artes Gráficas Señal, Quito-Ecuador 1990.
22. VARIOS AUTORES : "Derecho de la Integración Latinoamericana"; Ediciones Depalma, Buenos Aires-Argentina 1969.

FUENTES REFERENCIALES DE CONSULTA

1. ACTA DE BARAHONA: Cartagena de Indias, Colombia, diciembre 05 de 1991. Departamento de Asuntos Internacionales del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones del Ecuador.
2. ACTA DE CARACAS: Caracas, Venezuela, mayo 20 de 1991. Departamento de Asuntos Internacionales del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones del Ecuador.

3. ACTA DE LA PAZ: La Paz, Bolivia, diciembre 03 de 1990. Departamento de Asuntos Internacionales del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones del Ecuador.
4. ACTA DE TRUJILLO: Trujillo, Perú, marzo de 1996. Departamento de Asuntos Internacionales del Ministerio de Obras públicas y Comunicaciones del Ecuador.
5. BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO: "El Proceso de Integración en América Latina en 1990", Publicación No. 362; Imprenta Argentina; Buenos Aires-Argentina, julio 1991.
6. BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO: Grupo Consultivo Regional Andino, "Plan Andino de Cooperación Transfronteriza"; Informe enero 2001.
7. COMISIÓN DE VECINDAD ECUATORIANO-PERUANA; Comisión Nacional Ecuatoriana, "Selección de Instrumentos Bilaterales", Tomo N0. 1, Quito-Ecuador, diciembre 1999.
8. COMISIÓN DE VECINDAD ECUATORIANO-PERUANA; Comisión Nacional Ecuatoriana, "Plan Binacional – Capítulo- Ecuador", Tomos N0. III, IV y V, Quito-Ecuador, período 2001-2007.
9. COMUNICADO DE BRASILIA, Reunión de Presidentes de América del Sur, Septiembre 1 DE 2000.
10. COMUNIDAD EUROPEA, Términos de Referencia para Estudios Definitivos de Ingeniería de Rehabilitación Vial Carretera Piura-Guayaquil", año 2000, Pág. 6.
11. CORPORACION ANDINA DE FOMENTO: "Proyectos Viales de Integración Andina"; Editora Guadalupe Ltda. Santafé de Bogotá-Colombia, enero 1993.

12. DECISIONES 257, 271, 289, 327, 398, 399, 459, 501 y 502 DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES.
13. DECLARACION DE GALAPAGOS: COMPROMISO ANDINO DE PAZ, SEGURIDAD Y COOPERACION. Galápagos-Ecuador, diciembre 20 de 1989. Departamento de Asuntos Internacionales del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones del Ecuador.
14. JUNTA DEL ACUERDO DE CARTAGENA: "Consideraciones Generales Sobre los Servicios en el Grupo Andino"; Documento J/IF/C/042/95, de junio 15 de 1995, Lima-Perú.
15. LEY DE DOCUMENTACION DE VIAJE Y SU REGLAMENTO APLICATIVO Corporación de Estudios y Publicaciones; actualizado a marzo de 1994, Quito-Ecuador.
16. LEY DE EXTRANJERIA Y SU REGLAMENTO APLICATIVO, Corporación de Estudios y Publicaciones; actualizado a marzo de 1994, Quito-Ecuador.
17. LEY DE MIGRACION Y SU REGLAMENTO APLICATIVO Corporación de Estudios y Publicaciones; actualizado a marzo de 1994, Quito-Ecuador.
18. LEY DE SEGURIDAD NACIONAL: Secretaría del Consejo de Seguridad Nacional; actualizado a 1995, Quito-Ecuador.
19. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL ECUADOR, Texto del "Acuerdo Amplio Peruano - Ecuatoriano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad", Selección de Instrumentos Bilaterales, mayo-diciembre de 1999, Quito-Ecuador.

20. VARIOS DOCUMENTOS DE TRABAJO DE ORDEN TÉCNICO, ECONÓMICO Y JURÍDICO, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Dirección de Planeamiento de Seguridad para el Desarrollo Nacional – DIPLASEDE-.

WEB.-

www.bce.fin.ec

www.comexi.gov.ec

www.comunidadandina.org

www.caf.com

www.iirsa.org

www.planbinacional.gov.ec

www.planbinacional.org.pe

ANEXOS

ANEXO No. 1

**ACUERDO AMPLIO ECUATORIANO PERUANO DE INTEGRACIÓN
FRONTERIZA, DESARROLLO Y VECINDAD
(Brasilia, 26 de octubre de 1998)**

**ACUERDO AMPLIO ECUATORIANO PERUANO DE INTEGRACIÓN
FRONTERIZA, DESARROLLO Y VECINDAD Y SUS ANEXOS**
(Brasilia, 26 de octubre de 1998)

**ACUERDO AMPLIO ECUATORIANO-PERUANO DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA,
DESARROLLO Y VECINDAD**

CONSIDERANDOS

TÍTULO I Normas Generales

TÍTULO II La Comisión de Vecindad

Título III El Fortalecimiento de la Cooperación Bilateral

Título IV Régimen Fronterizo

Título V El Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza

Capítulo 1 El Plan Binacional

Capítulo 2 El Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo

Capítulo 3 El Grupo Consultivo de Financiamiento Internacional

Capítulo 4 El Grupo Binacional de Promoción de la Inversión Privada

Título VI Artículos Finales

Anexos

1. Reglamento de la Comisión de Vecindad
2. Convenio sobre el Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves
3. Reglamento de los Comités de Frontera
4. Estructura Organizativa del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza
5. Programas del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza
6. Estructura Organizativa del Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo

**ACUERDO AMPLIO ECUATORIANO-PERUANO DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA,
DESARROLLO Y VECINDAD**

Los Gobiernos de la República del Ecuador y de la República del Perú:

Recogiendo la aspiración de ambos pueblos de que sus relaciones se desarrollen de modo permanente en un clima de paz, concordia, entendimiento y cooperación que permita potenciar el rico y diverso caudal de tradición, historia, cultura y recursos que los une;

Seguros de que la nueva etapa de relación que se inicia entre los dos países ofrecerá promisorias perspectivas de progreso para los pueblos peruano y ecuatoriano, a través de la integración y la cooperación que asegure la paz y el progreso de ambas naciones;

Persuadidos de que dicha cooperación facilitará el desarrollo económico y social, así como la integración de ambos pueblos, contribuyendo a mejorar su calidad de vida y las posibilidades de progreso de las generaciones futuras;

Teniendo en cuenta que las poblaciones fronterizas y sus autoridades y entidades representativas deben constituirse en actores principales de la integración y de la cooperación en las áreas de frontera, promoviendo el desarrollo y una fructífera relación de vecindad entre sus habitantes;

Conscientes de la necesidad de actualizar y perfeccionar los mecanismos existentes entre ambos países para promover la cooperación e integración bilateral y facilitar el tránsito y la circulación de personas, bienes y medios de transporte entre los dos países;

Afirmando que la promoción, el respeto y la protección de los derechos de las personas constituye exigencia básica para que la integración fronteriza y la cooperación entre el Ecuador y el Perú satisfagan los intereses y las aspiraciones de los dos pueblos;

Convencidos de la importancia de armonizar políticas de desarrollo para el aprovechamiento sostenible de los ecosistemas en la frontera común, que hagan posible la preservación y protección de la biodiversidad y el aprovechamiento racional de los recursos compartidos; y decididos a apoyar el desarrollo sustentable de las comunidades nativas de la región fronteriza fortaleciendo su identidad cultural; y,

De conformidad con la voluntad expresada en la Declaración de Brasilia del 26 de noviembre de 1997 y en el Cronograma para su Aplicación acordado en Río de Janeiro el 19 de enero de 1998;

Han convenido en suscribir el presente **Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad**.

TÍTULO I

Normas Generales

Artículo 1

El Ecuador y el Perú otorgan la mayor prioridad a la integración fronteriza, la cooperación mutua y el desarrollo conjunto a través de la ejecución de programas, proyectos y actividades conjuntas, en el marco de las relaciones de buena vecindad que han decidido construir los dos Estados.

Artículo 2

El ámbito de aplicación del presente Acuerdo es el territorio de ambos países. Los distintos convenios que se celebren sobre la base de este Acuerdo precisarán, según fuere necesario, sus ámbitos específicos de aplicación.

Artículo 3

Las Partes otorgarán las facilidades necesarias para impulsar la buena vecindad entre los habitantes de la región fronteriza y, en particular, de la juventud, mediante eventos y programas educativos, deportivos, ecológicos y culturales.

Artículo 4

El *Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad* se estructura en base a los siguientes componentes básicos:

- e) La Comisión de Vecindad;
- f) El Fortalecimiento de la Cooperación Bilateral;
- g) El Régimen Fronterizo; y,
- h) El Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza.

TÍTULO II

La Comisión de Vecindad

Artículo 5

Se establece la Comisión de Vecindad Ecuatoriano-Peruana como instancia y mecanismo de nivel político y representativo para impulsar, apoyar y coordinar los programas, proyectos y actividades que generen acercamiento y comunidad de intereses entre el Ecuador y el Perú. La Comisión de Vecindad establecerá las orientaciones generales para la cooperación bilateral, la aplicación del régimen fronterizo y para la buena marcha del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza.

Artículo 6

La Comisión de Vecindad estará constituida por una Comisión Nacional Ecuatoriana y por una Comisión Nacional Peruana y se reunirá en sesión ordinaria, en forma alternada en el Ecuador y en el Perú, cuando menos una vez al año.

El funcionamiento de la Comisión de Vecindad y de las Comisiones Nacionales que la conforman estará regido por el Reglamento que consta como Anexo 1 de este Acuerdo. La Comisión podrá aprobar las modificaciones de dicho Reglamento que estime necesarias a la luz de los requerimientos derivados de su aplicación.

Artículo 7

Las Comisiones Nacionales estarán presididas por los Ministros de Relaciones Exteriores y compuestas por representantes de los sectores público y privado de cada país. Los Ministerios de Relaciones Exteriores del Ecuador y del Perú cumplirán la función de Secretaría Ejecutiva de cada Comisión Nacional.

Artículo 8

La Comisión de Vecindad establecerá Comités Técnicos Binacionales encargados de impulsar acciones de beneficio recíproco y preparar programas y proyectos de interés común para ambos países en los temas de su competencia. Los Comités estarán compuestos de secciones nacionales de uno y otro país, integradas por especialistas que podrán provenir de los sectores público y privado.

Sin perjuicio de las atribuciones que permiten a la Comisión de Vecindad establecer los Comités Técnicos Binacionales que considere necesarios, así como dar por terminados los trabajos de aquellos que hubieren cumplido con sus objetivos, se establecen inicialmente los siguientes Comités Técnicos Binacionales:

- de Régimen Fronterizo;
- de Facilitación del Comercio;
- de Educación;
- de Salud; y
- de Pesquería

En el ejercicio de sus atribuciones, las secciones nacionales de los Comités Técnicos Binacionales coordinarán y efectuarán las consultas que estimen necesarias con las autoridades y las entidades locales, regionales y nacionales de sus respectivos países.

Artículo 9

Los Comités Técnicos Binacionales podrán constituir Grupos de Trabajo Binacionales compuestos de representantes de los sectores público y privado de los dos países que tendrán mandatos específicos por un período de tiempo determinado

TÍTULO III**El Fortalecimiento de la Cooperación Bilateral****Artículo 10**

A través de los mecanismos adecuados, en especial la Comisión de Vecindad, las Partes buscarán actualizar, ampliar y fortalecer los acuerdos de cooperación bilateral vigentes y establecerán nuevos convenios en otras áreas que estimen prioritarias y de interés mutuo.

Artículo 11

Las Partes darán prioridad a las siguientes líneas de acción:

- a) Ampliar y fortalecer los convenios y programas de cooperación científica y técnica en campos de relevancia para el desarrollo económico y social, tales como el transporte, la irrigación, el turismo, la agricultura y agroindustria, la minería y la energía, propiciando, entre otras actividades, el intercambio de conocimientos y experiencias, la capacitación y entrenamiento de recursos humanos y el intercambio de expertos en asuntos de interés compartido.
- b) Intensificar la colaboración en los esfuerzos de prevención en salud, campañas inmunológicas y de saneamiento ambiental, sea directamente, o con apoyo de la Organización Mundial de la Salud, la Organización Panamericana de la Salud, el Convenio Hipólito Unanue, la UNICEF y otros organismos que desarrollen actividades en este campo.
- c) Aprovechar la infraestructura y los servicios educativos de ambos países en la zona de frontera y estimular los intercambios educativos en el ámbito escolar y universitario, así como promover el conocimiento mutuo de las diversas expresiones culturales. Para ello, conviene en fortalecer los acuerdos vigentes en materia de cooperación educativa y cultural.
- d) Coordinar las tareas de prevención de desastres naturales, tales como los ocasionados por el Fenómeno El Niño, e intensificar el apoyo mutuo para contrarrestar sus efectos dañinos, particularmente en la zona de frontera, a través de las entidades nacionales de defensa civil y al amparo del Convenio sobre Desastres Naturales de 1997.
- e) Actualizar y fortalecer los acuerdos vigentes en materia de salud animal y vegetal para mejorar el control sanitario en la zona de frontera y facilitar el intercambio comercial de productos de origen agropecuario.
- f) Impulsar la cooperación bilateral en el campo pesquero a través de un Acuerdo Marco de cooperación entre sus respectivos institutos especializados y establecer un régimen de pesca artesanal e industrial para regular, con un sentido de colaboración y mutuo beneficio, las operaciones pesqueras en la zona fronteriza.
- g) Aunar esfuerzos en la prevención y represión de actos delictivos, así como coordinar las labores nacionales de lucha contra el tráfico ilícito de drogas, para lo cual las Partes suscribirán convenios de cooperación policial y judicial en el plazo mas breve posible.

- h) Suscribir un Convenio para el reconocimiento mutuo de sentencias y la repatriación de nacionales, que hubieren sido sentenciados.
- i) Aprovechar de manera coordinada los recursos mineros que se encuentran en las zonas fronterizas de los territorios de ambos países conforme al marco jurídico que establezcan las Partes a través de un Convenio sobre Integración y Complementación Minera.
- j) Expandir, interconectar y aprovechar de manera coordinada sus respectivos sistemas eléctricos a escala vecinal, regional y nacional conforme al marco jurídico que establezcan las Partes a través de un Convenio de integración eléctrica, el cual promoverá oportunidades comerciales conjuntas en este campo.
- k) Establecer mecanismos y realizar esfuerzos conjuntos de cooperación para el desarrollo del turismo internacional, binacional y fronterizo. Las partes emprenderán proyectos conjuntos de promoción de los circuitos turísticos de interés mutuo.
- l) Desarrollar estudios y proyectos ambientalmente sostenibles para el mejoramiento de las condiciones de vida de las comunidades nativas, contando con la activa participación de sus pobladores.

TÍTULO IV

Régimen Fronterizo

Artículo 12

Las Partes otorgan prioridad a los programas y proyectos destinados a establecer y facilitar los servicios a los flujos turístico y comercial en la frontera común mediante la suscripción de un Convenio sobre el Tránsito de Personas. Vehículos. Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves, que consta como Anexo 2 del presente Acuerdo.

En el Apéndice B de dicho Convenio constan la conformación y las atribuciones del Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo.

Artículo 13

Se establece los Comités de Frontera como mecanismos de coordinación binacional, subsidiarios del Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo, encargados de supervisar y colaborar en la aplicación de los acuerdos en materia de régimen fronterizo. En el Anexo 3 del presente Acuerdo se incorpora el Reglamento de los Comités de Frontera.

Artículo 14

En adición a los pasos de frontera terrestres existentes en Aguas Verdes - Huaquillas y en La Tina-Macarará, las Partes convienen en habilitar nuevos pasos de frontera en Cariamanga-Ayabaca. Lalamor - El Alamor y Zumba – Namballe, los que deberán entrar en funcionamiento en un plazo no mayor de 180 días.

Mediante Canje de Notas las Partes podrán establecer otros Pasos de Frontera y habilitarán las instalaciones que fueren necesarias para atender los requerimientos de los tráficó que se generen en ambos lados de la frontera y para favorecer el comercio entre los dos países. El mismo procedimiento permitirá suprimir alguno de los existentes cuando ello fuese considerado conveniente por ambas Partes.

Artículo 15

Durante el primer año de vigencia del presente Acuerdo, las Partes mejorarán y ampliarán las instalaciones administrativas y concentrarán y simplificarán los controles en cada uno de los pasos de frontera. Se instalarán los Centros Nacionales de Frontera, CENAF, donde la realidad vecinal lo requiera. Los primeros CENAF serán construidos en los pasos de frontera Aguas Verdes - Huaquillas y La Tina - Macará. Posteriormente se construirán CENAFS en Lalamor - El Alamor y Zumba -Namballe.

Artículo 16

Las Partes también se comprometen a suscribir, en un plazo de 120 días, un Acuerdo sobre Ferias y Festivales de Frontera que reemplace a los instrumentos vigentes en la materia y contribuya a la promoción del comercio y al intercambio cultural y turístico en la región fronteriza.

Artículo 17

Las Partes establecerán un Comité Binacional para la Promoción y Protección de los Derechos de las Personas en la Región Fronteriza Ecuatoriano-peruana

TÍTULO V**El Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza y su Financiamiento****CAPÍTULO 1****El Plan Binacional****Artículo 18**

Con el propósito de elevar el nivel de vida de las poblaciones del sur y oriente del Ecuador y del norte y nor-orientes del Perú, y a fin de impulsar la integración y la cooperación entre los dos países, las Partes acuerdan llevar adelante un Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza, que tendrá una duración de diez (10) años y que se ejecutará de conformidad con los lineamientos generales descritos en el presente título.

Artículo 19

Con la finalidad de ordenar la captación de recursos y promover la adecuada ejecución de sus programas y proyectos, el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza contará con la siguiente estructura funcional:

- Un Directorio Ejecutivo Binacional, que estará integrado por los Capítulos Ecuatoriano y Peruano; y,
- Un Comité Asesor Internacional.

La Estructura Organizativa del Plan se describe en el Anexo

Artículo 20

El Plan contempla los siguientes cuatro Programas:

- Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva;
- Programas Nacionales Ecuatoriano y Peruano de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Productiva en las Regiones Fronterizas;
- Programas Nacionales Ecuatoriano y Peruano de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura

- Social y de Aspectos Ambientales en las Regiones Fronterizas; y,
- Programas de Promoción de la Inversión Privada.

El contenido de cada programa está descrito en el Anexo 5 de este Acuerdo.

En el desarrollo de los programas y proyectos incluidos en el Plan se deberá necesariamente considerar el impacto ambiental de las obras a ser ejecutadas. Además, cuando sea necesario, con la finalidad de lograr eficiencia en las inversiones y un adecuado ordenamiento territorial, se harán estudios de zonificación ecológica económica o se tomará en cuenta los estudios existentes.

En adición a los proyectos derivados de los anexos mencionados en el presente artículo, las Partes podrán presentar, directamente o por intermedio de la Comisión de Vecindad, proyectos específicos a ser incluidos en el Plan Binacional.

Artículo 21

Las Partes se comprometen, dentro de los términos previstos en el presente Acuerdo, a desarrollar y construir el eje de interconexión vial Méndez- Yaupi-Borja. (Campanquiz-Santiago) -u otra alternativa que pudiera ser considerada de conformidad con el presente Acuerdo- contemplado en el Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva que forma parte del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza. Es intención de las Partes que el eje vial antes mencionado quede concluido hasta el año 2005, para lo cual las Partes, al entrar en vigor el presente Acuerdo, buscarán en fuentes internacionales la financiación que permita desarrollar el proyecto. Obtenida dicha financiación, las Partes procederán a desarrollar el proyecto en sus respectivos componentes nacionales, teniendo en cuenta la intención manifestada de dar término a las obras dentro del plazo señalado.

Igualmente, se comprometen una vez concluidas las obras a garantizar el mantenimiento de la transitabilidad del eje vial mencionado.

Artículo 22

Los principales mecanismos financieros que serán utilizados para obtener los recursos necesarios para la ejecución del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza serán los siguientes:

- Aportes y gestiones directas de los Gobiernos del Ecuador y del Perú;
- Un Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo;
- Un Grupo Consultivo de Financiamiento Internacional Ecuador-Perú;
- Un Grupo Binacional de Promoción de la Inversión Privada; y,
- Otros.

Artículo 23

El Directorio Ejecutivo Binacional del Plan contará con un Comité Asesor Internacional integrado por representantes de los países e instituciones que participen en el financiamiento del Plan.

El Directorio Ejecutivo Binacional presentará un informe anual de sus actividades a la Comisión de Vecindad y al Comité Asesor Internacional.

Artículo 24

El Directorio Ejecutivo Binacional del Plan se reunirá de manera alternada en el Ecuador y en el Perú.

CAPÍTULO 2

El Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo

Artículo 25

A fin de promover y apoyar el financiamiento de los programas y proyectos pequeños y medianos previstos en el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza, las Partes convienen en crear un Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo Ecuador-Perú.

El Fondo se constituirá con aportes de recursos provenientes de los Gobiernos del Ecuador y del Perú, de los países amigos, de instituciones multilaterales, de organizaciones no gubernamentales y de otras organizaciones privadas.

El Fondo emitirá Certificados de Paz y Desarrollo por cada cinco (5) millones de dólares americanos recibidos y podrá celebrar convenios para obtener aportes no reembolsables bajo otras modalidades de cooperación.

Artículo 26

El Fondo Binacional administrará sus recursos principalmente a través de cuatro ventanillas de acceso diseñadas para financiar directamente los proyectos pequeños y medianos incluidos en los programas básicos del Plan que figuran en el artículo 20 de este Acuerdo y los estudios y trabajos requeridos para la ejecución de los mismos, así como para apoyar la inversión privada de mayor cuantía.

Las ventanillas de acceso proporcionarán recursos para lo siguiente:

- a) Para la ejecución de proyectos de participación ciudadana y de desarrollo comunitario.
- b) Para la construcción y mejoramiento de la infraestructura social, productiva, ambiental y de servicios.
- c) Para el financiamiento de la mediana, pequeña y micro empresa.
- d) Para la preparación de proyectos y para la promoción de la inversión privada.

Artículo 27

El Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo estará regido por la Estructura Organizativa establecida en el Anexo 6 de este Acuerdo, el mismo que podrá ser elevado a la categoría de Estatuto aprobado por las Partes. El Fondo tendrá una Asamblea, un Directorio y una Secretaría Ejecutiva.

CAPÍTULO 3

El Grupo Consultivo de Financiamiento Internacional

Artículo 28

A fin de apoyar el financiamiento de los proyectos de mayor envergadura previstos en el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza, las Partes convienen en promover, de manera conjunta, la organización y convocatoria a un Grupo Consultivo de Financiamiento Internacional.

Con este fin, las Partes buscarán el apoyo del Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, las agencias especializadas del sistema de Naciones Unidas, las agencias del sistema interamericano, los Gobiernos de los países amigos y otras fuentes de financiamiento internacional.

Artículo 29

La convocatoria al Grupo Consultivo de Financiamiento Internacional se hará cuando se disponga de los estudios necesarios para los programas y proyectos de mayor envergadura contemplados en el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza.

CAPÍTULO 4

Grupo Binacional de Promoción de la Inversión Privada

Artículo 30

Se establece el Grupo Binacional de Promoción de la Inversión Privada Ecuador-Perú con el objeto de promover las inversiones de empresarios ecuatorianos, peruanos o de terceros países en proyectos binacionales o nacionales ubicados en las regiones fronterizas. El Grupo diseñará los mecanismos para estudiar las posibilidades de inversión existentes y difundirlas adecuadamente entre los inversionistas potenciales.

TÍTULO VI

Artículos finales

Artículo 31

La solución de las controversias que puedan surgir de la aplicación de algún aspecto de este Acuerdo, o de los Convenios suscritos en el marco del mismo, deberá ser alcanzada en forma directa entre las Partes, las que, previamente, procurarán encontrar una solución a la controversia en cuestión, en el marco de la Comisión de Vecindad.

Sin perjuicio de lo establecido en este artículo, los Convenios que las Partes suscriban en el marco del presente Acuerdo podrán establecer procedimientos específicos para la solución de controversias que respondan a la naturaleza de cada Convenio.

Artículo 32

Las Partes realizarán un amplio esfuerzo de difusión del presente Acuerdo, así como programas de capacitación de los funcionarios y de las personas que participen directamente en su ejecución.

Artículo 33

El presente Acuerdo entrará en vigor después de haber sido aprobado por las Partes conforme a sus respectivos ordenamientos jurídicos.

Artículo 34

El presente Acuerdo será de duración ilimitada, pudiendo cualquiera de las Partes proceder a su denuncia formal por escrito a la Cancillería de la otra Parte con un plazo no menor de seis meses de anticipación. La denuncia del Acuerdo no implicará la denuncia de los Convenios, acuerdos o mecanismos suscritos en el marco de éste, los que podrán contener procedimientos de denuncia adecuados a su respectiva naturaleza.

El presente Acuerdo entrará en vigencia en forma simultánea con aquellos otros que en esta misma fecha se suscriben y que forman parte de la solución global y definitiva a que se refiere el punto sexto del Cronograma de Aplicación de la Declaración de Brasilia, aprobado por las partes el 19 de enero de 1998 y en las condiciones que en el mismo se establecen.

El presente Acuerdo se firma en dos ejemplares igualmente válidos, en idioma Castellano, en la ciudad de Brasilia a los veintiséis días del mes de octubre de 1998.

f.) José Ayala Lasso, Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Ecuador.

f.) Fernando de Trazegnies Granda, Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Perú.

A N E X O N° 1

REGLAMENTO DE LA COMISIÓN DE VECINDAD ECUATORIANO-PERUANA

I. NATURALEZA Y OBJETIVOS

Artículo 1.- La Comisión de Vecindad Ecuatoriano-Peruana es la instancia de nivel político y de carácter representativo encargada de impulsar, apoyar y coordinar en forma dinámica la cooperación e integración entre los dos países, prestando especial atención al desarrollo de las regiones fronterizas y a la complementación empresarial y productiva. Está conformada por representantes de alto nivel de los sectores público y privado del Ecuador y del Perú.

Artículo 2.- La Comisión de Vecindad Ecuatoriano-Peruana identifica y promueve los proyectos e iniciativas que generen una comunidad de intereses, económica y socialmente significativos para ambos países, con particular énfasis en el mejoramiento de la infraestructura, de los servicios y del aprovechamiento de los recursos compartidos.

Artículo 3.- La Comisión de Vecindad está presidida por los Ministros de Relaciones Exteriores de los dos países. Su estructura no sustituye a institución nacional o mecanismo bilateral alguno, sino que armoniza y agiliza la consecución de sus objetivos.

Artículo 4.- La Comisión de Vecindad considera todos los lemas que tienen relación con el desarrollo económico y social armónico y mancomunado y que promueven la cooperación e integración de los dos países, con prioridad en las regiones fronterizas.

Artículo 5.- La Comisión de Vecindad alentará los vínculos de todos los sectores de la sociedad civil entre los dos países, incluyendo los intercambios comerciales y la inversión privada.

II.- ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

De la Comisión de Vecindad

Artículo 6.- La Comisión de Vecindad está conformada por dos Comisiones Nacionales bajo la Presidencia de los Ministerios de Relaciones Exteriores de Ecuador y Perú, respectivamente.

Artículo 7.- La Comisión de Vecindad se reúne por lo menos una vez al año o cuando los Gobiernos lo decidan, en forma alternada, en el Ecuador y en el Perú, preferentemente en una ciudad fronteriza.

De las Comisiones Nacionales

Artículo 8.- Las Comisiones Nacionales identifican y proponen las orientaciones generales para la cooperación e integración bilateral ecuatoriano-peruana.

Artículo 9.- Conforman las Comisiones Nacionales representantes de los sectores público y privado vinculados a la relación de vecindad que los Gobiernos designen, guardando equivalencia en su respectivo nivel y composición.

Artículo 10.- Las Comisiones Nacionales se reúnen periódicamente a convocatoria de los Ministros de Relaciones Exteriores o de los Secretarios Ejecutivos Nacionales, quienes presidirán las sesiones en ausencia de los Ministros.

De la Secretaría Ejecutiva Binacional

Artículo 11.- La Secretaría Ejecutiva Binacional está conformada por dos Secretarías Ejecutivas Nacionales, una ecuatoriana y una peruana.

Artículo 12.- La Secretaría Ejecutiva Binacional establece las prioridades de las acciones a realizar y es responsable de supervisar el cumplimiento de los programas, proyectos y actividades comprometidos.

Artículo 13.- La Secretaría Ejecutiva Binacional se reúne semestralmente o cuando los Ministerios de Relaciones Exteriores de los dos países lo crean conveniente, en forma alternada, en el Ecuador y en el Perú.

De las Secretarías Ejecutivas Nacionales

Artículo 14.- Las Secretarías Ejecutivas Nacionales están conformadas por funcionarios designados por los Ministros de Relaciones Exteriores de cada país, encabezadas por un funcionario de alto nivel que actuará como Secretario Ejecutivo Nacional.

Artículo 15.- Las Secretarías Ejecutivas Nacionales dan cumplimiento a las instrucciones impartidas por la Comisión de Vecindad, supervisan y coordinan las tareas de los Comités Técnicos Binacionales, actúan como Secretaría de sus correspondientes Comisiones Nacionales y hacen el seguimiento de los compromisos asumidos por las instituciones nacionales.

Artículo 16.- Las Secretarías Ejecutivas Nacionales tienen carácter permanente. Para su funcionamiento los Gobiernos proveerán los recursos y la infraestructura necesarios.

De los Comités Técnicos Binacionales

Artículo 17.- Los Comités Técnicos Binacionales son instancias establecidas por la Comisión de Vecindad, por sectores y temas específicos para la preparación de programas, proyectos y actividades de interés común.

Artículo 18.- Los Comités Técnicos Binacionales están integrados por funcionarios públicos y representantes del sector privado designados por ambos Gobiernos en función de su competencia para el tratamiento de los temas que son materia de cada Comité.

Artículo 19.- Los Comités Técnicos Binacionales pueden recoger, en consulta con la Secretaría Ejecutiva Binacional, iniciativas que les presenten los sectores académicos, laborales y empresariales, así como las autoridades y entidades representativas de la región fronteriza.

Artículo 20.- Los Comités Técnicos Binacionales se reunirán con la periodicidad y en las sedes que establezca la Secretaría Ejecutiva Binacional.

III.- ATRIBUCIONES DE LOS ÓRGANOS BINACIONALES

Artículo 21.- Constituyen atribuciones de la Comisión de Vecindad Ecuatoriano-Peruana:

- a) Adoptar acuerdos y resoluciones de acuerdo con su naturaleza y objetivos;
- b) Aprobar los lineamientos de los programas de cooperación e integración ecuatoriano-peruana;
- c) Impartir instrucciones a los demás órganos de la Comisión de Vecindad;
- d) Supervisar y evaluar el cumplimiento de sus acuerdos, resoluciones e instrucciones;
- e) Crear o disolver Comités Técnicos Binacionales de acuerdo a las necesidades que se establezca;

- f) Evaluar la ejecución del Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo para el cumplimiento de los objetivos de la Comisión; y,
- g) Aprobar las modificaciones del presente Reglamento que estime necesarias a la luz de los requerimientos derivados de su aplicación.

Artículo 22.- Constituyen atribuciones de la Secretaría Ejecutiva Binacional:

- a) Proponer a la Comisión de Vecindad el programa anual de actividades de todos los órganos que la componen;
- b) Supervisar y coordinar las tareas de los Comités Técnicos Binacionales y Grupos de Trabajo;
- c) Evaluar la labor de los Comités Técnicos Binacionales y Grupos de Trabajo y asistirlos en el desarrollo de su labor; y,
- d) Actuar en representación de la Comisión de Vecindad ante otras instancias nacionales e internacionales públicas y privadas cuya labor tenga relación con sus actividades y competencias.

Artículo 23- Constituyen atribuciones de los Comités Técnicos Binacionales:

- a) Aprobar su programa de trabajo y ponerlo en conocimiento de la Secretaría Ejecutiva Binacional;
- b) Adoptar resoluciones y recomendaciones sobre la temática de su competencia;
- c) Proponer a la Comisión de Vecindad, a través de la Secretaría Ejecutiva Binacional, acuerdos sobre la temática de su competencia;
- d) Establecer Grupos de Trabajo que agilicen el tratamiento de asuntos puntuales que pudieran surgir en el desarrollo de su labor; y,
- e) Informar periódicamente a la Secretaría Ejecutiva Binacional sobre su trabajo, incluyendo sugerencias que pudieran merecer el pronunciamiento de la Comisión de Vecindad.

A N E X O N ° 2

CONVENIO ENTRE ECUADOR Y PERÚ SOBRE TRÁNSITO DE PERSONAS, VEHÍCULOS, EMBARCACIONES FLUVIALES Y MARÍTIMAS Y AERONAVES.

Los Gobiernos de las Repúblicas del Ecuador y del Perú, considerando:

Que los Convenios para regular y facilitar el tránsito de personas y vehículos suscritos por el Ecuador y el Perú en 1971 resultan insuficientes e inadecuados a las necesidades actuales en la materia;

Que es necesario regular y facilitar el tránsito de personas y vehículos privados, el tránsito de vehículos de transporte de pasajeros y carga, el tránsito fluvial, marítimo y aéreo;

Que para adecuar dicho tránsito a los requerimientos actuales es necesario simplificar y uniformizar los documentos y trámites, así como adoptar medidas que lo agilicen, tanto a escala binacional como transfronteriza;

Que es conveniente homologar los documentos utilizados en los distintos regímenes y modalidades de tránsito;

Que es necesario cautelar la seguridad y los derechos individuales de las personas que, en uso de las facilidades reconocidas por este Convenio, transitan de un país al otro;

Que debe contarse con un mecanismo que agilice la recuperación y devolución de vehículos o embarcaciones robados, abandonados, incautados y utilizados como instrumento para actos dolosos;

Conviene en celebrar el presente Convenio sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves, contenido en los siguientes artículos:

TÍTULO PRIMERO

GENERALIDADES

Artículo 1.- El presente Convenio regula el tránsito de personas, vehículos terrestres, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves entre las Repúblicas del Ecuador y del Perú; establece los requisitos, procedimientos y lugares por donde se realizará dicho tránsito; y señala, las prescripciones específicas para el tránsito binacional, a escala de todo el territorio de ambas Partes, y para el tránsito transfronterizo, en el ámbito de la Región Fronteriza. El Apéndice A contiene las definiciones utilizadas en el presente Convenio.

Artículo 2.- Los aspectos relativos al tránsito de personas, vehículos terrestres, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves no previstos expresamente en este Convenio serán regulados con referencia a la normativa andina y a otros acuerdos vigentes entre las Partes. En caso de ausencia u omisión en las mismas, se aplicará la legislación nacional correspondiente de cada Parte.

Artículo 3.- El tránsito de personas, vehículos, embarcaciones y aeronaves, del territorio de una Parte al de la otra se efectuará únicamente por los pasos de frontera, puertos y aeropuertos que las Partes habiliten.

Artículo 4.- Los conductores de los vehículos, embarcaciones y aeronaves, cuya internación en el territorio de la otra Parte se haya efectuado al amparo de las normas del presente Convenio, estarán sujetos a sus disposiciones y normas complementarias que se expidan en este marco y, a falta de éstas, a las normas legales vigentes en cada país.

Artículo 5 - El Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo establecido en el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza. Desarrollo y Vecindad ecuatoriano-peruano tendrá a su cargo la promoción, supervisión y evaluación del presente Convenio y demás acuerdos sobre régimen fronterizo vigentes o que pudieran suscribir ambas Partes. La composición y atribuciones de este Comité figuran en el Apéndice B de este Convenio.

TÍTULO SEGUNDO

DEL TRÁNSITO DE PERSONAS

Artículo 6.- El control del tránsito de personas que usen las vías terrestres se efectuará solo una vez y exclusivamente en los Centros de Atención en Frontera -CENAF- o en los puestos de control fronterizo.

Artículo 7.- El tránsito local de personas no será objeto de control documental. Los nacionales de ambas Partes que lo realicen sólo requerirán estar premunidos de su documento de identidad nacional.

Artículo 8.- El nacional mayor o menor de edad y los extranjeros residentes, para transitar del territorio de una Parte al territorio de la región fronteriza de la otra sin ánimo de domiciliarse, deberá portar el documento de identidad nacional y presentar el Comprobante de Tránsito Transfronterizo. Las personas que realicen tránsito binacional requieren llenar la Tarjeta Andina de Migración (TAM).

Artículo 9.- El nacional y extranjero residente menor de edad, para transitar del territorio de una Parte al territorio de la otra sin la compañía de sus padres, requiere de autorización notarial de ambos o de quien tuviere la custodia.

Artículo 10.- El nacional y extranjero residente de una Parte en tránsito transfronterizo podrá permanecer en el territorio de la otra Parte hasta un máximo de treinta (30) días, por cada ingreso. En tránsito binacional la permanencia será hasta por noventa (90) días en cada ingreso, prorrogables hasta por igual período.

Artículo 11.- Las autoridades nacionales competentes no exigirán a los nacionales y extranjeros residentes de una Parte que visiten el territorio de la otra Parte, ningún otro documento o requisito fuera de los establecidos en el presente Convenio.

Artículo 12.- Las autoridades políticas y policiales dispondrán de un término improrrogable de setenta y dos (72) horas, para resolver la situación de los nacionales de una de las Partes que ingresan al territorio de la otra Parte en calidad de indocumentados, o que cometieran faltas a las estipulaciones del presente Convenio, pasibles de ser sancionadas con la expulsión. Es responsabilidad de dichas autoridades velar por el pleno respeto de los derechos individuales de las personas detenidas hasta el momento en que se resuelva su situación.

Artículo 13.- El tránsito terrestre transfronterizo de personas normado en el presente Título se aplicará inicialmente en las provincias ecuatorianas de El Oro, Loja y Zamora-Chinchipec. y en los departamentos peruanos de Tumbes, Piura y Cajamarca. Las Partes podrán ampliar de común acuerdo dicho ámbito por canje de notas.

TÍTULO TERCERO

DEL TRÁNSITO TERRESTRE DE VEHÍCULOS

CAPÍTULO 1

DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS PRIVADOS, ALQUILADOS Y OFICIALES

Artículo 14.- El control del tránsito de vehículos privados, alquilados y oficiales, así como el de vehículos menores distintos a las carretillas, carretones o bicicletas, se efectuará una sola vez y exclusivamente en el Centro de Atención en Fronteras -CENAF- o en los puestos de control fronterizo.

Artículo 15.- El conductor debe portar su licencia de conducir, la matrícula del vehículo o tarjeta de propiedad y el Documento Único de Internación Temporal, que será extendido gratuitamente y sin exigencia de garantía monetaria, por la aduana de ingreso correspondiente.

Artículo 16.- El conductor que realice tránsito transfronterizo o el conductor de un vehículo oficial en tránsito transfronterizo o binacional no requerirá la presentación del Documento Único de Internación Temporal. La autoridad que hubiere revisado el ingreso del vehículo entregará al conductor la Constancia de Ingreso Vehicular, la misma que será colocada en lugar visible. Dicha Constancia será válida para una sola entrada.

Artículo 17.- El tránsito de carretillas, carretones o bicicletas dentro de la Zona de Libre Tránsito no requerirá de la realización de trámites específicos.

Artículo 18.- El plazo de permanencia del vehículo en el territorio de la otra Parte, estará en función de la autorización de permanencia del conductor.

CAPÍTULO 2

DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TURÍSTICO

Artículo 19.- El control del tránsito de vehículos turísticos se efectuará una sola vez y exclusivamente en el Centro de Atención en Frontera -CENAF- o en los puestos de control fronterizo.

Artículo 20.- Los conductores deberán portar la licencia de conducir, la matrícula o tarjeta de propiedad, el Documento Único de Transporte Turístico y la Lista de Grupo Turístico. La autoridad que hubiere revisado el ingreso del vehículo entregará al conductor la Constancia de Ingreso Vehicular que será colocada en parte visible del mismo, señalando la fecha de ingreso y el tiempo de permanencia, la cual será válida para una sola entrada.

Artículo 21.- La autoridad competente del país de destino autorizará el tiempo de permanencia del vehículo de transporte turístico, el mismo que no podrá exceder de cuarenticinco (45) días. En ningún caso podrá hacer transporte turístico local.

CAPÍTULO 3

DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS

Artículo 22.- El control del tránsito de vehículos de pasajeros se efectuará una sola vez y exclusivamente en el Centro de Atención en Fronteras -CENAF- o en los puestos de control fronterizo.

Artículo 23.- El tránsito binacional o con destino a terceros países de vehículos de pasajeros se rige por la normativa de la Comunidad Andina y por regulaciones internacionales vigentes para ambas Partes.

Del tránsito transfronterizo de vehículos de pasajeros

Artículo 24.- Los vehículos de pasajeros podrán circular en las rutas autorizadas por el Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo y podrán llevar pasajeros de origen a destino y viceversa. Los transportistas deberán anunciar en forma visible la localidad de origen y de destino en los vehículos, así como los horarios, frecuencias y tarifas en las estaciones.

Artículo 25.- Cada una de las Partes autorizará a las compañías o empresas de transporte de pasajeros que operarán en el transporte transfronterizo, para lo cual extenderá el Documento Único de Transporte de Pasajeros.

Artículo 26.- El conductor deberá portar su licencia de conducir, la matrícula o tarjeta de propiedad y el Documento Único de Transporte de Pasajeros.

Del tránsito de taxis

Artículo 27.- Cada una de las Partes autorizará a las compañías o empresas de taxis que operarán en el transporte transfronterizo, para lo cual extenderá el Documento Único de Transporte de Pasajeros.

Artículo 28.- El conductor deberá portar su licencia de conducir, la matricula o tarjeta de propiedad y el Documento Único de Transporte de Pasajeros.

Artículo 29.- El vehículo transportará pasajeros cuyo destino final esté en las regiones fronterizas de ambos países. En ningún caso podrá hacer servicio local de taxi.

CAPÍTULO 4

DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS DE CARGA

Artículo 30.- El control del tránsito de vehículos de carga se efectuará una sola vez y exclusivamente en el Centro de Atención en Frontera -CENAF- o en los puestos de control fronterizo.

Artículo 31.- El tránsito binacional o con destino a terceros países de vehículos de carga se rige por la normativa de la Comunidad Andina y por regulaciones internacionales vigentes para ambas Partes.

Artículo 32.- En tránsito transfronterizo, el conductor deberá portar su licencia de conducir, la matricula o tarjeta de propiedad, el Documento Único de Transporte de Carga y el Manifiesto de Carga.

Artículo 33.- El plazo de permanencia en el territorio de la otra Parte del vehículo de carga en régimen de tránsito transfronterizo será de un máximo de treinta (30) días por cada ingreso.

Artículo 34.- El tránsito terrestre transfronterizo de vehículos normado en el presente Título se aplicará inicialmente en las provincias ecuatorianas de El Oro, Loja y Zamora-Chinchipec y los departamentos peruanos de Tumbes, Piura y Cajamarca.

TÍTULO CUARTO

DEL TRÁNSITO DE EMBARCACIONES FLUVIALES

Artículo 35.- El tránsito de embarcaciones fluviales del territorio de una de las Partes al de la otra Parte se regirá por los acuerdos vigentes y las normas que apruebe el Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo.

Artículo 36.- El tránsito de embarcaciones menores del territorio de una de las Partes al de la otra no requiere de matricula ni de autorización de zarpe.

TÍTULO QUINTO

DEL TRÁNSITO DE EMBARCACIONES MARÍTIMAS PRIVADAS

Artículo 37.- El tránsito binacional de embarcaciones marítimas se regirá por los acuerdos específicos convenidos por ambas Partes, por los convenios multilaterales y por la legislación nacional aplicable.

Artículo 38.- El capitán o piloto y la tripulación de cualquier tipo de embarcación de mar deben portar la licencia para navegar, la matricula y la autorización de zarpe.

Artículo 39.- Las Partes podrán autorizar rutas regulares de transporte marítimo de pasajeros y carga entre puertos habilitados

TITULO SEXTO
DEL TRANSITO DE AERONAVES

Artículo 40.- El tránsito binacional de aeronaves se rige por los acuerdos específicos convenidos por las dos Partes y por convenios multilaterales.

Artículo 41.- Para los fines de este Convenio, se entiende como tránsito transfronterizo de aeronaves el que se cumple entre los aeropuertos o aeródromos de las ciudades de la región fronteriza que las Partes habiliten para tal efecto.

Artículo 42.- El transporte aéreo de pasajeros y de carga podrá cumplirse en vuelos regulares y no regulares, en estos últimos casos mediante el uso de taxi aéreo, fletamento, charter o vuelos especiales.

Artículo 43.- Las Partes convienen en señalar los aeropuertos y aeródromos habilitados como de alternativa.

Artículo 44.- Para iniciar sus servicios, las empresas aéreas comerciales deben obtener los permisos correspondientes de las autoridades nacionales competentes de las dos Partes.

Artículo 45.- El piloto de una aeronave comercial en tránsito transfronterizo debe portar la licencia para volar y la matrícula y cumplirá los requisitos establecidos en las disposiciones nacionales pertinentes.

Artículo 46.- En los vuelos transfronterizos regulados por este Convenio, las Partes aplicarán el criterio de vuelo doméstico.

TITULO SÉPTIMO

**DE LOS VEHÍCULOS Y EMBARCACIONES ROBADOS, INCAUTADOS,
ABANDONADOS Y UTILIZADOS COMO INSTRUMENTO PARA LA COMISIÓN DE
DELITOS**

Artículo 47.- Los vehículos, embarcaciones o aeronaves identificados por las autoridades nacionales competentes como robados o abandonados serán puestos a disposición del funcionario consular de la otra Parte en la jurisdicción donde fueron localizados, sin dilación y en un plazo no mayor de quince (15) días.

Artículo 48.- El dueño del vehículo, embarcación o aeronave robado o abandonado, en cuanto haya probado dicha calidad ante el funcionario consular podrá entrar de inmediato en posesión del mismo, previo el levantamiento de un acta de entrega-recepción, que será dada a conocer a la autoridad nacional competente, documento suficiente para que el bien pueda ser repatriado.

Artículo 49.- La recuperación y repatriación del vehículo, embarcación o aeronave robado o abandonado estará exenta del pago de toda clase de tasas o gravámenes.

Artículo 50.- Los vehículos, embarcaciones o aeronaves incautados quedarán bajo custodia y responsabilidad de la autoridad nacional competente que conozca el caso.

Artículo 51.- En un plazo de quince (15) días, la autoridad nacional competente pondrá a disposición de la otra Parte, a través del funcionario consular de la jurisdicción respectiva, el vehículo, embarcación o aeronave que hubiera sido incautado, salvo los casos en que las leyes nacionales contemplen el decomiso como sanción.

Artículo 52.- Cuando la autoridad nacional competente exima de responsabilidad al dueño, conductor, capitán o piloto, de inmediato y sin dilación pondrá el vehículo, embarcación o aeronave a órdenes del funcionario consular de la jurisdicción, para la entrega a su dueño conforme a lo previsto en el artículo 51.

Artículo 53.- Las autoridades nacionales competentes intercambiarán cada mes el listado de los vehículos o embarcaciones robados, abandonados y utilizados como instrumento para la comisión de delitos e informaran al Ministerio de Relaciones Exteriores de su país.

TITULO OCTAVO

DE LA COORDINACIÓN Y LA ASISTENCIA ENTRE LAS PARTES

Artículo 54.- Las Partes concentraran los servicios de migración, aduana, policía, tránsito, transporte, sanidad agropecuaria, turismo, salud y otros servicios en los Centros de Atención en Frontera -CENAF- y en los puestos de control fronterizo. Mantendrán un sistema permanente de coordinación, de asistencia y de ayuda mutua para el mejor desempeño de sus funciones, así como para facilitar el tránsito de personas, vehículos y mercancías.

Artículo 55.- Las autoridades nacionales competentes que cumplan funciones en los Centros de Atención en Frontera -CENAF- y en los puestos de control fronterizo armonizaran sus respectivos reglamentos.

Artículo 56.- Las autoridades nacionales competentes intercambiarán por los medios más expeditivos información sobre las personas detenidas, nacionales de la otra Parte, personas expulsadas impedidas de ingresar al país, prófugos de la justicia por delitos comunes, personas que puedan poner en peligro la salud pública y personas que registren antecedentes penales o policiales por delitos comunes.

Artículo 57.- Las autoridades nacionales competentes prestaran atención y servicio en horarios suficientes y simultáneos en los Centros de Atención en frontera -CENAF- y puestos de control fronterizo.

Artículo 58.- Las autoridades nacionales competentes de ambas Partes cooperarán en la realización de acciones conjuntas para prevenir y combatir epidemias, plagas y enfermedades contagiosas y se prestarán asistencia en el control fito y zoo-sanitario.

Artículo 59.- El Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo organizará programas regulares y concertados de capacitación del personal de servicios de los Centros de Atención en frontera -CENAF- y puestos de control fronterizo, orientados a la búsqueda de la aplicación uniforme y expeditiva del presente Convenio, así como de todas las regulaciones orientadas a consolidar las medidas de facilitación que ellos contemplan.

Artículo 60.- Las autoridades nacionales de los Centros de Atención en Frontera -CENAF- y puestos de control fronterizo, concederán todas las facilidades necesarias y la ayuda indispensable a las autoridades de la otra Parte en caso de desastres naturales, especialmente en lo concerniente al paso de equipos y materiales de socorro.

Artículo 61.- Las reclamaciones o litigios que surjan entre personas naturales o jurídicas de las dos Partes, derivadas del transporte regular de pasajeros, de grupos turísticos o de caiga, serán resueltos por las autoridades nacionales competentes, conforme a los reglamentos aprobados por el Comité técnico Binacional de Régimen Fronterizo.

TITULO NOVENO

DE LAS REGULACIONES COMUNES A DIVERSOS TIPOS DE TRÁNSITO

Artículo 62.- Las autoridades nacionales competentes podrán ampliar el plazo de permanencia de personas o de vehículos, embarcaciones y aeronaves, en casos fortuitos o de fuerza mayor, hasta cuando desaparezcan o se resuelvan los obstáculos o hasta cuando se encuentren habilitados para el retorno.

Artículo 63.- Ninguna autoridad, por ningún concepto, podrá retener el documento de identidad nacional, licencia de conducir y matrícula o tarjeta de propiedad del vehículo a los nacionales o extranjeros residentes de la otra Parte.

Artículo 64.- Cada Parte reconocerá como válida la licencia de conducir, la licencia para navegar, la licencia para volar y la matrícula del vehículo, la embarcación o la aeronave otorgada por la otra Parte.

Artículo 65.- Las autoridades nacionales competentes de las dos Partes procurarán armonizar el sistema de señalización del transporte terrestre, fluvial y marítimo.

Artículo 66.- El conductor, capitán, piloto, oficiales y tripulación de los medios de transporte al ingresar al territorio de la otra Parte, observarán las normas y regulaciones vigentes en materia de tránsito urbano, por carretera, de navegación, aduana, sanidad, migración y policía.

Artículo 67.- Los formatos simplificados del Comprobante de Tránsito Transfronterizo, la Constancia de Ingreso Vehicular, el Documento Único de Internación Temporal, el Documento Único de Transporte de Carga, el Documento Único de Transporte de Pasajeros y el Documento Único de Transporte Turístico están contenidos en el Apéndice C de este Convenio.

Artículo 68.- Cada Parte autorizará la operación de las empresas nacionales en el transporte transfronterizo de pasajeros, de turistas o de carga, e informará de ello a la otra Parte. Dicha autorización constituirá requisito suficiente para que la otra Parte reconozca la habilitación de esas empresas para la circulación en su territorio.

Artículo 69.- Las autoridades nacionales competentes exigirán a las empresas autorizadas a efectuar el transporte regular de pasajeros, de turistas y de carga, antes de iniciar operaciones, el contar con una póliza de seguro que cubra daños a los conductores, pilotos, tripulantes, pasajeros, turistas, terceros y daños materiales.

Artículo 70.- El Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo aprobará los reglamentos y las disposiciones complementarias que sean necesarias para la aplicación de lo establecido en el presente Título.

TITULO DÉCIMO

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 71.- El presente Convenio tendrá vigencia por tiempo indefinido a partir de la fecha de canje de los Instrumentos de Ratificación.

Artículo 72.- El Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo tendrá la facultad de proponer a las Partes las modificaciones al presente Convenio, orientadas a su fortalecimiento y adecuación.

Artículo 73.- Cualquiera de las Partes podrá denunciar el Convenio mediante notificación escrita, la que surtirá efecto después de trescientos sesenta (360) días.

Artículo 74.- Este Convenio sustituye a los Convenios de Tránsito de Personas y de Vehículos suscritos en 1971, a sus protocolos modificatorios y a sus reglamentos.

APÉNDICE A

DEFINICIONES UTILIZADAS EN EL CONVENIO ENTRE ECUADOR Y PERÚ SOBRE TRÁNSITO DE PERSONAS, VEHÍCULOS, EMBARCACIONES FLUVIALES Y MARÍTIMAS Y AERONAVES

AERONAVE COMERCIAL: Es todo tipo de avión, autorizado para efectuar el transporte aéreo de pasajeros, de grupos turísticos o de carga.

AUTORIDAD NACIONAL COMPETENTE: funcionario público facultado para adoptar decisiones o ejecutar acciones en el cumplimiento de sus atribuciones funcionales reconocidas por la ley y los reglamentos de su país.

AUTORIZACIÓN DE ZARPE: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente, mediante el cual se autoriza la salida de la embarcación hacia un destino señalado y para transportar pasajeros, grupos turísticos o carga, según el caso.

CARRETILLA O CARRETÓN: Es el vehículo menor de dos a cuatro ruedas movido a tracción humana o animal y que cuenta con un registro ante la autoridad municipal de la circunscripción en donde habita su propietario.

CENTRO DE ATENCIÓN EN FRONTERA -CENAF-: Es el conjunto de instalaciones y oficinas ubicado en un solo lugar del paso de frontera construido específicamente para realizar las inspecciones, comprobaciones, trámites o diligencias indispensables para la salida de un país y el ingreso al otro por vía terrestre.

COMPROBANTE DE TRANSITO TRANSFRONTERIZO: Es el formulario gratuito y simplificado, de formato común acordado por las Partes que contiene el nombre de la persona, su domicilio, número de documento de identidad y la fecha de ingreso al territorio de la otra Parte en régimen de tránsito transfronterizo, para efectos exclusivos de registro.

CONDUCTOR: Es la persona facultada por la autoridad nacional competente para conducir el vehículo de la categoría o características señaladas en la licencia.

CONSTANCIA DE INGRESO VEHICULAR: Es el formulario gratuito y simplificado, de formato común acordado por las Partes que informa a las autoridades nacionales competentes que el vehículo portador ha sido autorizado a circular en régimen transfronterizo o binacional, libre de derechos y gravámenes de importación o garantía monetaria.

DOCUMENTO DE IDENTIDAD NACIONAL: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente a los nacionales y extranjeros residentes con fines de identificación oficial, en el cual constan los datos fundamentales del titular, tales como los nombres y apellidos, el lugar y la fecha de nacimiento, el oficio o profesión, el estado civil, el domicilio, la fotografía, la firma y la impresión digital.

DOCUMENTO ÚNICO DE INTERNACIÓN TEMPORAL: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente que faculta a una embarcación o vehículo matriculado en la otra Parte a ingresar libre de derechos y gravámenes de importación o de garantías, pero condicionado a la salida obligatoria.

DOCUMENTO ÚNICO DE TRANSPORTE DE CARGA: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente (o la copia autenticada que extiende dicha autoridad), que faculta a una empresa y a su nómina de vehículos a realizar el transporte público de carga.

DOCUMENTO ÚNICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente (o la copia autenticada que extiende dicha autoridad) que faculta a una empresa y a su nómina de vehículos a realizar el transporte público de pasajeros.

DOCUMENTO ÚNICO DE TRANSPORTE TURÍSTICO: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente (o la copia autenticada que extiende dicha autoridad) que faculta a una empresa y a su nómina de vehículos a realizar el transporte de grupos turísticos.

EMBARCACIÓN: Nave de remo, vela o motor, de cualquier categoría, facultada por la autoridad nacional competente para navegar.

EMBARCACIÓN MENOR: Nave de remo, vela o motor con una capacidad de carga inferior a media tonelada.

FUNCIONARIO CONSULAR: Agente diplomático encargada de velar por sus compatriotas en el territorio de la otra Parte.

LICENCIA DE CONDUCIR: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente que faculta al titular a conducir el vehículo de las características o de la categoría señalada.

LICENCIA PARA NAVEGAR: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente que faculta al titular a manejar la embarcación de las características o de la categoría señaladas.

LICENCIA PARA VOLAR: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente que faculta al titular a conducir la aeronave de las características o de las categorías señaladas.

LISTA DE GRUPO TURÍSTICO: Es la relación donde constan los nombres, nacionalidad, número del documento de identidad o pasaporte y dirección permanente de cada uno de los turistas que viajan en el vehículo, embarcación o aeronave.

MANIFIESTO DE CARGA: Es el documento elaborado por el transportador autorizado, en el cual se describe y se cuantifica la mercancía que transporta el vehículo y que ingresará al territorio de la otra Parte.

MATRÍCULA O TARJETA DE PROPIEDAD: Es el documento otorgado por la autoridad nacional competente, que constituye título de propiedad y mediante el cual se autoriza la circulación del vehículo, embarcación o aeronave, cuyas características se detallan en el mismo.

MERCANCÍA: Es todo bien susceptible de ser transportado v sujeto a régimen aduanero.

PASAJERO: Es la persona que viaja en vehículo, embarcación o aeronave de transporte público o comercial, mediante la compra de un boleto.

PASO DE FRONTERA: Es el lugar habilitado por las autoridades nacionales competentes para el ingreso y salida al territorio de la otra Parte, por vía terrestre y fluvial, de personas, vehículos, embarcaciones, animales y mercancías.

PILOTO, CAPITÁN O PATRÓN: Es la persona facultada por la autoridad nacional competente para conducir una embarcación o aeronave de la categoría o características señaladas en la licencia respectiva.

PUERTO HABILITADO: Es el lugar y conjunto de instalaciones dispuestos por la autoridad nacional competente para el arribo de vehículos, embarcaciones o aeronaves provenientes del territorio de la otra Parte y para su salida.

PUESTO DE CONTROL FRONTERIZO Instalaciones ubicadas en el paso de frontera donde se cumplen las inspecciones, trámites o diligencias indispensables para la salida de un país y el ingreso al otro, en los lugares en donde no se haya creado un Centro de Atención en Frontera -CENAF-.

REGIÓN FRONTERIZA: Es el territorio de las Partes habilitada para la circulación en régimen de tránsito transfronterizo, según cada modo de transporte establecido en este Convenio.

RETORNO DEL VEHÍCULO: Es la salida del vehículo del territorio de la otra Parte y el ingreso correlativo en el país donde está matriculado, al finalizar el tiempo de internación temporal o de tránsito transfronterizo.

TARJETA ANDINA DE MIGRACIÓN (TAM): Es el formulario que deberá llenar el pasajero, en tránsito binacional, para efectos exclusivos de registro.

TAXI: Es el automóvil autorizado y destinado al transporte público de personas.

TRANSBORDO: Es el traslado de mercancías de una embarcación o vehículo a otro.

TRANSITO BINACIONAL: Es el que se efectúa por tierra, agua o aire, desde cualquier punto del territorio de una-Parte, a otro cualquiera de la otra Parte, excepto la Región Fronteriza

TRANSITO LOCAL DE PERSONAS: Es aquel que tiene lugar dentro de la Zona de Libre Tránsito y que requiere, como única condición, portar el documento de identidad nacional.

TRANSITO TRANSFRONTERIZO: Es el que tiene lugar por tierra, agua o aire desde cualquier punto del territorio de una Parte a cualquier punto dentro de la Región Fronteriza de la otra Parte.

TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS: Es el que se efectúa en autobús, con ruta, destino y horario preestablecido por las autoridades nacionales competentes.

TRIPULACIÓN: Es el personal autorizado para conducir y mantener el vehículo, embarcación o aeronave y para atender a los pasajeros en el trayecto.

VEHÍCULO ABANDONADO: Es aquel que salió de la posesión del dueño, con o sin uso de violencia.

VEHÍCULO ALQUILADO: Es el utilizado por terceros mediante contrato con la empresa propietaria del mismo.

VEHÍCULO DE CARGA: Es el autorizado por la autoridad nacional competente para transportar mercancías, mediante el pago del servicio, conforme a tarifas convenidas.

VEHÍCULO DE PASAJEROS: Es el autorizado por la autoridad nacional competente para el transporte de personas, mediante el pago del servicio, conforme a tarifas establecidas.

VEHÍCULO INCAUTADO: Es aquel que salió de la posesión de su dueño, por acto de autoridad o de agente de autoridad, a causa de infracciones previstas en las leyes nacionales.

VEHÍCULO INSTRUMENTO: Es aquel que salió de la posesión del dueño, sin autorización o reconocimiento y que es aprehendido por haber sido utilizado en la ejecución de actos ilícitos por parte de tercera persona.

VEHÍCULO MENOR: Es el medio de transporte terrestre de dos o tres ruedas con motor (motocicleta) y el de dos, tres o cuatro ruedas sin motor (bicicleta, triciclo, carretilla o carretón).

VEHÍCULO OFICIAL: Es el destinado al uso exclusivo de autoridades nacionales competentes.

VEHÍCULO PRIVADO: Es el destinado al uso particular, sin fines lucrativos.

VEHÍCULO ROBADO: Es aquel que salió de la posesión de su dueño, con o sin uso de violencia, por parte de tercera persona y con ánimo de apropiación.

VEHÍCULO TURÍSTICO: Es el destinado al transporte exclusivo de grupos turísticos.

ZONA DE LIBRE TRANSITO: Es el territorio de ambas Partes ubicado a uno y otro lado de un paso de frontera y que se extiende desde el límite internacional hasta el lugar donde se localiza el CENAF o el puesto de control fronterizo, comprendiendo los centros poblados situados dentro de dicho ámbito.

APÉNDICE B

COMITÉ TÉCNICO BINACIONAL DE RÉGIMEN FRONTERIZO

I. COMPOSICIÓN

El Comité Binacional de Régimen Fronterizo estará integrado de la siguiente forma:

- Un representante del Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, que será el coordinador de la parte ecuatoriana;
- Un representante del Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, que será el coordinador de la parte peruana;
- Los jefes de las secciones nacionales de los Comités de Frontera; y,
- Los asesores que las Partes designen en función de los temas que se vayan a tratar.

II. REUNIONES

El Comité Binacional de Régimen Fronterizo se reunirá en forma ordinaria dos veces al año y en forma extraordinaria las veces que sea necesario por acuerdo entre las Partes o a pedido de cualquiera de ellas.

III. ATRIBUCIONES

El Comité Binacional de Régimen Fronterizo tendrá las siguientes atribuciones y responsabilidades:

- (a) Supervisar y evaluar la aplicación del Convenio de Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves.
- (b) Mantener contacto continuo con las autoridades, las organizaciones de la sociedad civil y con los agentes económicos de la región fronteriza a fin de conocer los avances o las dificultades derivados de la aplicación de dicho Convenio.
- (c) Autorizar las rutas que se habilitarán para el transporte transfronterizo de pasajeros.
- (d) Aprobar las normas sobre tránsito de embarcaciones fluviales que sean necesarias.
- (e) Uniformizar los horarios de atención de los servicios de control fronterizo de ambos países en base a las recomendaciones de cada Comité de Frontera.
- (f) Recomendar a la Comisión de Vecindad la ampliación o habilitación de nuevas Zonas de Libre Tránsito.
- (g) Introducir las modificaciones que sean necesarias al Reglamento de los Comités de Frontera y conocer y resolver los asuntos que le sean planteados por éstos.

- (h) Acordar las medidas que estén a su alcance o presentar recomendaciones a la Comisión de Vecindad a fin de lograr la adopción de normas que aseguren una cabal aplicación del Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, en lo que se refiere al régimen fronterizo.
- (i) Cumplir con las demás responsabilidades que le sean asignadas por la Comisión de Vecindad.

APÉNDICE C

FORMATOS SIMPLIFICADOS

FORMATO SIMPLIFICADO DEL COMPROBANTE DE TRANSITO TRANSFRONTERIZO

<p>ESCUDO</p> <p>REPUBLICA DEL ECUADOR</p> <p>ESCUDO</p> <p>REPUBLICA DEL PERU</p> <p>Dirección General de Migraciones y Naturalización</p> <p>COMPROBANTE DE TRANSITO TRANSFRONTERIZO</p> <p>Nombre:.....</p> <p>.....</p> <p>Domicilio: Provincia/Departamento.....</p> <p>..... Cantón/Provincia</p> <p>..... Parroquia/Distrito</p> <p>Documento de Identidad Nacional N°.....</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: small;">Sello de ingreso</div> <div style="border: 2px solid black; width: 150px; height: 60px; margin: 0 auto;"></div> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: small;">Título I Autoridad Migratoria</div> </div>	<p>ESCUDO</p> <p>REPUBLICA DEL ECUADOR</p> <p>ESCUDO</p> <p>REPUBLICA DEL PERU</p> <p>Dirección General de Migraciones y Naturalización</p> <p>COMPROBANTE DE TRANSITO TRANSFRONTERIZO</p> <p>Nombre:.....</p> <p>.....</p> <p>Domicilio: Provincia/Departamento.....</p> <p>..... Cantón/Provincia</p> <p>..... Parroquia/Distrito</p> <p>Documento de Identidad Nacional N°.....</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: small;">Sello de ingreso</div> <div style="border: 2px solid black; width: 150px; height: 60px; margin: 0 auto;"></div> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: small;">Título I Usuario</div> </div> <p style="text-align: center; font-weight: bold; margin-top: 10px;">IMPORTANTE: LEER AL REVERSO</p>
--	---

B.- REVERSO

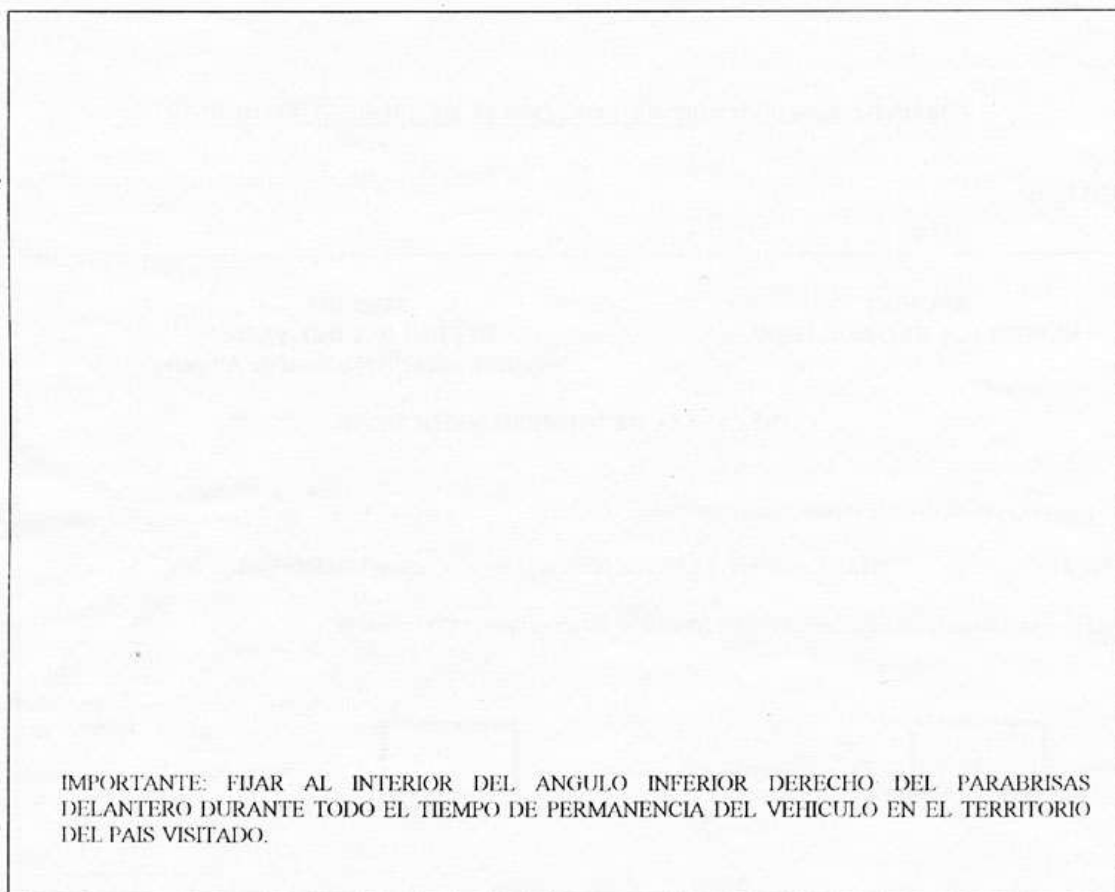
<u>INSTRUCCIONES</u>	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Este Comprobante de Tránsito Transfronterizo se expide en aplicación del “Convenio entre Ecuador y Perú sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves” y autoriza la permanencia en el territorio de la región fronteriza del otro país por un plazo de 30 días, a partir de la fecha de ingreso. 2. Todo ciudadano, peruano y ecuatoriano, así como extranjero residente, deberá llenar el Comprobante de Tránsito Transfronterizo y presentarlo a la autoridad migratoria del país de destino cuando ingresen a él acogiéndose al régimen de tránsito transfronterizo. 3. La autoridad migratoria sellará el Comprobante de Tránsito Transfronterizo previa verificación de los datos anotados con el documento de identidad nacional del solicitante, reteniendo el “talón 1- autoridad migratoria” y devolviéndole el “talón 2- usuario”. 4. El usuario, durante todo el tiempo de su permanencia en el país visitado, deberá circular premunido de su documento de identidad nacional y del Comprobante de Tránsito Transfronterizo. 5. Al retornar a su país de origen o residencia, el usuario deberá mostrar a la autoridad migratoria del país de salida su documento de identidad nacional y devolver el “talón 2-usuario”, el mismo que quedará con dicha autoridad. 6. Cualquier falta u omisión de parte del usuario será sancionada conforme a las leyes nacionales del país en el que ella se hubiera producido. 	

C.- CARACTERÍSTICAS

- Formato : 18 x 10 centímetros, en dos talones desglosables
- Papel : bond 80 gramos

FORMATO SIMPLIFICADO DE CONSTANCIA DE INGRESO VEHICULAR**A.- ANVERSO**

ESCUDO REPUBLICA DEL ECUADOR	ESCUDO REPUBLICA DEL PERU Superintendencia Nacional de Aduanas
CONSTANCIA DE INGRESO VEHICULAR	
El vehículo con matrícula (ecuatoriana) (peruana) N°	
Marca..... Modelo:..... Año de fabricación:..... y Placa de Rodaje N°.....	
está autorizado para circular en territorio (peruano) (ecuatoriano) bajo régimen	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transfronterizo	Binacional
desde el	hasta el.....
(Fecha)	(Fecha)
Lugar y fecha SELLO DE AUTORIDAD ADUANERA	

B.- REVERSO**C.- CARACTERÍSTICAS**

- Formato: A4 (297 X 210 mm)
- Papel: cartulina blanca
- Impresión: tinta negra

**FORMATO SIMPLIFICADO DE DOCUMENTO ÚNICO DE INTERNACIÓN
TEMPORAL**

A.- ANVERSO

<p>ESCUDO REPUBLICA DEL ECUADOR</p>	<p>ESCUDO REPUBLICA DEL PERU Superintendencia Nacional de Aduanas</p>	<p>ESCUDO REPUBLICA DEL ECUADOR</p>	<p>ESCUDO REPUBLICA DEL PERU Superintendencia Nacional de Aduanas</p>
<p>DOCUMENTO UNICO DE INTERNACION TEMPORAL N°.....</p> <p>N° 1 – INGRESO</p>		<p>DOCUMENTO UNICO DE INTERNACION TEMPORAL N°</p> <p>N° 2 -LIBRE CIRCULACION Y SALIDA</p>	
Plazo de validez hasta el		Plazo de validez hasta el	
(PARA SER LLENADO POR EL TURISTA)		(PARA SER LLENADO POR EL TURISTA)	
Nombre del Titular.....		Nombre del Titular.....	
Nacionalidad		Nacionalidad	
N° de Documento de Identidad Nacional.....		N° de Documento de Identidad Nacional.....	
Domicilio en su país de origen.....		Domicilio en su país de origen.....	
Domicilio temporal en el (Ecuador) (Perú).....		Domicilio temporal en el (Ecuador) (Perú).....	
Clase de vehículo..... Color.....		Clase de vehículo..... Color.....	
Marca.....	Modelo	Año.....	Motor N°.....
Motor N°.....	Chasis N°.....	N°.....	Placa N°.....
Valor Estimado	Placa No	Monto de Tributos Liquidados	US\$.....
Equipos, repuestos, accesorios y/u opcionales.....		Equipos, repuestos, accesorios y/u opcionales.....	

B.- REVERSO

<p>Declaro que conforme a lo dispuesto en el "Convenio entre Perú y Ecuador sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves", constituyo como garantía prendaria a favor del Estado (Ecuatoriano) (Peruano), el vehículo automotor de mi propiedad así como sus equipos, repuestos, accesorios y/u opcionales, cuyos datos consigno en el documento N° 1 "INGRESO" a fin de resguardar los derechos de aduana y demás tributos que pudieran originarse por el incumplimiento de las obligaciones derivadas de la internación temporal del vehículo.</p> <p>En caso que tuviera que ausentarme del país sin el vehículo, me comprometo a dar cuenta inmediatamente del hecho a la Autoridad Aduanera y Policial más próxima, depositando por mi cuenta y riesgo el vehículo en un garaje o depósito a orden de (Ecuador), ADUANAS (Perú).</p> <p>NOTA: De no efectuarse la reexportación del vehículo dentro del plazo concedido éste caerá en comiso de modo automático.</p> <p>..... Firma del interesado</p>	<p>Declaro que conforme a lo dispuesto en el "Convenio entre Perú y Ecuador sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves", constituyo como garantía prendaria a favor del Estado (Ecuatoriano) (Peruano), el vehículo automotor de mi propiedad así como sus equipos, repuestos, accesorios y/u opcionales, cuyos datos consigno en el documento N° 1 "INGRESO" a fin de resguardar los derechos de aduana y demás tributos que pudieran originarse por el incumplimiento de las obligaciones derivadas de la internación temporal del vehículo.</p> <p>En caso que tuviera que ausentarme del país sin el vehículo, me comprometo a dar cuenta inmediatamente del hecho a la Autoridad Aduanera y Policial más próxima, depositando por mi cuenta y riesgo el vehículo en un garaje o depósito a orden de (Ecuador), ADUANAS (Perú).</p> <p>NOTA: De no efectuarse la reexportación del vehículo dentro del plazo concedido éste caerá en comiso de modo automático.</p> <p>..... Firma del interesado</p>
<p>(PARA SER LLENADO POR LA ADUANA) AUTORIZACION DE INGRESO Y CIRCULACION INTENDENCIA DE ADUANA DE INGRESO..... FECHA.....</p> <p>..... Funcionario de Aduana-Sello y Firma</p>	<p>(PARA SER LLENADO POR LA ADUANA) LIQUIDACION DE TRIBUTOS A/V IGV - IVA ISC Otros</p> <p>..... TOTAL US\$</p>
<p>CONTROL POR LA INTENDENCIA DE ADUANA DE SALIDA INTENDENCIA DE ADUANA DE FECHA.....</p> <p>..... Funcionario de Aduana-Sello y Firma (DEVUELVASE A LA ADUANA DE INGRESO)</p>	<p>AUTORIZACION DE INGRESO Y CIRCULACION INTENDENCIA DE ADUANA DE INGRESO FECHA.....</p> <p>..... Funcionario de Aduana-Sello y Firma</p>

C.- CARACTERÍSTICAS

- Formato: A-4 (297 X 210 mm) en dos talones desglosables del mismo tamaño.
- Papel: bond 80 grs.
- Impresión: tinta negra

FORMATO SIMPLIFICADO DEL DOCUMENTO ÚNICO DE TRANSPORTE DE CARGA

A- HOJA 1 - ANVERSO

ESCUDO
REPUBLICA DEL ECUADOR

ESCUDO
REPUBLICA DEL PERU
Ministerio de Transportes, Comunicaciones,
Vivienda y Construcción.

DOCUMENTO UNICO DE TRANSPORTE DE CARGA

N°.....

....., autoridad nacional competente de transporte por carretera de la República del (Ecuador) (Perú), en cumplimiento de lo establecido en el "Convenio entre Perú y Ecuador sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves" y normas nacionales sobre transporte de mercancías por carretera,

C E R T I F I C A:

Que la empresa
con domicilio principal en la ciudad de.....

República del (Ecuador) (Perú), ha sido autorizada para realizar operaciones de transporte transfronterizo de carga con la República del (Perú) (Ecuador) con los vehículos descritos en el Anexo I "Relación de Vehículos Habilitados", que forma parte del presente Documento Único.

.....
Lugar y fecha de expedición

.....
Fecha de vencimiento

.....
Firma y sello
Autoridad Nacional Competente

RENOVACION

Se prorroga la vigencia de este Documento Unico de Transporte de Carga,
 hasta el..... dede

.....
 Lugar y fecha

.....
 Firma y sello
 Autoridad Nacional Competente

RENOVACION

Se prorroga la vigencia de este Documento Unico de Transporte de Carga,
 hasta el..... dede

.....
 Lugar y fecha

.....
 Firma y sello
 Autoridad Nacional Competente

RENOVACION

Se prorroga la vigencia de este Documento Unico de Transporte de Carga,
 hasta el..... dede

.....
 Lugar y fecha

.....
 Firma y sello
 Autoridad Nacional Competente

C.- HOJA 2 - ANVERSO

**ESCUDO
REPUBLICA DEL ECUADOR**

**ESCUDO
REPUBLICA DEL PERU
Ministerio de Transportes, Comunicaciones,
Vivienda y Construcción**

A N E X O I

RELACION DE VEHICULOS HABILITADOS

DOCUMENTO UNICO DE TRANSPORTE DE CARGA N°			PAG. N°				
N°	Placa	Marca	Año de Fabricación	Número o serie del chasis	Número de Ejes	Tipo de vehículo	Capacidad máxima de arrastre o carga

.....
Firma y sello
Autoridad Nacional Competente

D.- HOJA 2 - REVERSO

EN BLANCO

E.- CARACTERÍSTICAS

-Formato : A-4 (297 x 210 mm)
-Papel : Bond 80 grs.
-Impresión : tinta negra.

FORMATO SIMPLIFICADO DEL DOCUMENTO ÚNICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

A.- **HOJA 1 – ANVERSO**

<p>ESCUDO REPUBLICA DEL ECUADOR</p>	<p>ESCUDO REPUBLICA DEL PERU Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.</p>
<p><u>DOCUMENTO UNICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS</u></p>	
<p>N°.....</p>	
<p>....., autoridad nacional competente de transporte por carretera de la República del (Ecuador) (Perú), en cumplimiento de lo establecido en el “Convenio entre Perú y Ecuador sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves” y normas nacionales sobre transporte de pasajeros por carretera,</p>	
<p>C E R T I F I C A:</p>	
<p>Que la empresa con domicilio principal en la ciudad de República del (Ecuador) (Perú), ha sido autorizada para realizar operaciones de transporte transfronterizo de pasajeros con la República del (Perú) (Ecuador) con los vehículos descritos en el Anexo I “Relación de Vehículos Habilitados”, que forma parte del presente Documento Unico.</p>	
<p>..... Lugar y fecha de expedición</p>	
<p>..... Fecha de vencimiento</p>	
<p>..... Firma y sello Autoridad Nacional Competente</p>	

B.- HOJA 1 - REVERSO

RENOVACION

Se proroga la vigencia de este Documento Unico de Transporte de Pasajeros, hasta el..... de de

.....
Lugar y fecha

.....
Firma y sello
Autoridad Nacional Competente

RENOVACION

Se proroga la vigencia de este Documento Unico de Transporte de Pasajeros, hasta el..... de de

.....
Lugar y fecha

.....
Firma y sello
Autoridad Nacional Competente

RENOVACION

Se proroga la vigencia de este Documento Unico de Transporte de Pasajeros, hasta el..... de de

.....
Lugar y fecha

.....
Firma y sello
Autoridad Nacional Competente

EN BLANCO

E.- CARACTERÍSTICAS

-Formato	:	A-4 (297 x 21 mm)
-Papel	:	Bond 80 grs.
-Impresión	:	tinta negra.

FORMATO SIMPLIFICADO DEL DOCUMENTO ÚNICO DE TRANSPORTE TURÍSTICO**A.- HOJA 1 – ANVERSO**

ESCUDO REPUBLICA DEL ECUADOR	ESCUDO REPUBLICA DEL PERU Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
<u>DOCUMENTO UNICO DE TRANSPORTE TURISTICO</u>	
N°.....	
..... autoridad nacional competente de transporte por carretera de la República del (Ecuador) (Perú), en cumplimiento de lo establecido en el "Convenio entre Perú y Ecuador sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves" y normas nacionales sobre transporte turístico por carretera,	
C E R T I F I C A	
Que la empresa..... con domicilio principal en la ciudad de..... República del (Ecuador) (Perú), ha sido autorizada para realizar operaciones de transporte turístico a la República del (Perú) (Ecuador) con los vehículos descritos en el Anexo I "Relación de Vehículos Habilitados", que forma parte del presente Documento Único.	
..... Lugar y fecha de expedición	
..... Fecha de vencimiento	
..... Firma y sello Autoridad Nacional Competente	

B.- HOJA 1 – REVERSO

<u>RENOVACION</u>	
Se prorroga la vigencia de este Documento Unico de Transporte Turístico, hasta el.....de.....de.....	
..... Lugar y fecha Firma y sello Autoridad Nacional Competente

<u>RENOVACION</u>	
Se prorroga la vigencia de este Documento Unico de Transporte Turístico, hasta el.....de.....de.....	
..... Lugar y fecha Firma y sello Autoridad Nacional Competente

<u>RENOVACION</u>	
Se prorroga la vigencia de este Documento Unico de Transporte Turístico, hasta el...de.....de.....	
..... Lugar y fecha Firma y sello Autoridad Nacional Competente

C.- HOJA 2 - ANVERSO

ESCUDO
REPUBLICA DEL ECUADOR

ESCUDO
REPUBLICA DEL PERU
Ministerio de Transportes, Comunicaciones,
Vivienda y Construcción

A N E X O I

RELACION DE VEHICULOS HABILITADOS

DOCUMENTO UNICO DE TRANSPORTE TURISTICO N° PAG. N°

Nº	Placa	Marca	Año de Fabricación	Número o serie del chasis	Número de ejes	Tipo de vehículo	Número de Asientos	Equipos repuestos, accesorios y/u opcionales.

.....
Firma y sello
Autoridad Nacional Competente

A N E X O N° 3**REGLAMENTO DE LOS COMITÉS DE FRONTERA ECUATORIANO-PERUANOS****CAPITULO I****Disposiciones Generales**

Artículo 1°

Los Comités de Frontera constituyen mecanismos de coordinación binacional que tienen por objeto impulsar y supervisar la aplicación de los acuerdos de régimen fronterizo ecuatoriano-peruano, así como proponer procedimientos y soluciones ágiles y oportunas a los problemas del tránsito de personas, bienes y medios de transporte por los pasos de frontera, puertos y aeropuertos habilitados, en un marco orientado a promover la cooperación, integración y el desarrollo de la región fronteriza.

Artículo 2°

Los Comités de Frontera Ecuatoriano-Peruanos estarán conformados por Secciones Nacionales y se constituirán por pares de circunscripciones administrativas de nivel departamental (Perú) y provincial (Ecuador) adyacentes a la línea de frontera común.

Artículo 3°

El presente Reglamento se aplicará a los Comités de Frontera correspondientes a los siguientes pares de circunscripciones: EL ORO - TUMBES, LOJA - PIURA y ZAMORA CHINCHIPE - CAJAMARCA. Se aplicará, asimismo, a los futuros Comités de Frontera que los Gobiernos de Ecuador v Perú constituyan mediante canje de notas de sus respectivas Cancillerías.

CAPITULO II**Atribuciones**

Artículo 4°

Los Comités de Frontera tendrán las siguientes atribuciones:

- a) Participar activamente en la solución de los problemas operativos del tránsito transfronterizo, binacional e internacional de personas, bienes y medios de transporte.
- b) Evaluar periódicamente el estado de aplicación de los acuerdos sobre régimen fronterizo y elevar informes, incluyendo sugerencias, a los Coordinadores de las Secciones Nacionales del Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo de la Comisión de Vecindad Ecuatoriano-Peruana.
- c) Cumplir las instrucciones y tomar en cuenta las recomendaciones del Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo para la aplicación más eficiente de los acuerdos sobre régimen fronterizo.
- d) Promover la difusión de los acuerdos sobre régimen fronterizo entre los usuarios de los servicios localizados en los pasos de frontera, puertos y aeropuertos de su circunscripción.
- e) Proponer al Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo programas de capacitación

destinados a los funcionarios de los organismos responsables de la aplicación de los acuerdos sobre régimen fronterizo, así como organizar y supervisar su ejecución en sus respectivas circunscripciones.

- f) Promover y supervisar programas de reuniones periódicas entre las autoridades de los servicios públicos presentes en los Centros de Atención en Frontera -CENAF- y en los puestos de control fronterizo, orientados a coordinar la fluida y eficiente aplicación de los acuerdos sobre régimen fronterizo.

CAPITULO III

Composición

Artículo 5°

El Comité de Frontera estará presidido en forma alternada por el Gobernador de la Provincia, cuando ésta se efectúe en el Ecuador y por el Prefecto Departamental, cuando la reunión se realice en el Perú. Estas autoridades ejercerán la Jefatura de sus respectivas Secciones Nacionales.

Artículo 6°

La autoridad que preside la reunión designará, entre las instituciones de su país representadas en el Comité de Frontera, una Secretaría Permanente que ejercerá dicha labor hasta que tenga lugar la próxima reunión.

Artículo 7°

Son miembros del Comité de Frontera los Jefes de los servicios públicos presentes en los CENAF y puestos de control fronterizo, y puertos y aeropuertos habilitados, además del Cónsul o Cónsules de ambos países en las respectivas circunscripciones, según el listado siguiente de instituciones:

ECUADOR - Ministerio de Gobierno y Policía; Ministerio de Obras Públicas y Telecomunicaciones; Ministerio de Agricultura y Ganadería; Ministerio de Turismo; Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre; Policía Nacional del Ecuador; Corporación Aduanera del Ecuador y la Dirección General de Migración.

PERÚ - Superintendencia Nacional de Aduanas; Dirección General de Migraciones y Naturalización; Policía Nacional del Perú; Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA); Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción; Ministerio de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales; Comité Transitorio de Administración Regional.

Artículo 8°

Podrán asistir a las reuniones del Comité de Frontera representantes del sector público y privado de las circunscripciones departamentales y provinciales que corresponda, provenientes de las áreas de turismo, comercio, industria y actividades afines de ambos países, a quienes se invitará cuando el temario haga pertinente su participación y puedan contribuir a la tarea de orientación y asesoramiento en las materias propias del Comité.

Artículo 9°

Los miembros del Comité de Frontera actuarán en el marco de las atribuciones que les corresponden conforme a sus respectivas legislaciones internas y reglamentos institucionales.

CAPITULO IV

Funcionamiento

Artículo 10°

La autoridad que presida el Comité de Frontera convocará a reuniones ordinarias y extraordinarias con conocimiento del Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo.

Artículo 11°

El Comité sesionará en forma ordinaria con periodicidad trimestral en forma alternada en uno y otro país. Sus miembros serán convocados con al menos dos semanas de anticipación. Junto con dicha convocatoria, los miembros del Comité recibirán el temario, el mismo que deberá ser aprobado previamente por el Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo.

Artículo 12°

Los Comités podrán sesionar en forma extraordinaria cuando la importancia o urgencia del tema lo requiera, debiéndose observar para ello lo dispuesto en el artículo 10°.

Artículo 13°

La institución encargada de la Secretaría Permanente del Comité de Frontera se encargará de redactar el acta de las reuniones del Comité, tomando en cuenta los informes elevados por los Grupos de Trabajo que se hubieran constituido de conformidad con el artículo 19 de este Reglamento.

Artículo 14°

El acta de cada reunión contendrá las conclusiones y recomendaciones del plenario del Comité de Frontera e incluirá, además, los informes presentados por los Grupos de Trabajo.

Artículo 15°

El acta será elaborada en dos originales y suscrita por los Jefes de ambas Secciones Nacionales, debiendo ser elevada para el conocimiento y evaluación del Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo.

Artículo 16°

Cuando una entidad privada o pública no incluida en la nómina definida en el artículo 7° solicite la consideración de un tema por el Comité de Frontera, el Presidente del mismo evaluará la conveniencia de incorporar dicho tema en la agenda de conformidad con el procedimiento descrito en el artículo 11.

Artículo 17°

Cuando el Comité juzgue que una cuestión excede su competencia, la elevará a la consideración del Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo.

Artículo 18°

Los Gobiernos proveerán las facilidades y el apoyo logístico necesarios para la realización de las reuniones de cada Comité de Frontera.

CAPITULO V

Grupos de Trabajo

Artículo 19°

Cada Comité de Frontera podrá crear Grupos de Trabajo que tendrán como responsabilidad el análisis y la formulación de propuestas con relación a asuntos específicos comprendidos en las atribuciones del Comité.

Los Grupos de Trabajo estarán integrados por representantes de sectores nacionales o de actividades privadas que sean afines a los temas materia de su competencia. Su labor será coordinada por la autoridad en ejercicio de la Secretaría Permanente, conforme al artículo 6°

CAPITULO VI

Disposiciones Finales

Artículo 20°

Las secciones nacionales de los Comités de Frontera deberán dar cuenta de sus actividades a los Coordinadores de las Secciones Nacionales del Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo.

Artículo 21°

El calendario anual de las reuniones de los diferentes Comités de Frontera será coordinado y aprobado por el Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo.

A N E X O N° 4

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DEL PLAN BINACIONAL DE DESARROLLO DE LA REGIÓN FRONTERIZA

LA ASAMBLEA:

Es el órgano decisorio del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza. Está integrada por los miembros de la Comisión de Vecindad ecuatoriano-peruana creada en el Título II del Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza. Desarrollo y Vecindad.

EL DIRECTORIO EJECUTIVO BINACIONAL:

Es el órgano ejecutivo del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza. Está formado por ocho directores, cuatro nombrados por el Ecuador y cuatro por el Perú. Para cada Parte, uno será representante del sector público, otro del sector privado, un tercero originario de la región fronteriza y el cuarto será el Director Ejecutivo de los respectivos Capítulos Ecuatoriano y Peruano del Plan. Su presidencia rotará anualmente entre un Director peruano y uno ecuatoriano.

El Directorio Ejecutivo Nacional se reunirá periódicamente para:

- Coordinar los contenidos y evaluar la marcha del Plan Binacional, en especial de los cuatro programas básicos de colocación de recursos a que se refiere el artículo 20 del Título V del Acuerdo Amplio, con énfasis en el relativo al Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva, según se describe en el Anexo 5.
- Coordinar el funcionamiento de los mecanismos financieros del Plan Binacional de Desarrollo a fin de velar por el oportuno financiamiento de los programas y proyectos incluidos en dicho Plan.
- Dictar el reglamento interno de funcionamiento del Comité Coordinador Binacional del Plan.
- Preparar el informe anual de sus actividades, que debe presentarse a la Asamblea o Comisión de Vecindad y al Comité Asesor Internacional.

LOS CAPÍTULOES NACIONALES:

Cada Capítulo Nacional contará con un Director Ejecutivo que será también Miembro del Directorio Ejecutivo Binacional y del Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo Su función será velar por la ejecución de los Programas Nacionales de Construcción y Mejoramiento de Infraestructura tanto Productiva, como Social y de Aspectos Ambientales en las regiones fronterizas, según se describe en el Anexo 5 del Acuerdo Amplio.

Los Capítulos Nacionales del Plan también velarán por la buena marcha de los componentes nacionales de los proyectos binacionales y por la adecuada ejecución de la inversión privada en cada lado de la frontera.

EL COMITÉ COORDINADOR BINACIONAL:

Estará integrado por el Director Ejecutivo del Capítulo Ecuatoriano, el Director Ejecutivo del Capítulo Peruano y el Secretario Ejecutivo del Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo.

Sus funciones serán de planeamiento y coordinación y quedarán precisadas en su Reglamento, a ser aprobado por el Directorio Ejecutivo Binacional del Plan.

EL COMITÉ ASESOR INTERNACIONAL DEL PLAN BINACIONAL DE DESARROLLO DE LA REGIÓN FRONTERIZA:

Estará integrado, a propuesta del Directorio del Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo, por representantes de los países e instituciones aportantes a dicho Fondo mediante el mecanismo de Certificados de Paz y Desarrollo.

El Consejo contará con ocho (8) miembros, quienes elegirán a su Presidente entre ellos.

A N E X O N° 5

PROGRAMAS DEL PLAN BINACIONAL DE DESARROLLO DE LA REGIÓN FRONTERIZA

El Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza considera, cuatro programas cuyos objetivos se precisan a continuación:

- A. PROGRAMA BINACIONAL DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SOCIAL Y PRODUCTIVA
Contribuir al mejoramiento de la infraestructura productiva y social en aquellas zonas donde Ecuador y Perú comparten recursos o son de economías complementarias, fortaleciendo el proceso de Integración Fronteriza entre ambos países.
- B. PROGRAMAS NACIONALES ECUATORIANO Y PERUANO DE CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA EN LAS REGIONES FRONTERIZAS
Contribuir al mejoramiento de la infraestructura productiva y de servicios en las regiones fronterizas de ambos países con obras orientadas a brindar facilidades para el tránsito fronterizo, el desarrollo sostenible de zonas de potencialidad productiva y la construcción de infraestructura física que fomente la interacción local productiva y comercial.
- C. PROGRAMAS NACIONALES ECUATORIANO Y PERUANO DE CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA SOCIAL Y DE ASPECTOS AMBIENTALES EN LAS REGIONES FRONTERIZAS
Contribuir al mejoramiento de la infraestructura social y cultural en las regiones fronterizas de ambos países, vía la preparación de programas o el desarrollo de obras en salud, educación, saneamiento y desarrollo urbano, servicios básicos v medio ambiente.
- D. PROGRAMA DE PROMOCIÓN A LA INVERSIÓN PRIVADA
Identificar las áreas y oportunidades de inversión en las cuales pueda participar el sector privado, en la ejecución y financiamiento de proyectos, definiendo el marco legal que lo haga factible.

Las necesidades globales de inversión estimadas para estos programas se muestran en el siguiente cuadro resumen, expresado en dólares norteamericanos:

NECESIDADES DE INVERSIÓN DEL PLAN BINACIONAL DE DESARROLLO DE LA REGIÓN FRONTERIZA

	Fondos Públicos	Fondos	Total
A Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva	1,298,000,000	200,000,000	1,498,000,000
B. Programas Nacionales de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Productiva	400,000,000		400,000,000
C. Programas Nacionales de Construcción y Mejoramiento de la Infraestructura Social y de Aspectos Ambientales	500,000,000		500,000,000
D. Programa de Promoción a la Inversión Privada	2,000,000	600,000,000	602,000,000
Total	2,200,000,000	800,000,000	3,000,000,000

Cada uno de estos programas cuenta con diversos proyectos agrupados en diferentes rubros, cuyo resumen y montos estimados de inversión se indican en los siguientes cuadros.

La descripción de estos rubros y la metodología utilizada para determinar los montos de inversión necesarios se explica en las secciones A, B, C y D del presente anexo.

**MONTOS ESTIMADOS DE INVERSIÓN
(US \$ DOLARES)**

A. PROGRAMA BINACIONAL DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SOCIAL Y PRODUCTIVA

	PUBLICO	PRIVADO	TOTAL
A1 Proyecto Puyango - Tumbes	575,000,000	100,000,000	675,000,000
A2 Plan Urbano eje Tumbes-Machala	50,000,000		50,000,000
A3 Interconexión Vial	388,700,000		388,700,000
A3.1 Guayaquil- Piura	80,700,000		80,700,000
A3.2 Arenillas-Sullana	34,000,000		34,000,000
A3.3 Loja-Sullana	37,000,000		37,000,000
A3.4 Loja- Sarameriza	104,000,000		104,000,000
A3.5 Méndez-Yaupi-Horja (Campanquiz-Santiago)*	133,000,000		133,000,000
A4 Manejo de Cuencas hidrográficas	12,000,000		12,000,000
A5 Reforestación			NP
A6 Evaluación de Recursos Naturales			NP
A7 Estudios Hidromorfológicos para Navegación			NP
A4-A7 No precisados	272,300,000	100,000,000	372.300.000
Subtotal	1,298,000,000	200,000,000	1,498,000,000

* U otra alternativa a estudiar, según el Acuerdo Amplio

B. PROGRAMAS NACIONALES ECUATORIANO Y PERUANO DE CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA EN LAS REGIONES FRONTERIZAS

	PERÚ	ECUADOR	Total
B1 Centros Nacionales de Atención de Frontera	4,500,000	4,750,000	9,250,000
B2 Proyectos de Desarrollo Sostenible	36,421,878	20,000,000	56,421,878
B3 Proyectos de Infraestructura Física	149,078,122	165,250,000	314,328,122
B3.1 Represas e irrigaciones	22,720,000	25,000,000	47,720,000
B3.2 Generación de Electricidad	24,860,122	41,350,000	66,210,122
B3.3 Muelles, puertos y atracaderos	18,341,597	15,000,000	33,341,597
B3.4 Aeropuertos y aeródromos	8,611,403	10,000,000	18,611,403
B3.5 Terminales Terrestres	1,250,000	3,000,000	4,250,000
B3.6 Caminos Rurales	73,295,000	70,900,000	144,195,000
B4 Fondo Concursable para pequeños	10,000,000	10,000,000	20,000,000
Subtotal	200,000,000	200,000,000	400,000,000

C. PROGRAMAS NACIONALES ECUATORIANO Y PERUANO DE CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA SOCIAL Y DE ASPECTOS AMBIENTALES EN LAS REGIONES FRONTERIZAS

	PERÚ	ECUADOR	TOTAL
C1 Salud	24,833,000	25,142,500	49,975,500
C2 Educación	24,786,000	20,132,000	44,918,000
C3 Agua Potable y Alcantarillado	50,785,140	41,383,500	92,168,640
C4 Desarrollo Urbano	54,880,860	58,924,000	113,804,860
C5 Electrificación	26,000,000	16,014,000	42,014,000
C6 Telecomunicaciones	1,810,000	12,000,000	13,810,000
C7 Comunidades Indígenas, Medio Ambiente y	56,905,000	66,404,000	123,309,000
C8 Fondo Concursable para pequeños proyectos	10,000,000	10,000,000	20,000,000
Subtotal	250,000,000	250,000,000	500,000,000

D. PROGRAMA DE PROMOCIÓN A LA INVERSIÓN PRIVADA

	PÚBLICO	PRIVADO	TOTAL
D1 Interconexión de Oleoductos		350,000,000	350,000,000
D2 Interconexión Eléctrica		21,000,000	21,000,000
D3 Circuitos Turísticos			
D4 Exploración y Explotación Minera			
D5 Interconexión de Telecomunicaciones			
D6 Red Bancaria Fronteriza			
D7 Concesiones en infraestructura			
D8 Correo Fronterizo			
D9 Pesca Artesanal, Industrial y Acuicultura	2,000,000		2,000,000
D3-D9 No precisados		229,000,000	229,000,000
Subtotal	2,000,000	600,000,000	602,000,000

A. PROGRAMA BINACIONAL DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SOCIAL Y PRODUCTIVA

Introducción

Se ha identificado un conjunto de proyectos que por su naturaleza, al compartir espacios físicos adyacentes, recursos hídricos de una misma cuenca o complementar las economías de determinadas regiones fronterizas, tienen un carácter binacional.

Su ejecución obliga a trabajos conjuntos con un nivel estricto de complementariedad, a diferencia de otros proyectos del Programa que se ejecutan independientemente en las regiones fronterizas de cada país.

Es objetivo del programa contribuir al mejoramiento de la infraestructura productiva y social en aquellas zonas donde Perú y Ecuador comparten recursos o son de economía complementaria, contribuyendo así al proceso de Integración Fronteriza.

La ejecución de este programa permitirá complementar, mejorar o ampliar la infraestructura y la cooperación económica en áreas específicas de gran importancia; así como mejorar la calidad de vida de la población, contribuyendo decisivamente al proceso de Integración Fronteriza.

Proyectos del Programa "A"

Los proyectos binacionales han sido agrupados en siete grandes rubros:

- A1 Puyango-Tumbes
- A2 Plan Urbano Regional y de Servicios del Eje Tumbes-Machala
- A3 Interconexión Vial
- A4 Manejo de Cuencas Hidrográficas Binacionales
- A5 Reforestación
- A6 Evaluación de Recursos Naturales
- A7 Estudios Hidromorfológicos para navegación.

Los tres primeros rubros han sido priorizados por la Comisión Binacional, habiendo elaborado los documentos de base para su puesta en marcha, conforme se detalla a continuación.

Al. Puyango Tumbes

Desde 1971 los Gobiernos de Ecuador y Perú han considerado a Puyango-Tumbes como un proyecto binacional prioritario para el aprovechamiento conjunto de aguas de este río para fines de riego, electricidad y control de aguas. Para ello se planteó la construcción de dos represas situadas en Cazaderos y Marcabellí. En cuanto al riego, se convino una cobertura mínima de 50.000 hectáreas en el Ecuador y 20.000 hectáreas en el Perú. En electricidad dos centrales hidroeléctricas generarían un total de 250 Mw.

El proyecto desarrollado hasta la fecha es inviable en las condiciones en que ha sido diseñado, por su elevado costo (alrededor de 2.200 millones de dólares entre los dos países) y su baja rentabilidad (en promedio del orden del 9%).

Se considera que el proyecto puede ser atractivo para los dos países si es que, sin prefijar los alcances y condiciones técnicas para las obras, se lo redimensiona, definiendo claramente las áreas electivas que deben y pueden ser regadas, estableciendo los requerimientos de regulación de aguas y optimizando la generación eléctrica.

Para ello, y teniendo en cuenta los antecedentes del Proyecto, la Comisión Binacional ha elaborado los Términos de Referencia del Estudio de Viabilidad Técnico - Económico.

Objetivo

Redimensionar el proyecto Puyango-Tumbes para determinar su viabilidad y conveniencia de ejecución.

Beneficios

En un proyecto redimensionado, que tenga un costo global razonable y una rentabilidad económico-social aceptable, el proyecto tendría un importante impacto tanto en el Ecuador como en el Perú. Riego en áreas no cubiertas actualmente y que tienen potencialmente un buen desarrollo agrícola. Generación para satisfacer una creciente demanda nacional e internacional en el futuro. Regulación de aguas en zonas sometidas a continuas inundaciones, especialmente en los años en que se presenta el fenómeno de El Niño.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado dos etapas del proyecto, cuyos plazos y costos estimados son los siguientes:

1. Estudio de Viabilidad
Plazo: 4 - 6 meses
Costo estimado: 500.000 de dólares
Financiamiento: Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo
2. En el caso en que la viabilidad fuera positiva, las siguientes etapas serían:
 - * Desarrollo de factibilidad del proyecto. Plazo: 12 meses
 - * Estudios definitivos y documentos de licitación. Plazo: 12 meses
 - * Construcción de las obras. Plazo: 36 meses
 - * Costo estimado 675 millones de dólares.

A.2 Plan Urbano Regional y de Servicios del Eje Tumbes - Machala.

Este eje costanero es clave en las relaciones entre los dos países. Los núcleos poblacionales en esta zona fronteriza son Tumbes en el Perú y Machala en el Ecuador.

La zona es deficitaria en vías de comunicación. La pobreza es la característica principal de la población. Los indicadores sociales muestran importantes deficiencias, mayores que en el resto de los países. El equipamiento urbano tiene enormes carencias y requiere acciones de planeamiento: servicios básicos, educativos, salud, saneamiento ambiental y obras de defensa ribereña.

Adicionalmente, el fenómeno de El Niño severamente la calidad de vida en la zona.

La Comisión Binacional ha determinado que debe elaborarse un plan urbano regional y de servicios para el área comprendida entre Tumbes y Machala que incluya: las alternativas de desarrollo económico-estratégico, propuestas específicas de proyectos que favorezcan la inversión binacional y la formación de empresas productoras de bienes y servicios, y la propuesta de un programa de acción inmediata para las poblaciones de Huaquillas y Aguas Verdes.

Objetivo

Contribuir a mejorar la calidad de vida de las poblaciones en este importante eje fronterizo, facilitando los flujos fronterizos de personas y de mercaderías y promoviendo un ambiente favorable para la integración.

Beneficios

Mejorar la calidad de vida de la población de la zona desde diversos puntos de vista en base a proyectos prioritarios: nuevo puente, mejoramiento y ampliación de la red vial, obras de defensa ribereña y control de inundaciones, equipamiento urbano, saneamiento ambiental, mecanismos financieros para vivienda, facilidades de comunicación, acciones en el ámbito socio-cultural y aplicar un programa de acción inmediata para aliviar los problemas en las poblaciones de Huaquillas y Aguas Verdes.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado cuatro etapas del proyecto, cuyos plazos y costos estimados, en dólares norteamericanos, son los siguientes:

1. Plan de acción inmediata
Plazo: 6 semanas
Costo: 50,000
2. Preparación de las bases del Estudio de Factibilidad del Proyecto Urbano Tumbes-Machala
Plazo: 4 meses

- Costo: alrededor de 300.000 dólares
3. Estudio de Factibilidad del Proyecto Urbano
Plazo: 1 año
Costo: 950,000
 4. Desarrollo de Proyectos
Plazo: 10 años
Costo: 50'000,000.

A.3 Interconexión Vial

Tanto Ecuador como Perú cuentan con una amplia red de carreteras con 75.000 kms. y 43.000 kms. respectivamente. Sin embargo la interconexión vial peruano-ecuatoriana es muy limitada. Para el tránsito de personas y vehículos se cuenta actualmente solo con la Carretera Panamericana (Loja - Macará - La Tina - Piura) y con la Carretera Costanera Machala - Huaquillas - Aguas Verdes - Tumbes que tienen características de carreteras nacionales pero no de ejes de interconexión binacional.

El incremento de los intercambios de diversa naturaleza que debe promoverse entre los dos países en un nuevo ambiente de relaciones de amistad integración y comercio, requiere de la mejoría en las comunicaciones viales básicas.

Objetivo

Revertir la actual situación de interconexión vial y mejorarla para facilitar la integración e intercambio comercial entre Perú y Ecuador.

Beneficios

El mejoramiento e interconexión de las redes nacionales de carreteras en los dos países, reducirá en más del 30% los costos de operación de los vehículos y generará retornos económicos superiores al 25%.

Además se incrementará y optimizará los movimientos de personas, turismo, comercio etc.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado cinco ejes viales prioritarios:

1. Guayaquil - Machala - Huaquillas - Aguas Verdes - Tumbes - Piura
2. Arenillas - Pindal - Zapotillo - Lalamor - Alamor - Laucones - Sullana
3. Loja - Catacocha - Macará - La Tina - Sullana
4. Loja - Vilcabama - Zumba - Chinchipe - Namballe - Jaén - Bagua - Santa María de Nieva - Sarameriza
5. Méndez - Yaupi - Borja - Sarameriza (Campasquiz - Santiago). Se podrá estudiar otras posibilidades, de conformidad con los acuerdos de la Comisión.

En el caso de los cuatro primeros, se deberá uniformizar los criterios técnicos antes de proceder al financiamiento, diseño y construcción. En el eje 5 se deberá tomar la decisión sobre la vía óptima, basándose principalmente en criterios económicos.

Los costos estimados, en millones de dólares, son:

	Ecuador	Perú	Total
Eje Vial 1:	45.7	35	80.7
Eje Vial 2:	22	12	34
Eje Vial 3:	29	8	37
Eje Vial 4:	49	55	104
Eje Vial 5:	28	105	133
Total	173.7	215	388.7

A. 4 Manejo de Cuencas Hidrográficas Binacionales

Se han identificado los siguientes proyectos, que requieren de estudios previos para su incorporación definitiva en el plan:

- 1 Zarumilla
- 2 Catamayo - Chira
- 3 Chinchipe
- 4 Zamora - Santiago

Desarrollo y costos del proyecto

No precisado

A.5 Reforestación

Se ha identificado un proyecto, el mismo que requiere de estudios previos para su incorporación definitiva en el plan:

- 1 Enriquecimiento de bosques degradados en la zona del Pastaza

Desarrollo y costos del proyecto

No precisado

A.6 Evaluación de Recursos Naturales

Se han identificado los siguientes proyectos, que requieren de estudios previos para su incorporación definitiva en el plan:

- 1 Cuenca binacional del Río Santiago
- 2 Cuenca binacional del Río Morona
- 3 Cuenca binacional del Río Pastaza
- 4 Cuenca binacional de los ríos Pintoyacu y Tigre
- 5 Cuenca binacional del Río Napo

Desarrollo y costos del proyecto

No precisado

A.7 Estudios Hidromorfológicos para Navegación

Se han identificado los siguientes proyectos, que requieren de estudios previos para su incorporación definitiva en el plan:

- 1 Río Pastaza

- 2 Río Pintoyacu - Tigre
- 3 Río Napo

Desarrollo y costos del proyecto

No precisado

B. PROGRAMAS NACIONALES ECUATORIANO Y PERUANO DE CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA EN LAS REGIONES FRONTERIZAS

Introducción

La región fronteriza de ambos países cuenta con una población que asciende a 2'831,266 habitantes (11.8% del total nacional) y en Ecuador a 1'534,978 habitantes (12.6 % del total nacional) con un total de 4'366,244.

Esta población procede de diversas raíces culturales y se encuentra en una situación económica y social por debajo de los estándares nacionales, sin haber tenido oportunidad de desarrollar sus potencialidades.

Ambas regiones cuentan con importantes recursos naturales, renovables y no renovables, que en gran parte permanecen inexplorados o son explotados inadecuadamente. Tal situación se debe, en gran medida a la carencia de una adecuada infraestructura productiva y de servicios, e insuficiente conocimiento científico y tecnológico disponible en la zona.

El objetivo de este programa es contribuir al mejoramiento de la infraestructura productiva y de servicios en las regiones fronterizas, orientadas a brindar facilidades para el tránsito fronterizo, al desarrollo sostenible de zonas de potencialidad productiva, a la construcción de infraestructura física que fomente la interacción local productiva y comercial.

La ejecución de los proyectos considerados en estos programas permitirán: mejorar la calidad de vida de la población de ambas regiones fronterizas, facilitar la integración económica y comercial de ambas regiones fronterizas; proporcionar una relación sostenible con el medio ambiente; elevar la participación de ambas regiones en la actividad económica de los países; y permitir una mayor articulación de cada región entre sí mismas y con su respectivo país.

Proyectos de los programas "B"

Los proyectos del programa "B" han sido agrupados en cuatro grandes rubros que se ejecutarán en cada país:

- B.1 Centros Nacionales de Atención de Frontera
- B.2 Proyectos de Desarrollo Sostenible
- B.3 Proyectos de Infraestructura Física
- B.4 Fondo Concursable para pequeños proyectos

El monto global de dichos proyectos asciende a 500 millones de dólares, distribuidos en partes iguales en ambos países. A continuación se presenta una breve descripción de los proyectos contenidos en cada rubro, así como los costos involucrados.

B.1 Centros Nacionales de Atención de Frontera (CENAF)

La mayor parte del tránsito fronterizo de personas, vehículos y bienes entre Ecuador y Perú se produce actualmente a través del paso fronterizo que cruza el Puente Internacional sobre el Canal de Zarumilla, uniendo las localidades de Aguas Verdes, en el departamento de Tumbes, en Perú; y Huaquillas, en la provincia de Machala, en Ecuador.

Los servicios fronterizos para facilitar dicho tránsito son brindados en instalaciones poco adecuadas, lo que contribuye a hacer que el cruce de dicho paso fronterizo sea difícil y en ocasiones molesto.

Ante la gran extensión de la frontera común entre Perú y Ecuador ambos gobiernos han determinado, en el marco de las nuevas relaciones, la necesidad de establecer nuevos pasos fronterizos que faciliten la integración y el tránsito Huido de bienes y personas de un lugar a otro.

Objetivo

Realizar los estudios técnicos para construir y equipar Centros Nacionales de Atención Fronteriza en los pasos de frontera habilitados y que se vayan a habilitar en el proceso de Integración Fronteriza que viven Perú y Ecuador de modo que se facilite el tránsito de personas, vehículos y mercancías de un lado a otro de la frontera.

Desarrollo y costos del proyecto

Se construirán cuatro Centros Nacionales de Atención Fronteriza:

1. Huaquillas (Ecuador) - Aguas Verdes (Perú) o alternativa de paso fronterizo a estudiar.
2. Zapotillo (Ecuador) - El Alamor (Perú)
3. Macará (Ecuador) - La Tina (Perú)
4. Zumba (Ecuador) - Namballe (Perú)

Su costo estimado, en dólares norteamericanos, es:

	Infraestructura	Equipamiento	Total
Ecuador:	1'450,000	3'300,000	4'750,000
Perú:	1'380,000	3'120,000	4'500,000
Total	2'830,000	6'420,000	9'250,000

Financiamiento

Los estudios serán cubiertos por el Fondo Binacional para la Paz y Desarrollo a través de su ventanilla de preparación de proyectos.

La ejecución de las obras y su equipamiento será cubierto por otros recursos que se contemplen en el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza.

B.2 Proyectos de Desarrollo Sostenible

En la región fronteriza existen áreas cuyo desarrollo requiere un cuidadoso planeamiento para mantener o recuperar su frágil equilibrio ecológico. Esto se hace particularmente patente en lugares de la Amazonía, donde la intervención del hombre ha alterado dicho equilibrio.

En este sentido, es preciso llevar a cabo proyectos de desarrollo sostenible que permitan mejorar la calidad de vida de los pobladores locales respetando el medio ambiente y sus identidades culturales.

Objetivo

Ejecutar Proyectos de Desarrollo Integral orientado a la base productiva, en las zonas de las regiones fronterizas identificadas o que se puedan identificar, contribuyendo a desarrollar la infraestructura productiva para mejorar la calidad de vida.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado once proyectos en el Perú, cuyos costos estimados, en dólares norteamericanos, son los siguientes:

1. Zonificación Ecológica	400,000
2. Plan de Ordenamiento Territorial	400,000
3. Utilización sostenible de la Biodiversidad	5'000,000
4. Promoción y asistencia técnica	5'450,000
5. Mejoramiento del Transporte Fluvial a pequeña escala	300,000
6. Núcleos de Desarrollo Sostenible	15'000,000
7. Museo Científico de la Biodiversidad Amazónica	1'700,000
8. Restauración de Inmuebles Históricas Iquitos	4'000,000
9. Centro de Convenciones de Iquitos	2,000,000
10. Desarrollo del Área Güeppi-Pantoja	671,878
11. Instituto Universitario de Ecoturismo	1'500,000
Total	36 421,878

En Ecuador se ha identificado los siguientes proyectos:

1. Loja - cantones fronterizos	10'000,000
2. El Oro - cantones fronterizos	5'000,000
3. Zamora - cantones fronterizos	5'000,000
Total	20'000,000

Financiamiento

Los estudios serán cubiertos por el Fondo Binacional para la Paz y Desarrollo a través de su ventanilla de preparación de proyectos y estudios especiales.

La ejecución de las obras y su equipamiento podrá ser cubierta con recursos del mismo Fondo cuando el presupuesto total de la obra no exceda de US \$ 3'000,000; para montos mayores el financiamiento será cubierto con otros recursos que se contemplan en el esquema de financiamiento del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza.

B.3 Proyectos de Infraestructura Física

Las regiones fronterizas no cuentan con infraestructura física suficiente y adecuada que permita cubrir las necesidades de desarrollo humano sostenible ni integrarlas a la actividad económica de sus respectivos países.

Las difíciles condiciones geográficas de ambas agudizan esta realidad. La infraestructura productiva en cada una de estas regiones ha recibido distintos niveles de atención en cada país.

Urge desarrollar proyectos de infraestructura física productiva que impulsen el desarrollo de la agricultura, agroindustria y turismo, el establecimiento de industrias locales, el mejoramiento del transporte marítimo y fluvial, aéreo y terrestre, y una buena interconexión vial dentro de cada región.

Objetivo

Desarrollar proyectos de represas e irrigaciones; generación de electricidad; muelles, puertos y atracaderos; aeropuertos y aeródromos; terminales terrestres y caminos rurales.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado seis rubros en los cuales se desarrollarán proyectos de infraestructura física.

1. Represas e irrigaciones
2. Generación de electricidad
3. Muelles, Puertos y Atracaderos
4. Aeropuertos y Aeródromos
5. Terminales Terrestres
6. Caminos Rurales

En el caso del Perú, estos proyectos se llevarán a cabo en los siguientes ámbitos geográficos, beneficiando a la población que se indica

Departamentos	Provincias	Distritos	Habitantes
Tumbes	3	12	173,604
Piura	12	65	1'467,568
Cajamarca	2	19	308,471
Amazonas	3	15	233,618
Loreto	3	18	647,965
Total	23	129	2'831,226

En el caso del Ecuador, los proyectos se llevarán a cabo en los siguientes sectores geográficos y permitirán atender a la población que se señala a continuación:

Provincias	Cantones	Habitantes
El Oro	14	536,000
Loja	16	422,000
Zamora	5	97,000
Morona Santiago	8	136,000
Pastaza	3	59,000
Napo	7	151,000
Sucumbíos	6	134,000
Total		1'535,000

Los costos estimados en dólares norteamericanos de estos proyectos suman las siguientes cifras

Perú:	149'078,122
Ecuador:	165'250,000
Total:	314'328,122

Financiamiento

Los estudios serán cubiertos por el Fondo Binacional para la Paz y Desarrollo a través de su ventanilla de preparación de proyectos.

La ejecución de las obras y su equipamiento se hará con recursos del mismo Fondo cuando el presupuesto total de la obra no exceda de US \$ 3'000,000; para montos mayores el financiamiento podrá ser cubierto con otros recursos que se contemplen en el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad.

B 3.1 Represas e irrigaciones

En algunas zonas de las regiones fronterizas existen áreas cuyo desarrollo agrícola está limitado por el régimen de las aguas, por lo general inestable y que en muchos casos es consecuencia de ríos torrentosos en determinadas épocas del año.

A este propósito es necesario realizar pequeñas obras de ingeniería hidráulica, complementada con asistencia técnica, que contribuyan a regular el régimen de las aguas y atienda las necesidades de los agricultores de la zona.

Objetivo

Ejecutar pequeñas obras y proyectos de ingeniería hidráulica en las regiones fronterizas, contribuyendo al desarrollo agrícola sostenido.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado tres áreas de acción, cuyos costos estimados en dólares norteamericanos son:

	Represas	Irrigaciones	Asis. Técnica	Total
Ecuador	10'000,000	10'000,000	5'000,000	25'000,000
Perú	13'400,000	2'670,000	6'650,000	22'720,000
Total	23'400,000	12'670,000	11'650,000	47'720,000

B3.2 Generación de Electricidad

Las regiones fronterizas cuentan con diversos sistemas de generación eléctrica. Algunas localidades están conectadas a los sistemas nacionales o regionales, pero debido a sus peculiares características geográficas, buena parte de la generación de energía eléctrica es local o inexistente.

Es urgente realizar estudios y obras que permitan ampliar la frontera eléctrica y mejorar la oferta de energía en lugares donde es deficitaria.

Objetivo

Realizar obras y proyectos de generación de energía eléctrica en las regiones fronterizas para mejorar la infraestructura productiva.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado dos áreas de acción, cuyos costos estimados en dólares norteamericanos son:

	Centrales Eléctricas	Energía Alternativa	Total
Ecuador	40'000,000	1'350,000	41'350,000
Perú	15'160,000	9'700,122	24'860,122
Total	55'160,000	11'050,122	66'210,122

B3.3 Muelles, puertos y atracaderos

Las regiones fronterizas no cuentan con adecuada infraestructura que facilite el tráfico fluvial. El medio usual de transporte son embarcaciones de poco calado y de precarias condiciones.

Los puertos fluviales de las regiones fronterizas atienden un comercio limitado tanto en su volumen como en su alcance, concentrándose la mayor actividad en algunos puertos más importantes.

Se necesitan estudios y obras que permitan mejorar la infraestructura portuaria de las regiones, mediante la construcción de puertos, terminales fluviales y embarcaderos.

Objetivo

Construir facilidades portuarias, terminales fluviales y embarcaderos en aquellos puntos de las regiones fronterizas que se han identificado o que se consideren necesarios para un buen transporte fluvial.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado dos áreas de acción, cuyos costos estimados en dólares norteamericanos son:

	Terminales Fluviales	Embarcaderos	Total
Ecuador	10'000,000	5'000,000	15'000,000
Perú	14'750,000	3'591,597	18'341,597
Total	24'750,000	8'591,597	33'341,597

B3.4 Aeropuertos y Aeródromos

La infraestructura aeroportuaria de las regiones fronterizas es insuficiente para atender sus necesidades de interconexión y sus posibilidades de desarrollo e integración.

En muchos casos el transporte aéreo constituye la única forma de acceso rápido. Las posibilidades de vinculación aérea con el exterior o entre ambas regiones fronterizas se ven limitadas por las malas condiciones de los aeropuertos y aeródromos locales.

Se necesita realizar estudios y obras que permitan mejorar o construir aeropuertos y aeródromos en los lugares donde este tipo de transporte constituya un elemento fundamental para el desarrollo de la zona.

Objetivo

Construir o mejorar la infraestructura aeroportuaria en las regiones fronterizas, contribuyendo a facilitar el transporte aéreo.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han estimado los siguientes costos en dólares norteamericanos:

Perú	8'611,403
Ecuador	10'000,000
Total	18'611,403

B3.5 Terminales Terrestres

Las regiones fronterizas se interconectan vialmente sobre todo a través de la Carretera Panamericana, que une las principales ciudades de la Costa. Existen servicios de transporte transfronterizo que se realizan en forma desordenada a causa, en parte, por no contar con terminales terrestres apropiados.

El establecimiento de nuevas rutas de interconexión fronteriza abre la posibilidad de otros destinos terrestres lo que hace necesario prever facilidades para un ordenado transporte.

Objetivo

Construir terminales terrestres en las localidades de las regiones fronterizas que se determinen, contribuyendo a mejorar el transporte.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han estimado los siguientes costos, en dólares norteamericanos:

Perú	1'250,000
Ecuador	3'000,000
Total	4'250,000

B3.6 Caminos Rurales

Las regiones fronterizas son deficitarias en sistemas viales que retrasan su integración en los respectivos países.

Es indispensable realizar estudios y obras que permitan mejorar la interconexión vial local, integrándola a la red vial nacional de ambos países propiciando el desarrollo económico.

Objetivo

Ejecutar obras y proyectos de vialidad local que contribuyan a mejorar el transporte terrestre interno de las respectivas regiones fronterizas.

Desarrollo y costos del proyecto

En el Perú se han determinado los siguientes proyectos específicos, cuyos costos estimados se consignan en dólares norteamericanos.

Localidades	Km.	Costo
San Jacinto Tamarindo	8.7	1,500,000
Chirinos-Achuime	105	26,250,000
Morropón-Huancabamba	158	14,220,000
Huancabamba-Namballe	50	4,500,000
Borja Morona	72	18,000,000
Otros caminos vecinales		8,825,000
Total		73,295,00

En Ecuador se han determinado proyectos que alcanzan 70'900.000 dólares norteamericanos.

	Cantones	Total
Caminos	Puyango	600,000
	Olmedo	800,000
	Zapotillo	600,000
	Zaruma	1'000,000
	Macará	40,000
	Pasaje	600,000
	Otros en las provincias de: El Oro, Loja, Zamora, Morona y Pastaza	60'000,000
Puentes:	Todas las Provincias	6'900,000

Resumen de costos estimados, en dólares norteamericanos:

Perú	73'295,000
Ecuador	70'900,000
Total	144'195,000

B.4 Fondo Concursable para pequeños proyectos

Hay proyectos de pequeña envergadura que por su naturaleza solamente pueden ser percibidos con precisión por las autoridades y organismos locales, que por lo general no encuentran un camino adecuado para su financiamiento, y que por su naturaleza no han sido singularizados en el proceso de elaboración del Plan Binacional de Desarrollo de la región fronteriza ni en otros programas de sus respectivos gobiernos.

Es necesario crear un mecanismo que permita apoyar financieramente estas iniciativas, de modo que contribuyan a mejorar la calidad de vida de las poblaciones.

Objetivos

Establecer mecanismos que permitan canalizar las iniciativas de las autoridades y organismos locales para llevar a cabo obras y proyectos de infraestructura productiva que contribuyan a mejorar la participación ciudadana para el bienestar de la comunidad.

Monto de este proyecto, en dólares norteamericanos

Perú	10'000,000
Ecuador	10'000,000
Total	20'000,000

Financiamiento

Los proyectos serán cubiertos por el Fondo Binacional para la Paz y Desarrollo a través de su ventanilla de preparación de proyectos.

C. PROGRAMAS NACIONALES ECUATORIANO Y PERUANO DE CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA SOCIAL Y DE ASPECTOS AMBIENTALES EN LAS REGIONES FRONTERIZAS

Introducción

Las regiones fronterizas tienen una población procedente de diversas raíces culturales cuya situación económica y social está por debajo de los estándares nacionales, sin haber tenido oportunidad de desarrollar sus potencialidades.

Presenta, por lo general, altos niveles de desnutrición y analfabetismo, una cobertura de salud y de educación insuficiente, un desarrollo urbano desordenado y con deficientes servicios básicos, ausencia de elementos que vinculen orgánicamente a los pueblos indígenas a la sociedad nacional, y alta vulnerabilidad de los ecosistemas.

La población de las regiones fronterizas de ambos países es la siguiente:

Ecuador	1'534,978 habitantes (12.6 % del total)
Perú	2'831,266 habitantes (11.8% del total)
Total	4'366,244 habitantes

El objetivo de estos programas es contribuir al mejoramiento de la infraestructura social y cultural en las regiones fronterizas, en salud, educación, saneamiento y desarrollo urbano, servicios básicos y medio ambiente; facilitando la vinculación orgánica de los pueblos indígenas a la sociedad nacional manteniendo su identidad y la relación con su medio.

La ejecución de estos programas permitirá mejorar la calidad de vida de la población; facilitar la integración económica, social y cultural, proporcionar los mecanismos para lograr una relación sostenible con el medio ambiente; y permitir una mayor articulación social y cultural de cada región a su respectivo país.

Proyectos de los Programas "C"

Los proyectos de estos programas han sido agrupados en ocho grandes rubros, que se ejecutarán en cada país:

- C.1 Salud
- C.2 Educación
- C.3 Agua Potable y Alcantarillado
- C.4 Desarrollo Urbano
- C.5 Electrificación
- C.6 Telecomunicaciones
- C.7 Comunidades Indígenas, Medio Ambiente y Reforestación
- C.8 Fondo Concursable para pequeños proyectos

El monto global de dichos proyectos asciende a 500 millones de dólares, distribuidos en partes iguales en ambos países. A continuación se presenta una breve descripción de los proyectos contenidos en cada rubro, así como los costos involucrados.

Financiamiento:

La ejecución de las obras, su equipamiento y el financiamiento de los programas podrán ser cubiertos con recursos del Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo a través de su ventanilla de Financiamiento de Proyectos de Infraestructura Social, Productiva y de Servicios, cuando el presupuesto total de la obra no exceda de US \$ 3'000,000; para montos mayores el financiamiento podrá ser cubierto con otros recursos que se contemplen en el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad.

C.1 Salud

Las regiones fronterizas carecen de adecuada cobertura en atención de salud, lo que redundará en altos índices de morbilidad y presencia de enfermedades endémicas. Esta situación se agudiza en la región amazónica de ambos países a causa del aislamiento y de las precarias instalaciones y carencia de personal médico calificado que requiere una actualización permanente.

La infraestructura de salud y su equipamiento resulta inadecuada para atender a la población y existe un déficit de postas sanitarias, centros de salud, hospitales, laboratorios y otras instalaciones.

Asimismo, es urgente ejecutar programas de capacitación que permitan mejorar la cobertura en las regiones fronterizas.

Objetivo

Construir y equipar locales de salud en las regiones fronterizas, estableciendo programas de capacitación médica para mejorar los servicios.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado tres áreas de acción, cuyos costos estimados en dólares norteamericanos son:

	Infraestructura	Equipamiento	Capacitación	Total
Ecuador:	14'000,000	7'000,000	4'145,500	25'142,500
Perú:	13'928,000	6'969,000	3'936,000	24'833,000
Total:	27'928,000	13.969,000	8'081,500	49'975,500

C.2 Educación

La cobertura y la calidad de la educación en las regiones fronterizas es deficiente, tanto en la adecuación de sus programas a las realidades locales como en su infraestructura. En determinadas zonas existen elevados índices de analfabetismo.

La capacitación de profesores en el ámbito rural y en la región amazónica, es insuficiente tanto por la falta de programas apropiados como por las dificultades en el transporte.

En esta situación urge realizar obras de infraestructura educativa y desarrollar programas de capacitación que permitan mejorar los servicios educacionales en las regiones fronterizas.

Objetivo

Construir y equipar locales destinados a mejorar los servicios estableciendo y elaborando programas para capacitar de modo regular al profesorado, mejorando así las posibilidades de aportar al desarrollo sostenible.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han determinado tres áreas de acción, cuyos costos estimados en dólares norteamericanos son los siguientes:

	Infraestructura	Equipamiento	Capacitación	Total
Ecuador	10'000,000	5'132,500	5'000,000	20'132,500
Perú	8'170,000	5'716,000	10'900,000	24'78,000
Total	18'170,000	10'848,500	15'900,000	44'91,000

C.3 Agua Potable y Alcantarillado

La población urbana y rural en las regiones fronterizas carece de adecuados servicios de agua potable y alcantarillado, situación que se agrava en la región amazónica incidiendo en la salud humana y especialmente en la niñez, víctima de enfermedades de origen hídrico como diarreas, parasitosis, etc.

Objetivo

Proveer de servicios de agua potable, alcantarillado y relleno sanitario a las localidades, mejorando el saneamiento ambiental y la salud humana.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han determinado tres áreas de acción, cuyos costos estimados en dólares norteamericanos son:

	Agua Potable	Alcantarillado	Letrinas	Total
Ecuador	25'000,000	14'000,000	2'283,500	41'383,500
Perú	20'773,440	21'383,280	8'628,420	50'785,140
Total	45'773,440	35'383,280	10'912,920	92'168,640

C.4 Desarrollo Urbano

Las localidades en las regiones fronterizas han crecido de manera desordenada, contribuyendo a hacer más agudo y difícil planificar y atender los servicios básicos.

Los organismos de Desarrollo Urbano de Perú y Ecuador, han dictado normas que deben ser puestas en práctica para mejorar el desarrollo urbano de las poblaciones, diseñando planes de desarrollo urbano y creando infraestructura comunitaria que permita atender las necesidades de servicios.

Objetivo

Diseñar planes de ordenamiento urbano y construir infraestructura comunitaria en las localidades de las regiones fronterizas, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado dos áreas de acción, cuyos costos estimados en dólares norteamericanos son los siguientes:

	Ordenamiento Urbano	Infraestructura Comunitaria	Total
Ecuador:	38,924,000	20'000,000	58'924,000
Perú:	32,745,000	22,135,860	54'880.860
Total:	71,669,000	42,135,860	113,804.860

C.5 Electrificación

Tanto la población urbana como la rural no cuentan con adecuados servicios de distribución eléctrica y muchos lugares de la Amazonía carecen de energía.

Es necesario que los núcleos humanos tengan acceso a fuentes de energía disponibles, sean estas locales, regionales o nacionales.

Objetivo

Mejorar la distribución de energía eléctrica a través de redes urbanas, interconectando localidades fronterizas vecinas.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado dos áreas de acción, cuyos costos estimados en dólares norteamericanos son los siguientes:

	Redes Urbanas	Interconexión Vecinal	Total
Ecuador	15'014,000	1'000,000	16'014,000
Perú	25,000,000	1'000,000	26'000,000
Total	40'014,000	2'000,000	42'014,000

C.6 Telecomunicaciones

Debido a sus particularidades geográficas, determinadas arcas de las regiones fronterizas carecen de adecuados servicios de telecomunicaciones, tanto en telefonía como en radiofonía y televisión.

El contar con dichos medios contribuye a vincular de una mejor manera a dichas localidades con su región y el resto de su respectivo país.

Objetivo

Mejorar los servicios de telecomunicaciones, contribuyendo a mejorar la integración de las regiones fronterizas a sus respectivos países.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado tres áreas de acción, cuyos costos estimados en dólares norteamericanos son los siguientes:

	Telefonía	Radiofonía	Televisión	Total
Ecuador	8'500,000	1'500,000	2'000,000	12'000,000
Perú	900,000	350,000	560,000	1'810,000
Total	9'400,000	1'850,000	2'560,000	13'810,000

C.7 Comunidades Indígenas, Medio Ambiente y Reforestación

En las regiones fronterizas viven diversos pueblos indígenas, que a pesar de ser parte fundamental de las sociedades nacionales de ambos países viven en una situación de marginalidad. Se hace necesario que sean incorporados a dichas sociedades nacionales, así como a sus circuitos económicos, con sus propias especificidades y requerimientos.

Su base cultural se funda de un modo determinado en su forma de relacionarse con su habitat, cuyo equilibrio es frágil no sólo en las áreas que estos pueblos ocupan sino en varios otros puntos de las regiones fronterizas, algunos de los cuales han sufrido intensos procesos de deforestación y deterioro ambiental.

Objetivo

Contribuir a mejorar las condiciones de vida de las comunidades indígenas, respetando su identidad cultural e incorporando sus conocimientos al manejo de los recursos naturales, y mejorar la preservación del medio ambiente en las regiones fronterizas.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han determinado tres áreas de acción, cuyos costos estimados en dólares norteamericanos son los siguientes:

	Comunidades Nativas	Medio	Reforestación	Total
Ecuador	17,920,000	22,484,000	26'000,000	66,404,000
Perú	20,100,000	21,875,000	14'930,000	56,905,000
Total	38,020,000	44,359,000	40'930,000	123,309,000

C.8 Fondo Concursable para pequeños proyectos

Hay proyectos de pequeña envergadura que por su naturaleza solamente pueden ser percibidos con precisión por las autoridades y organismos locales, que por lo general no encuentran un camino adecuado para su financiamiento, y que no han sido singularizados en el proceso de elaboración del Plan Binacional de Desarrollo de la región fronteriza ni en otros programas de sus respectivos gobiernos.

Es necesario crear un mecanismo que permita apoyar financieramente estas iniciativas, de modo que contribuyan a mejorar la calidad de vida de las poblaciones.

Objetivo

Establecer mecanismos que permitan canalizar las iniciativas de las autoridades y organismos locales para llevar a cabo obras y proyectos de infraestructura social que contribuyan a mejorar la participación ciudadana para el bienestar de la comunidad.

Monto de este proyecto, en dólares norteamericanos

Perú	10'000,000
Ecuador	10'000,000
Total	20'000,000

Financiamiento

Los proyectos serán cubiertos por el Fondo Binacional para la Paz y Desarrollo a través de su ventanilla de preparación de proyectos.

D. PROGRAMA DE PROMOCIÓN A LA INVERSIÓN PRIVADA

Introducción

Se ha identificado una serie de proyectos binacionales y nacionales de impacto regional, que pueden ser desarrollados por inversión privada, correspondiendo a los Estados definir el marco legal y de promoción para ello, en el marco de las nuevas relaciones entre ambos países.

La realización de estos proyectos implica un nuevo marco de acuerdos específicos que faciliten y aseguren el desarrollo de distintos proyectos en beneficio de los dos países y en particular de sus respectivas poblaciones fronterizas.

Su ejecución obliga a trabajos conjuntos con un alto nivel de complementariedad, el mismo que se debe dar en el marco del Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad.

El objetivo de este programa es identificar las áreas y proyectos de inversión en las cuales pueda participar el sector privado, en la ejecución y financiamiento de los mismos, definiendo el marco legal que lo haga factible.

Esto permitirá complementar, mejorar o ampliar la infraestructura con inversión privada; mejorar la calidad de vida de la población; y contribuir al proceso de Integración Fronteriza.

Proyectos del Programa "D"

Los proyectos han sido agrupados en nueve grandes rubros:

- D.1 Interconexión de Oleoductos
- D.2 Interconexión Eléctrica
- D.3 Circuitos turísticos binacionales
- D.4 Exploración y explotación minera en zona de frontera
- D.5 Interconexión de telecomunicaciones
- D.6 Red Bancaria Fronteriza
- D.7 Concesiones en infraestructura
- D.8 Correo Fronterizo
- D.9 Pesca artesanal, industrial y acuicultura

Los tres primeros rubros tienen carácter binacional, mientras que los otros seis tienen carácter nacional con impacto regional. Los rubros de carácter binacional han sido priorizados por la Comisión Binacional, habiendo elaborado los documentos base para su puesta en marcha, conforme se detalla a continuación.

D. 1 Interconexión de Oleoductos

El Ecuador tiene una producción diferida de petróleo pesado del orden de los 100.000 barriles diarios, y se estima que esta cifra podría alcanzar entre 150.000 y 200.000 barriles en el futuro. El Perú tiene un oleoducto que, en su tramo principal, está subutilizado en un 40% a 70% de su capacidad potencial. Las proyecciones de transporte de crudo en el Perú muestran que esta subutilización se mantendrá.

Existe la posibilidad de utilizar el oleoducto peruano para evacuar el crudo pesado ecuatoriano para lo cual habría que construir un ducto de 180 kilómetros en el Ecuador y de 250 kilómetros en el Perú (paralelo al actual ramal Norte del oleoducto peruano). Si el estudio de prefactibilidad genera resultados positivos, se deberían dar prioritariamente todos los pasos para que, de preferencia con participación y financiamiento privado, se lleve adelante la construcción simultánea y coordinada de los ductos.

Para ello, la Comisión Binacional ha elaborado unas "Bases para la contratación de un estudio de prefactibilidad para el proyecto binacional de transporte de hidrocarburos".

Objetivo

Evacuar crudos pesados ecuatorianos por el oleoducto peruano, con ventajas económicas para los dos países.

Beneficios

Ecuador podría evacuar de manera eficiente una parte o la totalidad de los crudos pesados del Oriente y además desarrollar zonas no explotadas en el Sureste de la región amazónica.

Perú optimizaría el uso de su principal oleoducto e incentivaría el desarrollo de nuevos campos en las zonas aledañas.

En conjunto, habría una importante disminución de costos por economías de escala y, además, si los estudios así lo plantearan, se podría optimizar un sistema integral de transporte, procesamiento y comercialización.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado dos etapas para este proyecto, cuyos plazos y costos estimados en dólares norteamericanos son los siguientes:

1. Estudio de Prefactibilidad
Plazo: 2 meses
Costo estimado: 3'000,000
Financiamiento: Fondo Binacional para la Paz y el Desarrollo.
2. Ejecución de las Obras
En el caso en que el estudio de prefactibilidad fuera positivo, el proyecto debería de preferencia ser financiado por el sector privado tanto en el Ecuador como en el Perú. Los Estados deberían establecer un convenio de transporte.
Costo: 350'000,000
Plazo: 2 años.

D.2 Interconexión eléctrica

Tanto Ecuador como Perú tienen redes eléctricas nacionales que cubren buena parte de sus respectivos territorios, siendo complementada con redes regionales y en algunos casos con sistemas de generación eléctrica local.

Los dos sistemas, y más particularmente el ecuatoriano, están sometidos a perturbaciones climáticas por su dependencia en centrales hidroeléctricas.

Objetivos

Realizar los estudios correspondientes y avanzar en la interconexión de los dos sistemas eléctricos en tres aspectos:

1. Interconexión de los sistemas de distribución a nivel de mediana tensión de las poblaciones ubicadas en la frontera: Huaquillas / Aguas Verdes, Zapotillo / Pueblo Viejo. Macará / La Tina. Zumba / Namballe;
2. Interconexión regional de los sistemas de subtransmisión: Arenillas / Tumbes, Machala / Tumbes; y,
3. Interconexión nacional de los sistemas de transmisión: Milagro - Machala / Tumbes - Piura - Talara.

Beneficios

Ventajas operativas, comerciales, económicas y de aprovechamiento racional y eficiente de los recursos energéticos.

Dotar de servicio eléctrico de una manera directa y en el corto plazo a poblaciones que aún no lo poseen, o en forma más económica a las que ya cuentan con él.

Desarrollo y costos del proyecto

Se han identificado dos etapas para este proyecto, cuyos plazos y costos estimados en dólares norteamericanos son los siguientes:

1. Estudios
Plazo: 3 meses
Costo: 1'000,000
2. Conexión fronteriza
Plazo: 6 meses
Costo: 1'000,000
3. Conexión Nacional
Plazo: 2 años
Costo: 19'000,000

D.3 Circuitos Turísticos Binacionales

Ecuador y Perú disponen de diversos atractivos y posibilidades de desarrollo turístico entre las que se destacan el ecoturismo, turismo de aventura, religioso, de salud, arqueológico, cultural e histórico, de playas, deportivo, entre otros.

Por razones de carácter étnico, histórico, cultural, geográfico y de biodiversidad, la región fronteriza constituye un destino turístico que es necesario articular en productos turísticos promocionables y comercializables.

Para optimizar la oferta turística se hace necesario levantar un inventario de recursos turísticos de los dos países en las zonas fronterizas y sus áreas de influencia con la finalidad de crear un "Banco de Proyectos Turísticos".

Asimismo, resulta conveniente elaborar un plan conjunto de desarrollo turístico que permita divulgar, promocionar, comercializar, capacitar, facilitar y operar de manera conjunta los recursos turísticos complementarios.

Objetivos

Elaborar un Banco de Proyectos Turísticos y formular un Plan Binacional de Desarrollo Turístico, con el propósito de incrementar el turismo en ambos países.

Beneficios

Canalizar iniciativas concretas de desarrollo e integración en la zona de frontera
Mejorar la calidad de vida de los habitantes de esa región.

Desarrollo del proyecto

Establecimiento de un Comité Binacional que se encargará de canalizar iniciativas concretas de desarrollo e integración turística para determinar los proyectos específicos, su financiamiento, formas de promoción, implementación, etc.

D. 4 Exploración y Explotación Minera en Zona de Frontera

Se han identificado los siguientes proyectos, que requieren de estudios previos para su incorporación definitiva en el plan:

1. Exploración geológica y geoquímica de la cuenca de Lancones
2. Exploración geológica y geoquímica de la cuenca de Tumbes
3. Exploración geológica y geoquímica de la cuenca de Santiago

Desarrollo y costos del proyecto

No precisado

D.5 Interconexión de Telecomunicaciones

Se han identificado los siguientes proyectos, que requieren de estudios previos para su incorporación definitiva en el plan:

1. Telefonía Celular
2. Telefonía fija

Desarrollo y costos del proyecto

No precisado

D.6 Red Bancaria Fronteriza

Se han identificado los siguientes proyectos, que requieren de estudios previos para su incorporación definitiva en el plan:

1. Instalación de agencias bancarias
2. Servicios bancarios interconectados

Desarrollo y costos del proyecto

No precisado

D.7 Concesiones en Infraestructura

Se han identificado los siguientes proyectos, que requieren de estudios previos para su incorporación definitiva en el plan:

1. En mantenimiento de carreteras
2. En línea de transmisión

Desarrollo y costos del proyecto

No precisado

D.8 Correo Fronterizo

Se han identificado los siguientes proyectos, que requieren de estudios previos para su incorporación definitiva en el plan:

1. Localidades fronterizas
2. Localidades en la región fronteriza

Desarrollo y costos del proyecto

No precisado

D.9 Pesca artesanal, industrial y acuicultura

Ecuador y Perú disponen de un apreciable potencial pesquero que no ha sido explotado debidamente en ciertas áreas.

La falta de uniformidad en la normativa legal en materia de pesca provoca conflictos frecuentes derivados de su aplicación.

Objetivos:

- Implementar un Acuerdo Marco de Entendimiento entre las instituciones de investigación pesquera de Ecuador, el Instituto del Mar del Perú y el Instituto Tecnológico Pesquero del Perú para fomentar la cooperación interinstitucional a nivel binacional.
- Difundir y promover la celebración de joint ventures entre los dos países en el área de acuicultura.
- Contrarrestar los problemas de desnutrición existente en ambos países mediante la difusión del consumo de productos pesqueros con alto contenido proteico.
- Elaborar un mecanismo destinado a mejorar la normatividad vigente en la zona fronteriza a fin de evitar los incidentes con embarcaciones pesqueras.
- Establecer un régimen de pesca artesanal e industrial para regular, con un sentido de colaboración y mutuo beneficio, las operaciones pesqueras de la zona fronteriza.

Beneficios

Contar con mecanismos encaminados a fomentar la cooperación interinstitucional, binacional lo que permitirá el aprovechamiento óptimo de los recursos pesqueros de Ecuador y Perú.

Las empresas armadoras ecuatorianas dedicadas a la pesca de atún podrán acceder a la pesca de este recurso en aguas jurisdiccionales peruanas para abastecer a las empresas procesadoras del Perú previo acuerdo específico.

La promoción del consumo de productos pesqueros permitirá contrarrestar, en parte, los problemas de desnutrición que existen en los dos países.

El desarrollo de proyectos acuícolas, marinos y continentales generará fuentes de trabajo y permitirá mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona fronteriza.

La implementación de una normativa uniforme en la zona de tratamiento especial para embarcaciones pesqueras permitirá evitar los frecuentes incidentes que se producen en esa zona.

A N E X O N º 6

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DEL FONDO BINACIONAL PARA LA PAZ Y EL DESARROLLO

OBJETIVO

El objetivo del Fondo es la captación de recursos no reembolsables para proporcionar financiamiento a determinados proyectos y actividades incluidos en el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza, con especial énfasis en: recursos para preparación de proyectos y estudios, pequeñas obras de infraestructura productiva, social y de servicios; demandas de grupos organizados de la región sobre la base de recursos concursables y acceso al crédito por micro, pequeñas y medianas empresas productivas.

DESCRIPCIÓN

El Fondo operará bajo los siguientes principios generales:

- Apoyará a beneficiarios en las regiones fronterizas que determinen los Gobiernos del Ecuador y del Perú por común acuerdo.
- Captará recursos y otorgará financiamiento bajo el principio de actuar como ventanilla de segundo piso. El Fondo no prestará o aportará recursos directamente a los beneficiarios.
- Los recursos solo serán entregados a Entidades Ejecutoras que califiquen para operar con recursos del Fondo sobre la base de criterios que la propia organización establezca.
- Las entidades receptoras de recursos suscribirán Convenios de Ejecución con el Fondo, los que serán suscritos por sus máximas autoridades.
- Las operaciones del Fondo se efectuarán con el máximo de transparencia.
- El Fondo contratará con terceros el servicio de tesorería y manejo de recursos financieros.
- El Fondo contratará con terceros la auditoría financiera, la supervisión, el seguimiento y la evaluación de sus convenios.
- El Fondo tendrá una duración de diez años, pudiendo ser extendido este plazo por común acuerdo de los dos Gobiernos.

MODALIDAD DE OPERACIÓN

El Fondo será una entidad con una mínima infraestructura operativa y contratará con terceros los servicios que requiera.

El Fondo funcionará sobre la base de:

- El Fondo se constituirá con aportes de recursos provenientes de los Gobiernos del Ecuador y del Perú, de los países amigos, de instituciones multilaterales, de organizaciones no gubernamentales y de otras organizaciones privadas. El Fondo emitirá un Certificado de Paz y Desarrollo por cada cinco (5) millones de dólares americanos recibidos.

- El Programa Permanente de Captación de Recursos. Consiste en un programa anualizado que detalla las actividades a realizar por el Fondo para obtener recursos de entidades donantes.
- El Programa de Colocación de Recursos. Es el Programa Anual en el que se asigna a cada una de las ventanillas del Fondo una cifra indicativa de desembolsos sobre la base de convenios de ejecución suscritos o por suscribir.
- Convenios de Ejecución. Son acuerdos operativos que se suscribirán con las entidades que califiquen como elegibles para recibir recursos del Fondo, y que detallarán el destino de los recursos, su modalidad de aplicación y las responsabilidades y deberes de las Partes.

También:

- Contrato de Tesorería. La función de Tesorería se ejecutará por una entidad, de preferencia multinacional, que recibirá, invertirá y desembolsará los recursos en base a los lineamientos que el Fondo establezca y que figurarán en un contrato de servicios que se suscribirá con el Fondo. El contrato especificará la modalidad y nivel de la remuneración por el servicio prestado, así como las obligaciones y responsabilidades de las Partes.
- Contratos de Auditoría Financiera, Supervisión y Evaluación. La función de auditoría financiera, seguimiento y evaluación de los Convenios de Ejecución será realizada por una o más entidades por contrato con el Fondo, sobre la base de una metodología de gestión y evaluación previamente acordada.

Serán **ingresos operativos** del Fondo:

- Los recursos que aportarán para estos efectos los Gobiernos del Ecuador y del Perú.
- Los intereses que se obtenga por los recursos captados aún no desembolsados.
- Las donaciones que se perciba para ser destinadas a este fin.

Serán **gastos operativos** del Fondo:

- Los gastos de ejecución del Programa de Captación de Recursos.
- Los pagos por servicios de tesorería, auditoría, supervisión y evaluación.
- Las acciones de difusión de resultados.
- Los gastos administrativos de la operación del Fondo.

VENTANILLAS DEL FONDO

- **Ventanilla de Preparación de Proyectos para la Promoción de la Inversión Privada y Estudios Especiales.** A través de esta ventanilla se financiará los estudios requeridos para la preparación de proyectos de inversión incluidos en el Plan Binacional. Las Entidades Ejecutoras serán las designadas por cada Gobierno en su país, que canalizarán las solicitudes de requerimiento de financiamiento al Fondo previa la confirmación de su prioridad y la verificación de la calidad de la solicitud. Una vez aprobado el financiamiento, la Entidad Ejecutora supervisará la ejecución del estudio o esfuerzo de promoción de la inversión privada e informará al Fondo de los resultados obtenidos.
- **Ventanilla de Financiamiento de Proyectos de Infraestructura Social, Productiva, Ambiental y de Servicios.** Servirá para financiar pequeños proyectos en las áreas sociales (salud, educación, saneamiento, vivienda, entre otros) así como productiva (energía, riego, comercialización, caminos rurales y vecinales, entre otros), ambiental y de servicios que atiendan a las necesidades de los pobladores de las zonas fronterizas. Un Plan Operativo Anual determinará la asignación de los recursos en función de las prioridades que el Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza establezca. La(s) Entidad(es) Ejecutora(s) que cada Gobierno designe será(n) responsable(s) de elaborar el Plan Operativo Anual y

presentarlo a consideración del Fondo (en base a una cifra referencial de desembolso anual que el Fondo determine, según la disponibilidad de los recursos). Dichas Entidades Ejecutoras coordinarán la implementación del Plan en su área de influencia, supervisarán su ejecución e informarán al Fondo de la disposición de los recursos y de los resultados obtenidos.

- **Ventanilla de Fondos para Proyectos de Participación Ciudadana y Desarrollo Comunitario.** Mediante esta ventanilla se atenderá las demandas de las entidades organizadas de la zona de frontera representativas de la sociedad civil. Las Entidades Ejecutoras recibirán las solicitudes de las partes interesadas, evaluarán y aprobarán las operaciones (que serán de carácter no-reembolsable) en base a criterios específicos que establecerá el Fondo y que figurarán en el Convenio que suscribirán con el Fondo. Los recursos financieros sólo se podrán dedicar a inversiones en infraestructura social, productiva y de servicios, que no estén incluidas en el Plan Operativo Anual mencionado en la ventanilla anteriormente descrita. Las Entidades Ejecutoras serán preferentemente representativas del sector privado, incluyendo Organizaciones No Gubernamentales, y operarán sobre la base de un fondo revolvente establecido de común acuerdo con el Fondo.
- **Ventanilla para la Promoción de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa.** Los recursos de esta ventanilla se destinarán a fortalecer y apoyar la acción de entidades públicas o privadas de la zona fronteriza que actúan en apoyo de la gestión de la micro, pequeña y mediana empresa. Los recursos pueden ser utilizados como fondos reembolsables (financiamiento) o no reembolsables. Cada Gobierno designará una Entidad Coordinadora del Programa, que propondrá al Fondo la selección de las Entidades Ejecutoras en cada país, sobre la base de criterios pre-establecidos, y supervisará la utilización de los recursos que se les asigne. Cada Entidad Ejecutora firmará un Convenio con el Fondo, con intervención de la Entidad Coordinadora.

ORGANIZACIÓN DEL FONDO

El Fondo estará conformado por los siguientes órganos:

La Asamblea

Es el Órgano de Dirección Política; está conformado por representantes al más alto nivel de ambos Gobiernos. Se reúne dos veces al año para aprobar el Programa de Captación de Recursos que le proponga el Directorio y los lineamientos de política para su aplicación. La Asamblea estará integrada por los mismos miembros del Directorio Ejecutivo Binacional del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza.

El Directorio

Es el Órgano Ejecutivo del Fondo; está conformado por ocho delegados, tres nombrados por cada país y los Directores Ejecutivos de los Capítulos Ecuatoriano y Peruano del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza. Por lo menos uno de cada país será representante del sector privado y uno será originario de la zona fronteriza. El Directorio se reúne periódicamente para:

- Aprobar el Programa de Captación de Recursos.
- Aprobar el Programa de Colocación de Recursos por programas (ventanillas).
- Crear nuevos Programas, por excepción y previo estudio justificatorio.
- Aprobar los convenios con las entidades ejecutoras.
- Aprobar y suscribir el Contrato de Tesorería.
- Aprobar y suscribir los contratos de auditoría financiera, supervisión y evaluación.
- Nombrar al Secretario Ejecutivo y a la planta de personal.
- Aprobar las normas operativas del Fondo.

- Establecer Grupos Asesores cuando lo considere conveniente.
- Aprobar un informe anual de actividades y balance de gestión financiera que será remitido a la Asamblea para su consideración.

La Secretaría Ejecutiva.

Estará a cargo de un Secretario Ejecutivo, que será un profesional con experiencia técnica y altas cualidades profesionales y personales que no deberá tener necesariamente la nacionalidad de una de las Partes. Le corresponderá:

- Preparar y proponer el Programa de Captación de Recursos.
- Preparar y proponer el Programa de Colocación de Recursos.
- Informar sobre las propuestas de convenios con entidades ejecutoras que propongan los países y suscribirlos, a nombre del Fondo, previa aprobación por el Directorio.
- Proponer los contratos que sean del caso.
- Representar al Fondo en la ejecución de las relaciones contractuales de tesorería, auditoría financiera, valuación y seguimiento.
- Preparar y ejecutar la difusión de las actividades del Fondo en beneficio de la población de ambos países.

CERTIFICO que es fiel copia del documento original que se encuentra en los archivos de la Dirección General de Tratados de esta Cancillería.

LO CERTIFICO.

Quito, 19 de enero de 1999.

f.) Embajador Francisco Carrión Mena, Secretario General de Relaciones Exteriores.

ANEXO NO. 2

**PROYECTOS DE ECUADOR TERMINADOS
DENTRO DEL ACUERDO DE PAZ**

Proyectos estratégicos Programa de Acuerdo Amplio C Proyectos Terminados

Proyecto	Institución Contraparte	Cantón / Provincia	Inversión Total (USD)	Aporte Plan Binacional (USD)
Proyectos Regionales			1.114.640,00	797.840,00
"Proyecto Regional Piloto de Telemedicina, Provincias Orellana, Sucumbíos y Zamora"	Secretaría PROTEMPORE	Orellana , Sucumbíos y Zamora Chinchipe	416.800,00	100.000,00
Estrategia de Desarrollo de la Región Fronteriza con Perú, capítulo Ecuador		Toda la región	150.000,00	150.000,00
Desarrollo económico local de la región fronteriza, apoyo a sistemas productivos locales	Universidad de Cuenca Universidad Nacional de Loja Development servise Cia Lda	Toda la región	547.840,00	547.840,00
Proyectos El Oro			798.798,09	609.173,61
"Construcción del Centro de Rehabilitación Médica de la Cruz Roja de El Oro"	Cruz Roja de El Oro	Machala, El Oro	262.190,97	200.000,00
"Mejoramiento de las condiciones higiénicas y el equipamiento del Camal del cantón Santa Rosa"	Municipio de Santa Rosa	Sta. Rosa/El Oro	42.210,82	30.000,00
Remodelación y terminación de una planta alta del mercado municipal	Municipio de Portovelo	Portovelo/El Oro	75.000,00	60.000,00
Construcción de tres aulas en el Colegio Nocturno Alejandro Aguilar Lozano y equipamiento de computación	Gobierno Municipal de Santa Rosa	Sta. Rosa/El Oro	60.938,00	44.789,43
Construcción del Bloque de dos aulas adosadas para las Extensiones Universitarias en la ciudadela Marta Bucaram	Gobierno Municipal de Huaquillas	Huaquillas/El Oro	118.207,64	97.799,94
Obras complementarias en el Centro Infantil de la ciudad de Paccha	Municipio de Atahualpa	Atahualpa/El Oro	123.715,00	90.930,53
Camino Vecinal Balsas- Milagro- Vía Machala	Municipio de Balsas	Balsas/El Oro	116.535,66	85.653,71

Proyectos Loja			1.451.594,49	1.139.217,39
"Dispensario Médico, Parroquia Sumaypamba, cantón Saraguro	Municipio de Saraguro	Saraguro/Loja	33.442,00	29.080,23
Terminación y adecuación de aulas y talleres en el edificio del Centro Artesanal "Adolfo Jurado Gonzáles" de la ciudad de Loja. Unión de Mujeres Lojanas	Municipio de Loja	Loja/Loja	28.918,90	25.146,90
Dotación de una computadora Pentium 4 con impresora Braille Interpunto, para ciegos.	Municipio de Loja	Loja/Loja	6.899,20	6.899,20
Equipamiento de la Unidad Médica Municipal de Chaguarpamba y adquisición de una ambulancia	Gobierno Municipal de Chaguarpamba	Chaguarpamba/Loja	46.134,00	46.134,00
Dotación de una ambulancia para el cantón de Paltas	Municipio de Paltas	Paltas/Loja	46.134,00	46.134,00
Dotación de una ambulancia para el cantón Zapotillo	Gobierno Municipal de Zapotillo	Zapotillo/Loja	46.134,00	46.134,00
Adecuación y ampliación del Mercado Municipal de la ciudad de Quilanga.	Municipio de Quilanga	Quilanga/Loja	109.024,27	60.000,00
Construcción del sistema de agua potable para el Barrio Carrisal.	Municipio de Olmedo	Olmedo/Loja	98.158,00	58.895,00
Construcción de unidades básicas Sanitarias de las Comunidades de El Derrumbo y El Colorado.	Municipio de Puyango	Puyango/Loja	85.881,00	51.529,00
Encauzamiento de las Quebradas: Ciudadela Militar - Cruceros y BI 19 Carchi - Cruceros.	Municipio de Celica	Celica/Loja	83.753,00	60.000,00
Ampliación y mejoramiento del puesto de salud de Algarrobillo, parroquia Tnte. Maximiliano Rodríguez, cantón Celica	Gobierno Municipal de Celica	Celica/Loja	25.407,14	18.674,25
Construcción de 26 baterías sanitarias en la comunidad de Papalango (Barrio El Carmen - El Cisne), cantón Pindal	Gobierno Municipal de Pindal	Pindal/Loja	24.997,44	18.373,12
Construcción de 40 unidades básicas sanitarias en el barrio Guanchilaca, y una batería sanitaria en la Escuela	Gobierno Municipal de Gonzanamá	Gonzanamá/Loja	30.000,00	22.050,00

"Nuestra Señora de la Nube", parroquia Changaimina, cantón Gonzanamá					
Sistema de Agua Potable para el Barrio La Leonera	Gobierno Municipal de Zapotillo	Zapotillo/Loja	85.250,19	62.658,89	
Construcción de unidades básicas sanitarias para la comunidad de Chinchanga, parroquia Colaisaca, cantón Calvas	Gobierno Municipal de Calvas	Calvas/Loja	74.988,82	55.116,78	
Lastrado de la vía Cofradía Huacupamba - Amaluza (Guayabal)	Gobierno Municipal de Espíndola	Espíndola/Loja	87.477,92	73.028,45	
Construcción de Unidades básicas sanitarias para las comunidades de Montegrande, Jacapo y Naranjito, del Cantón Quilanga, Provincia de Loja	Gobierno Municipal de Quilanga	Quilanga/Loja	69.638,88	51.184,58	
Lastrado y construcción de obras de arte de la vía Pózul- Palmales-Potrerillos	Municipio de Celica	Celica/Loja	199.234,85	146.437,61	
Construcción del sistema de agua potable de las Comunidades de Undunamá, El Empalme y Yaraco	Municipio de Celica	Celica/Loja	270.120,88	261.741,38	
Proyectos Napo			596.359,98	365.110,23	
"Construcción de un Subcentro de salud en la parroquia Oyacachi"	Municipio de El Chaco	El Chaco/Napo	59.490,16	47.020,00	
"Fortalecimiento del sistema de emergencias del cuerpo de bomberos de la Provincia del Napo"	Cuerpo de Bomberos del Tena - Napo	Tena/Napo	55.093,06	55.093,06	
Construcción y equipamiento del subcentro de Salud de la Comunidad Luz de América	Gobierno Municipal de C.J. Arosemena	Luz América/Napo	70.000,00	51.450,00	
Ampliación y Equipamiento del Área Médica y Bodega de la Unidad Móvil de Atención Médica del Patronato Municipal del cantón Quijos	Patronato Municipal del Cantón Quijos	Quijos/Napo	194.663,01	143.077,31	
Convenio ampliatorio			203.113,75	57.269,86	
Construcción de una batería sanitaria doble, en la comunidad El Capricho del cantón Carlos Julio Arosemena	Gobierno Municipal de Carlos Julio Arosemena	Carlos Julio Arosemena/Napo	14.000,00	11.200,00	
Proyectos Pastaza			260.041,00	179.140,10	
Construcción del Sistema de Alcantarillado Sanitario en la Comunidad Nueva Vida.	Municipio de Mera	Mera/Pastaza	111.257,00	60.000,00	
Alcantarillado combinado en la Cooperativa de Vivienda Luz Adriana Moral del Cantón Mera.	Gobierno Municipal de Mera	Mera/Pastaza	116.784,00	87.140,10	

Construcción de aulas escolares en las comunidades indígenas: La Libertad, La Encañada y Puerto Santa Ana, parroquia Madre Tierra	Gobierno Municipal de Mera	Mera/Pastaza	32.000,00	32.000,00
Proyectos Morona Santiago			415.336,93	326.354,06
"Equipamiento del Centro de Salud Gran Ducado de Luxemburgo"	H. Consejo Provincial de Morona Santiago	Macas/Morona Santiago	228.571,00	160.000,00
"Adquisición de una unidad médica móvil para la mancomunidad de Huamboya, Pablo Sexto y Palora"	Mancomunidad de los Ríos Palora y Pastaza de Morona Santiago	Huamboya, Pablo Sexto y Palora/Morona Santiago	44.120,06	44.120,06
"Readecuación y remodelación del Subcentro de Salud de San Miguel de Conchay. Área de Salud No.3"	Municipio de Limón Indanza	Parroquia San Miguel de Conchay, Limón Indanza/Morona Santiago	10.000,00	10.000,00
"Readecuación y remodelación del Subcentro de Salud de Santiago de Panantza. Área de Salud No.3"	Municipio de San Juan Bosco	parroquia Santiago de Panantza, San Juan/Morona Santiago	10.000,00	10.000,00
Donación de una ambulancia para el cantón Santiago de Méndez	Municipio Santiago de Méndez	Mendez/Morona Santiago	46.134,00	46.134,00
Construcción de tres aulas de hormigón para el Colegio La Paz, de las Comunidades Shuar de la frontera y JEMPEKAT, del Cantón Tiwintza	Gobierno Municipal de Tiwintza	Tiwintza/Morona Santiago	76.511,87	56.100,00
Proyectos Zamora Chinchipe			314.428,00	251.510,24
"Construcción de un Puesto de Salud en el Sitio La Chonta"	Municipio de Chinchipe	Chinchipe/Zamora Chinchipe	51.312,00	46.312,00
Construcción del Sistema de Agua Potable del Barrio Conguime.	Municipio de Paquisha	Paquisha/Zamora Chinchipe	96.442,00	60.000,00
Adquisición de una ambulancia equipada para el Municipio del cantón Paquisha	Gobierno Municipal de Paquisha	Paquisha/Zamora Chinchipe	46.134,00	46.134,00
Adquisición e implementación de una Unidad Médica Itinerante para el Patronato de Zamora Chinchipe	Zamora Chinchipe	Todos los cantones	120.540,00	99.064,24
Total			4.951.198,49	3.668.345,63

ANEXO NO. 3

**PROYECTOS DE ECUADOR EN
EJECUCIÓN DENTRO DEL ACUERDO DE
PAZ**

Proyectos estratégicos Programa de Acuerdo Amplio C Proyectos en Ejecución

Proyecto	Institución Contraparte	Cantón / Provincia	Inversión Total (USD)	Aporte Plan Binacional (USD)	Aporte Contraparte (USD)
Proyectos El Oro			261.388,98	205.370,90	56.018,08
Remodelación y terminación de una planta alta del mercado municipal Fase II	Municipio de Portovelo	Portovelo/El Oro	50.000,00	50.000,00	0,00
Mejoramiento y Ampliación de la vía Muluncay-Playitas de las parroquias Muluncay y Huertas	Municipio de Zaruma	Zaruma/El Oro	152.268,30	111.917,20	40.351,10
Sistema de electrificación para sectores de Quera Alto, Nudillo, Pano y Zun Zun	Municipio de Chilla	Chilla/El Oro	59.120,68	43.453,70	15.666,98
Proyectos Loja			344.617,88	254.051,98	90.565,90
Sistema de Agua Potable para la comunidad de Naranjito, parroquia Orianga, cantón Paltas	Gobierno Municipal de Paltas	Catacocha/Loja	62.376,04	46.604,23	15.771,81
Construcción de 84 baterías sanitarias en las comunidades de El Ají Tacuri-San José-Bellavista-Peroferie del cantón Pindal	Municipio de Pindal	Pindal/Loja	84.000,37	61.740,27	22.260,10
Sistema de Agua Potable de la Cabecera Cantonal de Quilanga	Municipio de Quilanga	Quilanga/Loja	198.241,47	145.707,48	52.533,99
Proyectos Pastaza			116.784,00	87.140,10	29.643,90
Alcantarillado combinado en la Cooperativa de Vivienda Luz Adriana Moral del Cantón Mera.	Gobierno Municipal de Mera	Mera/Pastaza	116.784,00	87.140,10	29.643,90
Proyectos Morona Santiago			249.434,94	183.319,20	66.115,74
Readecuación y remodelación del Subcentro de Salud de Indanza Área de Salud No. 3	Gobierno Municipal de Limón Indanza	Limón Indanza/Morona Santiago	15.779,01	11.597,57	4.181,44
Equipamiento de los centros de Salud de El Rosario y Shawi	Gobierno Municipal de Pablo Sexto	El Rosario y Shawi/Morona Santiago	68.982,00	50.701,77	18.280,23
Adoquinado de la calle Enrique Arízaga desde la 8 diciembre hasta calle Daniel Flores	Gobierno Municipal de Sucua	Sucúa/Morona Santiago	164.673,93	121.019,86	43.654,07
Proyectos Zamora Chinchipe			262.057,01	192.611,90	69.445,11
Sistema de Agua Potable para el Barrio Pucarón	Gobierno Municipal de Palanda	Palanda/Zamora Chinchipe	67.627,01	49.705,85	17.921,16
Remodelación del Área de Consulta Externa, Rayos X, Neonatología, Emergencia, Centro Obstétrico	Gobierno Municipal de Zamora	Zamora Chinchipe	194.430,00	142.906,05	51.523,95
Total			1.234.282,81	922.494,08	311.788,73

ANEXO NO. 4

**PROYECTOS EN ECUADOR POR
EJECUTARSE DENTRO DEL ACUERDO DE
PAZ**

Proyectos estratégicos Programa de Acuerdo Amplio C Proyectos por Ejecutarse

Nro.	Proyecto	Institución Contraparte	Inversión Total Proyecto (USD)	Aporte Plan Binacional (USD)	Aporte Contraparte (USD)
	Proyectos El Oro		383.795,77	282.089,89	101.705,88
1	Construcción de puente peatonal de hormigón armado de acceso al Sitio Dos Quebradas	Municipio las Lajas	38.330,70	28.173,06	10.157,64
2	Remodelación y terminación de una planta alta del camal municipal segunda fase	Municipio de Portovelo	65.631,90	48.239,45	17.392,45
3	Remodelación del Camal Municipal de Marcabelí, FASE I	Municipio de Marcabelí	84.074,97	61.795,10	22.279,87
4	Alcantarillado sanitario para el sector Cementerio y 8 de Noviembre	Municipio de Piñas	63.201,02	46.452,75	16.748,27
5	Alcantarillado Sanitario para la Florida	I. Municipio de Piñas	62.008,98	45.576,60	16.432,38
6	Construcción de un bloque de 5 aulas en la Escuela la Inmaculada	Municipio de Chilla	70.548,20	51.852,93	18.695,27
	Proyectos Loja		830.499,63	523.746,80	306.752,83
7	Equipo Modular de Potabilización de Agua para la ciudad de Alamor.	Municipio de Puyando	69.150,00	50.825,25	18.324,75
8	Equipo Modular de Potabilización de Agua para la Ciudad de Pindal	Municipio de Pindal	44.350,00	32.597,25	11.752,75
9	Equipamiento de la Unidad Médica Municipal con la Planta Generadora de Oxígeno	I. Municipio de Catamayo	137.166,04	68.000,00	69.166,04
10	Sistema de gases médicos y aire acondicionado, instalaciones eléctricas y generador de emergencia para el Hospital Municipal del cantón Catamayo	I. Municipio de Catamayo	141.354,13	78.838,09	62.516,04
11	Construcción de cinco aulas de estructura metálica y una batería sanitaria en la parroquia de Chuquiribamba.	I. Municipio de Loja	79.573,08	58.486,21	21.086,87
12	Fortalecimiento de la Sede Ecuatoriana del Centro Binacional de Formación Técnica en Zapotepamba	Corporación Catamayo	80.000,00	60.000,00	20.000,00

13	Fortalecimiento Centro Médico Sociedad Obreros Loja	Sociedad de Obreros de Loja	100.000,00	75.000,00	25.000,00
14	Fortalecimiento Tecnológico del Banco de Sangre de la Cruz Roja Ecuatoriana	Cruz Roja de Loja	178.906,38	100.000,00	78.906,38
Proyectos Morona Santiago			100000	80000	20000
15	Instalaciones Eléctricas y Teléfónicas del Hospital de Macas	Dirección Provincial de Salud Santiago Morona Santiago	100000	80000	20000
Proyectos Pastaza			140.936,06	103.588,00	37.348,06
16	Construcción de dos boques de aulas en la Unidad Educativa Municipal José Martí	Municipio de Santa Clara	140.936,06	103.588,00	37.348,06
Proyectos Zamora Chinchipe			54.571,30	40.109,91	14.461,39
17	Construcción de un Centro Infantil en la ciudad de Zumbi	Municipio Centinela del Cóndor	54.571,30	40.109,91	14.461,39
Total PAI 2009			1.509.802,76	1.029.534,60	480.268,16

ANEXO No. 5

PROYECTOS DEL PERÚ DENTRO DEL ACUERDO DE PAZ

PERÚ

Principales Inversiones en Vivienda, Construcción y Saneamiento

Proyectos	Financiamiento	Inversión
Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento		US\$ 205,54 millones
Abastecimiento de Agua Potable en la Región Fronteriza Norte de la República del Perú	Donación del Gobierno de Japón MVCS, Gobiernos Regionales y Municipalidades Distritales	US\$ 14,58 millones
Programa Nacional de Agua y Saneamiento Rural en el Ámbito de la Región Fronteriza	MCVS, Municipalidades Distritales y Comunidades	US\$ 6,25 millones
Programa Agua Para Todos en el ámbito de la Región Fronteriza	MVCS y Gobierno Regional	US\$ 180,47 millones
Sistemas de Agua y Saneamiento en Capitales Distritales de la región Fronteriza con el Ecuador	MCVS, Donación Luxemburgo, Municipalidades Distritales y Comunidades	US\$ 4,24 millones
Otros Organismos que intervienen en el Sector	FONCODES y Fondo Binacional	US\$ 19,97 millones
TOTAL		US\$ 225,51 millones

MVCS: Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento; Luxemburgo: Gran Ducado de Luxemburgo.

Proyectos Ejecutados en Energía
(en millones de dólares)

Proyectos	Inversiones		
	US\$		
Estudios	US\$	0.18	millones
Electrificación Rural Fotovoltaica: 2,713 sistemas fotovoltaicos, 28 paneles instalados en locales comunales y 142 instalados en viviendas	US\$	3.14	millones
Sistemas Eléctricos Rurales: de Lonya Grande, Bagua I Etapa, Muyo - Kuzu I Etapa, San Ignacio I Etapa II Fase, Chulucanas I y II Etapa, Ayabaca II Etapa y III Etapa II Fase, Huancabamba - Huarmaca, Sto Domingo Chalaco I y II Etapa, Sullana II y III Etapa, Caserios del Medio Piura y Caserío Tejedores.	US\$	30.72	millones
Centrales Hidroeléctricas: de Lonya Grande, Nuevo Seasme, Quanda y de Sallique y SER Asociado.	US\$	5.53	millones
Grupas Térmicos: de Puerto Galilea, Varadero,	US\$	0.23	millones

Saramiriza y de Ullpayacu			
Electrificación: en 2 distritos y 34 localidades de las provincias de Ayabaca, Piura, Paita, Morropón, Sullana y San Ignacio.	US\$	2.73	millones
Línea Primaria y Red Primaria 10 kV: de la Unión Ramal Bellavista - Cerritos y Chatito, Chatito Sur y Monte Grande.	US\$	0.46	millones
Interconexiones Eléctrica Vecinal I, II y III Etapa: en provincias de Sullana, Ayabaca y Tumbes	US\$	0.58	millones
Línea de Transmisión 60 kV: Chulucanas - Morropón - Huancabamba	US\$	5.00	millones
Total	US\$	48.57	millones

Principales Inversiones en Educación:
(en millones de dólares)

Proyectos Nacionales	Cooperación No Reembolsable	Recursos Nacionales	Total
Mejora en la Educación Básica en Piura - Perú	3,17		3,17
Educando para la producción	0,86		0,86
Programa de Infraestructura Educativa	0,86	20,28	21,14
Otros Proyectos en Educación	0,14	0,000	0,14
Total	5,03	20,28	25,31

Principales Inversiones en Salud:
(en millones de dólares)

Proyectos	Cooperación No Reembolsable	Recursos Nacionales	Total
Binacional			
Cooperación Socio Sanitaria de Apoyo al Plan Paz Perú - Ecuador	2,29		2,29
Nacionales			
Fortalecimiento Institucional del Ministerio de Salud en Tumbes	1,50	0,70	2,20
Equipamiento del Centro de Salud Santa Rosa (I Etapa)	1,29	0,40	1,69
Programa de Infraestructura de Salud	0,16	5,37	5,53
Otros Proyectos en Salud	1,26	0,00	1,26
Total	6,50	6,47	12,97

ÍNDICE	PÁG.
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I	5
IMPORTANCIA DE LAS AREAS FRONTERIZAS EN EL AMBITO DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES	5
1.1 Aspectos Generales en relación con la Comunidad Andina de Naciones (CAN).....	5
1.2 Escenario de mayor integración.....	16
1.3 Una nueva concepción de frontera.....	18
1.4 Breve enfoque de las Decisiones de la CAN relacionadas con la Integración Fronteriza.....	19
1.5 Integración y Desarrollo Fronterizo: dos procesos que se refuerzan el uno al otro.....	23
1.6 Conformación Espacial de la Zona de Integración Fronteriza Ecuatoriano-Peruana.....	24
CAPITULO II	28
MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL DE LAS RELACIONES TRANSFRONTERIZAS ECUATORIANO-PERUANAS	28
2.1 Lineamientos de la Política de Integración Fronteriza entre Ecuador y Perú.....	28
2.2 Marco jurídico e institucional de la integración fronteriza Ecuatoriano-Peruana.....	33
2.3 El espíritu de Cooperación Binacional Fronteriza Ecuatoriano-Peruana en el ámbito de la Comunidad Andina de Naciones CAN.....	50
CAPITULO III	56
DIAGNÓSTICO DE LA ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA ENTRE ECUADOR Y PERÚ	56
3.1 Enfoque general de la situación socio-económica en la Zona de Integración Fronteriza.....	56
3.2 Paso de Frontera Huaquilla-Aguas Verdes.....	69
3.3 Paso de Frontera Macará-La Tina.....	90
3.4 Enfoque de los problemas existentes en las áreas aledañas a los pasos de Frontera.....	105

CAPÍTULO IV.....	110
VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA ECUATORIANO-PERUANA	110
4.1 Diálogo, consulta y cooperación en la Zona de Integración Fronteriza	110
4.2 Desarrollo Económico	111
4.3 Atención de necesidades básicas de la población.....	113
4.4 Facilitación de la Libre Circulación de bienes, servicios y personas.....	115
CAPÍTULO V.....	122
GESTIÓN DEL PLAN BINACIONAL ECUATORIANO- PERUANO	122
5.1 Génesis del Plan Binacional Ecuatoriano-Peruano.....	122
5.2 Finalidades.....	126
5.3 Filosofía	127
5.4 Ámbito de Acción del Plan Binacional Ecuatoriano-Peruano.....	128
5.5 Resultados Prácticos de la Gestión del Plan Binacional Ecuatoriano- Peruano.....	131
CAPÍTULO VI.....	153
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	153
6.1 Conclusiones.....	153
6.2 Recomendaciones	159
BIBLIOGRAFIA.....	167
ANEXOS	173
ANEXO No. 1.....	174
ANEXO No. 2	251
ANEXO No. 3	256
ANEXO No. 4	258
ANEXO No. 5	261
ÍNDICE.....	267