

La efectiva inserción del Ecuador en los ejes de Integración y Desarrollo Regional propuestos por el IIRSA

Manuela Fernández de Córdova* y Daniela García**

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA, la misma que incluye en dos de sus ejes al Ecuador, constituye una estrategia fundamental de integración, la misma que facilitaría el eficiente acceso a mercados internacionales, no solo los de la región, sino incluso a mercados globales, tales como del Asia-Pacífico (APEC), de Europa y de África. Dado que la integración física es relevante para una real integración del subcontinente americano, y en vista de que es más efectiva en términos de interdependencia que los otros esfuerzos de sistemas de integración regional hasta ahora efectuados, la iniciativa IIRSA y la inversión que el Ecuador realice en aras de lograr un alto nivel de conectividad, son dos pilares fundamentales para alcanzar un desarrollo y una inserción efectiva del país en el sistema internacional.

En el presente ensayo se buscará observar la inserción del Ecuador,

a través de su política exterior, en la Iniciativa IIRSA, que busca impulsar la integración física de la región en los campos de energía, telecomunicaciones y transporte. Partiendo de un breve diagnóstico de la situación ecuatoriana en cuanto a conectividad, se realizará una descripción de dicha iniciativa, y más concretamente se hará hincapié en los dos ejes de integración y desarrollo de los que el Ecuador forma parte, observando la participación del país y la importancia que estos ejes tienen en la inserción del Ecuador no solo en la región, sino en el sistema internacional.

Para ello se utilizarán teorías de cooperación e integración regional que permitan explicar la importancia del IIRSA, así como la participación ecuatoriana en esta iniciativa. Asimismo se vuelve imprescindible acudir a teorías de la globalización, así como de teorías intermedias, vistas desde el análisis de la política exterior a la luz de la teoría cons-

* Tercer Secretario, Academia Diplomática.

** Tercer Secretario, Academia Diplomática.

tructivista. De manera especial se tomará en consideración la teoría burocrática, puesto que de esta manera será posible comprender el proceso decisorio, es decir, el proceso interno por el cual los tomadores de decisiones adoptan determinadas políticas, dentro del marco del IIRSA.

Introducción

Sudamérica posee varios sistemas de integración regional (SIR), de distinta índole, siendo los más relevantes los políticos, económicos, medioambientales, e incluso algunos que combinan todos los anteriores e incorporan nuevos temas de interés actual. No obstante, esta gama de sistemas, el único que integra la totalidad de países del subcontinente, incluyendo a países generalmente dejados de lado, como es el caso de Guyana y Surinam es UNASUR. Se debe recalcar que todos estos SIR, a pesar de la enorme cantidad de convenios y acuerdos que poseen, así como sus instituciones, no han logrado hasta el momento, cumplir con las metas y objetivos trazados, ni alcanzar el éxito esperado.

Éste, si se quiere, fracaso de la integración sudamericana en el marco de los mencionados sistemas de integración regional, muestra otros resultados si miramos la integración desde la perspectiva de la infraes-

tructura y de la denominada integración física¹. Un ejemplo de ello es la represa hidroeléctrica de Itaipú, la más grande del mundo, que funciona mediante el esfuerzo binacional de Brasil y Paraguay. No solo se ven beneficiados por esta mega obra las ciudades colindantes de ambos países, sino la totalidad de habitantes paraguayos y gran parte de los pobladores de Brasil. Con ello se pretende mostrar que existe efectivamente una mayor integración entre estos dos países, debido a la represa hidroeléctrica que a acuerdos y políticas del MERCOSUR. De esta manera, se observa que mediante obras de infraestructura de gran envergadura es posible una integración más efectiva de los países, puesto que se genera una mayor interdependencia entre ellos, pues existen intereses comunes, como es el caso de la mantenimiento y eficaz funcionamiento de la represa, la misma que beneficia a ambos países².

Con este marco, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, se muestra como una alternativa de los países Sudamericanos para una efectiva integración, que incluya a todos los países del subcontinente³. Es un foro de diálogo que busca promover el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, desde una visión regional, te-

1 Esta integración física también se encuentra incluida dentro de los acuerdos de los distintos Sistemas de Integración Regional, sin embargo, no se han concretado obras, ni proyectos.

2 VIOLA, Eduardo; LEIS, Héctor Ricardo. Sistema Internacional con hegemonía de las democracias de mercado: Desafíos de Brasil e Argentina. Editora Insular. Florianópolis, 2007.

3 Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

niendo como pilares fundamentales la integración física de los 12 países de la región, a través de un desarrollo sustentable y equitativo⁴.

El origen del IIRSA se remite a la primera Cumbre de Presidentes de América del Sur, celebrada en Brasilia, en el año de 2000, en donde los Jefes de Estado observaron la importancia de fortalecer la integración transfronteriza, en aras de tener una participación más activa en el proceso de globalización comercial, a través del aprovechamiento óptimo de los recursos de que se dispone. Se buscaba que esta integración se consolidara además por elementos como la proximidad geográfica, la identidad cultural y los valores comunes. En esta Cumbre se acordó impulsar la integración física de la región en las áreas de telecomunicaciones, energía y transporte. Para tal efecto se elaboró un plan de diez años, en donde se encargó la coordinación y financiamiento de la mencionada iniciativa al Banco Interamericano de Desarrollo, BID, a la Corporación Andina de Fomento, CAF, y al Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata, FONPLATA⁵.

Es conveniente señalar que el subcontinente está habitado por al-

rededor de 380 millones de personas y tiene un PIB de 1,9 billones de dólares. Con estas cifras dentro de los principios del IIRSA se contempla la creación de una especie de espacio geo-económico plenamente integrado, en donde las barreras internas al comercio, las ineficientes infraestructuras se reduzcan al mínimo, fomentando así las actividades productivas a escala regional⁶. De esta manera, el regionalismo estaría siendo visto y aplicado en Sudamérica como parte de un proceso particular de globalización. La integración física en energía, comunicaciones y transporte es el camino que el subcontinente está siguiendo en aras de fortalecerse internamente, para así poder insertarse de manera más efectiva en el mercado global⁷. También se prevén mecanismos para proteger a la región de las fluctuaciones de los mercados globales.

Los doce países acordaron trabajar en diez ejes de integración y desarrollo -EID- para articular el territorio suramericano. Debido al propósito de este escrito, solamente serán tomados en consideración los dos EID en los cuales el Ecuador participa; éstos son: El Eje Andino y el Eje Multimodal Amazonas⁸.

4 IIRSA. Décima Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva: Acta de Reunión. Cartagena, diciembre de 2008. Página web: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/cde10_acta.pdf>.

5 VARILLAS, Gonzalo. IIRSA en Ecuador. Ecolex, Corporación de Gestión y Derecho Ambiental. Quito, julio de 2007.

6 IIRSA, 2000.

7 BAYLIS, John, SMITH, Steve, OWENS, Patricia. The Globalization of World Politics: An introduction of International Relations. Oxford University Press. Cuarta Edición, 2008, pag. 447.

8 Los otros Ejes de Integración y Desarrollo son: Eje Andino del Sur, Eje de Capricornio, Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Eje del Escudo Guayanés, Eje del Sur, Eje Interoceánico Central, Eje MERCOSUR-Chile y Eje Perú, Brasil, Bolivia. Cada uno de estos ejes está basado en una Visión de Negocios que identifica con referencias territoriales las actividades económicas actualmente dominantes y propone un desarrollo futuro, considerando su vocación productiva y potencialidades en el marco de las tendencias regionales y globales (IIRSA, 2000).

Posteriormente, en la segunda cumbre de Presidentes de América del Sur, que tuvo lugar en Guayaquil en 2002, el IIRSA cobró fuerza, a través de un impulso político, materializado con la creación de una Red Sudamericana de Autoridades de Infraestructura a nivel ministerial, en las áreas de mayor interés: energía, telecomunicaciones y transportes⁹.

El IIRSA ha elaborado una cartera consensuada entre los gobiernos de los doce países, integrada por 510 proyectos de infraestructura de comunicaciones, transporte y energía, los mismos que están agrupados en 47 grupos de proyectos y que representan una inversión que asciende a 74.500 millones de dólares, hasta diciembre de 2009. Para el Ecuador se han programado 40 proyectos en las tres áreas, que se encuentran incluidos en los dos EID.

Participación del Ecuador en la iniciativa IIRSA

La conectividad es un factor de gran importancia y debe ser considerado como un componente transversal que permita al país ser más competitivo en su comercio exterior, pues es fundamental para la dinámica interna y además facilita el acceso a mercados internacionales. La complementariedad de estas dos variables permite y facilita el intercam-

bio de flujos y promueve de manera efectiva la integración en el subcontinente y la conexión con otras regiones incluso fuera de América.

Al hablar de conectividad, nos referimos a transporte, infraestructura, cadenas productivas, comercio interno, facilitación del comercio exterior, comunicaciones, tecnologías de la información, formación y capacitación de talento humano; por tanto la inversión del Estado en estas áreas es trascendental. Están involucradas también instituciones que tienen a cargo la planificación territorial de caminos, puertos, aeropuertos; entidades que regulan y controlan el transporte, aduanas, industrias; gremios de exportadores, importadores, productores; prestadores de servicios al comercio exterior; universidades y centros de investigación.

Bajo estas consideraciones y para potenciar el comercio no solo es necesario la promoción de la oferta exportable, si no también de las vías para que ésta llegue a mercados en el exterior. El Ecuador debe aprovechar su ubicación geográfica, como una ventaja competitiva por medio de la inversión en infraestructura y la conexión de áreas productivas a los nudos logísticos, éstos constituyen insumos y valores agregados que influyen directamente en la competitividad y en la productividad nacional¹⁰.

9 En este ámbito es necesario recalcar la participación de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica, en especial en lo que se refiere a la inclusión del desarrollo sustentable de la región, como parte fundamental del IIRSA.

10 MALDONADO, Álvaro. Logística en el Ecuador: estrategias de desarrollo, diagnóstico y recomendaciones. FEDEXPOR, Primer Encuentro Universitario de Comercio Exterior COMEX, UDA, Cuenca, 14 de mayo 2009.

Ecuador no cuenta con infraestructura que le permita tener conectividad con los mercados externos en los distintos modos de transporte¹¹. En relación a la conectividad interna, la calidad de la red terciaria de caminos dificulta el acceso a gran cantidad de pequeñas unidades productivas, la inexistencia de un sistema ferroviario, además la falta de infraestructura nodal que dé soporte a cadenas productivas y redes comerciales y la ausencia de oferta diversificada de servicios logísticos de valor agregado afectan la conectividad al interior del país, aumentando el costo del producto lo cual le resta competitividad.

En lo que se refiere a conectividad vía terrestre han sido diagnosticados como los principales problemas: la ausencia de infraestructura, las ineficiencias en los pasos de frontera con el Perú y Colombia, asimismo se han detectado asimetrías regulatorias, conflictos de intereses entre gremios de transporte de los países fronterizos y problemas de seguridad geográfica, entre otros.

A esto se añade, que el transporte es inseguro, lento y no calificado; muchas veces no son carros de carga los que transportan los productos, son carros adaptados para tales efectos. En vista de lo anterior, se debe trabajar en la modernización de la flota y de la normativa, trabajo que

lo ha venido realizando el Ministerio de Coordinación de la Producción.

Asimismo, se observa que el transporte fluvial ha sido escasamente desarrollado. No existe complementariedad entre servicios y puertos, lo que dificulta seriamente el comercio. En cuanto a las navieras, lo que se pretende conseguir es que, en base a la regulación que existe en la que las tarifas deben ser de mutuo acuerdo con los usuarios, el Ministerio de Transporte no pueda autorizar tarifas que no hayan sido previamente justificadas. Se trata de un problema de costos en el que hay que transparentar tarifas, para que se pueda operar efectivamente. Otro aspecto relevante es el denominado desbalance de carga tanto en transporte marítimo como aéreo, lo que aumenta también el costo en la exportación.¹²

El modo de transporte aéreo, por su parte, refleja también un desbalance entre la carga de exportación y la de importación, lo que ha generado un impacto negativo en costos disminuyendo una vez más la competitividad de nuestros productos. En el caso de las flores por ejemplo, la relación es superior de 3 a 1 y en momento de mayor exportación de flores, ésta llega a ser de 7 a 1¹³.

El bajo nivel de conectividad que tiene el Ecuador repercute en los altos costos logísticos que tienen que

11

Ibid.

12

NÁJERA, Jenny, Jefe Comercio Exterior, FEDEXPOR.

13

Op.Cit. MALDONADO, Álvaro.

afrontar los productores, distribuidores y empresas exportadoras. En el caso de las pequeñas y medianas empresas, éstas no tienen acceso a infraestructura que les permita comerciar sus productos incluso a nivel nacional. También se han perdido importantes oportunidades de inversión, de las que el país podría haberse beneficiado, dadas sus características geográficas. El Ecuador bien podría convertirse en puesto de tránsito dada su ubicación estratégica, si brindaría buenos servicios logísticos, que sean ágiles, eficientes, articulados y coordinados.

Es necesario desarrollar una estrategia que mejore la conectividad en el país, que genere las condiciones para que el Ecuador acceda a mercados internacionales de manera eficiente, y aprovechando sus ventajas geográficas para convertirse en un centro de distribución regional. Es importante tener en cuenta que el país, dentro de los proyectos e iniciativas del IIRSA, está a su vez desarrollando actualmente varios proyectos, entre los cuales consta un levantamiento de información sobre y para generar infraestructura, así como de los servicios que están directamente involucrados.

Partiendo de este breve análisis, la estrategia ecuatoriana en lo que respecta a mejorar su competitividad en su comercio exterior, debe trabajar en varios ejes. En este sentido, la conectividad debe constituir un elemento transversal siendo la infra-

estructura, la incorporación tecnológica, el fomento al transporte terrestre, marítimo y aéreo, la oferta de servicios logísticos, el fortalecimiento institucional y la capacitación técnica, acompañados de un correcto marco legal, sectores de inversión fundamentales para el desarrollo del país.

En este sentido, la iniciativa IIRSA, para el caso ecuatoriano tiene una enorme importancia, pues permite la integración efectiva del país con la región. Cabe mencionar que el Ecuador es el único país, junto con Chile, que no posee frontera con Brasil, el mayor polo de crecimiento del subcontinente. Esta situación crea desventajas para el comercio entre los dos países, en especial para el Ecuador, puesto que podría beneficiarse del crecimiento de uno de los mayores proveedores de alimentos no solo de la región, sino del mundo.

Con la iniciativa IIRSA, si se encamina la consecución de los proyectos correctamente, el país podría estar integrado, mediante rutas fluviales, terrestres y aéreas con Brasil, para ello es fundamental que tenga buenas relaciones con sus vecinos directos Colombia y Perú, de lo contrario esa integración se vería limitada. Brasil, como líder natural de la región trata de establecer regímenes en su área de influencia, para así obtener un papel más protagónico a nivel mundial. Uno de estos regímenes para canalizar la política exterior del Brasil es el IIRSA, que a través de

mecanismos de integración y desarrollo, busca consolidar su posición en la región¹⁴.

El Ecuador cuenta con un Comité para la integración de infraestructura regional de Sudamérica, el mismo que fue creado en agosto de 2004 y está adscrito a la Presidencia de la República¹⁵. La toma de decisiones se las hace dentro de este Comité, lo que significa que para poder entender ese proceso decisorio se deben tomar en cuenta a aquellos actores burocráticos, sobre todo los de la rama ejecutiva, que son quienes moldean la política exterior y su ejecución¹⁶.

El Ecuador participa en dos ejes de integración y desarrollo; el eje andino y el eje multimodal amazónico. A breves rasgos, el eje andino está integrado por la articulación de redes viales troncales, aeropuertos, puertos y pasos de frontera de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Este eje está compuesto por dos corredores viales norte-sur, la carretera Panamericana y la carretera Marginal de la Selva¹⁷. Dentro de este eje, se viene observando a través de los años, la participación bastante activa que ha tenido el Ecuador. En 2001, 2002 y 2006, el país no demostró una voluntad polí-

tica consistente para el desarrollo de dicho eje. Se dio más importancia al eje amazónico, pero posteriormente se observa, a través de la práctica, que sí han sido realizadas obras que cumplen con las metas de los grupos de proyectos, como es el caso del aeropuerto de Santa Rosa, que fue inaugurado hace escasos meses, para mencionar un ejemplo concreto.

Por su parte el eje multimodal amazónico consiste en un buffer de aproximadamente unos 200 kilómetros, a lo largo del sistema multimodal de transporte que interconecta determinados puertos del Pacífico, como Tumaco, Esmeraldas y Paita, con los puertos brasileños de Manaus, Belén y Macapá. Su objetivo fundamental es la unión bioceánica, a través de los ríos de Colombia, Ecuador¹⁸ y Perú, con los de Brasil¹⁹. Este eje contempla seis grupos de proyectos, de los cuales Ecuador participa directamente en cuatro, siendo el proyecto más importante el denominado Manta-Manaos²⁰.

La política exterior del actual gobierno del Ecuador otorga un especial interés a las relaciones sur-sur, y al fortalecimiento de los sistemas de integración regionales, de manera especial UNASUR y ALBA. Se esperarí, por lo tanto, que iniciativas

14 ENDARA Muñoz, Gustavo. La toma de decisiones en el IIRSA. FLACSO, 2005. Quito, Ecuador, pag. 5.

15 El Comité IIRSA-Ecuador está conformado por los Ministerios de: Transporte y Obras Públicas, Relaciones Exteriores, Comercio e Integración, Energía y Minas, Economía y Finanzas y Defensa Nacional.

16 CHECKEL en BAYLIS, John, SMITH, Steve, OWENS, Patricia. The Globalization of World Politics: An introduction of International Relations. Oxford University Press. Cuarta Edición, 2008, pag. 73-76.

17 Para el eje andino han sido previstos 10 grupos de proyectos, de los cuales el Ecuador participa en seis.

18 En el caso del Ecuador se trata de los ríos: Putumayo y Napo.

19 En conjunto poseen más de 6.000 kilómetros de ríos navegables.

20 En este ámbito es necesario recalcar la participación de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica, en especial en lo que se refiere a la inclusión del desarrollo sustentable de la región, como parte fundamental del IIRSA.

como el IIRSA, que promueven una integración de Sudamérica, que tendrían como fin último la búsqueda de la inserción del país en mercados no tradicionales, como es el caso de los países del Asia-Pacífico, prosperen y se desarrollen estrategias adecuadas, en coordinación con los demás Estados involucrados.

No obstante lo anterior, los proyectos previstos y en algunos casos puestos en marcha por la iniciativa IIRSA en el Ecuador, han tenido y aun deben atravesar algunos obstáculos, sobre todo, en el escenario interno. El eje amazónico, específicamente, implica importantes impactos ambientales, pues las vías de acceso, tanto terrestres como fluviales, atraviesan el Parque Nacional Yasuní, el mismo que ha sido considerado recientemente Reserva de la Biósfera. Asimismo, se presentan dificultades en el río Napo, debido al dragado, que implica que a consecuencia de la estacionalidad de las lluvias en la zona, no es posible navegar durante todo el año. Es uno de los ecosistemas más frágiles del planeta, sin embargo, no existe aun un estudio serio sobre la factibilidad del proyecto Manta-Manaos²¹.

Es por ello que el Ecuador ha puesto en espera, el Proyecto Manta-Manaos, debido fundamentalmente a que su ejecución y varios factores de su diseño, como fuera ya mencio-

nado, no son del todo factibles. Por otro lado, éste es un proyecto que debe ser desarrollado como proyecto país y se debe tomar en cuenta la conectividad que Manta tiene con el resto de las provincias.

Al ser éste un proyecto comercial se debe analizar el verdadero potencial de intercambio, el flujo de comercio que existe con Manaos. De igual manera se debe tomar en cuenta el hecho de que Manaos es una zona franca y por esa condición existen implicancias en términos comerciales que deben ser estudiadas y consideradas cuidadosamente. También es importante conocer la conectividad de Manaos con el resto de Brasil²². No se puede olvidar que existen ciertas regulaciones y aspectos de los países que constituirían esta ruta que puedan ser limitantes a la hora de ejecutarse el proyecto. Se debe hacer un análisis de tiempos y costos, servicios, facilidades, accesibilidad, comercio real entre las regiones, para luego implementar proyectos que beneficien a todos.

Es necesario mencionar que el Ecuador se encuentra elaborando una amplia agenda que abarca a todo el tema logístico, que es una de las estrategias productivas básicas para el desarrollo del país. Para tales efectos, el Ministerio Coordinador de la Producción tiene a cargo varios proyectos entre los cuales se destaca el de levantar información sobre la

21 Bank Information Center. Manejo Político de IIRSA en el Ecuador. 10 de septiembre de 2007. < <http://www.bicusa.org/es/Article.10399.aspx>>.

22 Op. Cit. NÁJERA, Jeny.

oferta logística que tiene el país, de esta manera se elaborará un mapa productivo ecuatoriano que permita diagnosticar la situación logística en lo que se refiere a infraestructura y servicios, y su complementariedad y conectividad. Todo ello es llevado a cabo con el apoyo de la Federación Ecuatoriana de Exportadores y el BID. Un componente clave en el trabajo que realiza el Ministerio con respecto a logística, es el de la capacitación que se está dando a profesionales en esta área, los mismos que generarán proyectos en base a una planificación coordinada y articulada con los objetivos del país.

Lo anteriormente mencionado, muestra que efectivamente sí es factible realizar proyectos y establecer agendas que incluyan o tomen en consideración la metodología del IIRSA. Asimismo, estas iniciativas constituyen los primeros pasos para determinar futuros proyectos que den resultados óptimos, pues se harían con la base de un buen estudio y considerando las necesidades del país.

Actualmente se vuelve imprescindible contar con una agenda logística, también con una política que abarque estos asuntos, que implique además una reforma en las normativas Aduanera, Portuaria y de Régimen Franco, entre otras. Se está generando una labor importante y

articulada en este sentido, la misma que a largo plazo se verá reflejada en el desarrollo del país.

Conclusiones

Es necesario conocer la interdependencia entre comercio y conectividad. Para que el Ecuador se inserte eficientemente en mercados internacionales, debe invertir en transporte y logística, generando rutas de acceso que le permitan desarrollar sectores potenciales para la economía ecuatoriana, de esta manera generará competitividad en su oferta exportable²³.

Considerando las características del Ecuador, un país con poca extensión territorial, de economía pequeña, que no tiene mayor incidencia en la región y mucho menos a nivel global, iniciativas como la que ha venido siendo expuesta a lo largo de este ensayo, deben ser revisadas concienzudamente, puesto que presentan oportunidades de sumo interés para el país. La proyección de los ejes de desarrollo e integración del IIRSA, en especial los contemplados en el eje multimodal amazónico tienen un enorme potencial, no solo por la envergadura de los proyectos en sí, sino también por las zonas de influencia que tienen.

El Ecuador no solamente estaría articulando una integración

23 Estrategias Productivas es un programa amparado en el objetivo 11 del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010, está dedicado a impulsar el desarrollo de diez subsectores técnicamente seleccionados por su capacidad de generar, de manera permanente empleo, ventas e inversión en Ecuador. Dentro de este programa se espera invertir en logística y transporte, como parte de los subsectores potenciales. www.emas.gov.ec.

regional, sino se estaría proyectando como una entrada directa de los países del Asia del Pacífico a mercados importantes como el Brasil, se convertiría en puerto de tránsito, si se tienen en cuenta las características geográficas especiales del país. De esta manera, se facilitaría y dinamizaría el comercio entre los países latinoamericanos y los asiáticos del Pacífico, por ejemplo, pues sería una vía comercial alternativa al canal de Panamá, teniendo una mayor capacidad de circulación en lo que se refiere a tiempo de espera y costo de fletes.

En vista de que a Brasil le interesa acceder de manera más agresiva a los mercados de la Cuenca del Pacífico, sobre todo a los del Asia, el Ecuador debe aprovechar esta oportunidad para articular mecanismos conjuntos que consoliden a los puertos fluviales y marítimos, aeropuertos y carreteras ecuatorianas, como ruta de tránsito entre Brasil y Asia, como se ha venido mencionando.

Se observa con cierta preocupación los avances del Perú en el desarrollo de su infraestructura interna, carreteras, puertos fluviales y marítimos, y aeropuertos, materia en la cual el Ecuador no ha tenido los mismos resultados. Esta situación podría dar a Perú una ventaja en lo que se refiere a la integración de su territorio con el de Brasil, por ejemplo,

dándole un ingreso directo al Atlántico, a través de Brasil. El Ecuador no puede quedarse de brazos cruzados, debe desarrollar los proyectos trazados, tiene el financiamiento²⁴, y ya se han visto esfuerzos por realizar un trabajo mancomunado, con la elaboración del denominado mapa logístico, que constituiría un primer paso fundamental para alcanzar las iniciativas propuestas; sin embargo, es necesaria una mayor coordinación entre las partes y un mayor diálogo con los otros países, para efectuar proyectos binacionales o regionales.

De igual forma, es fundamental que se establezcan vínculos sólidos con Brasil, en vista de su liderazgo regional, a través del eje Manta-Manaos. Si se sigue postergando el proyecto, el Ecuador quedará marginado y serán otros los beneficiados. Es por eso que se necesita de decisiones políticas claras que además de incentivar la cooperación e integración sur-sur, tenga un plan de acción concreto, con lineamientos claros, a través de los cuales sea posible buscar herramientas conjuntas regionales para aumentar los flujos de comercio inter e intraregionales.

Bibliografía

BAYLIS, John, SMITH, Steve, OWENS, Patricia. *The Globalization of World Politics: An intro-*

24 En el caso del Proyecto Manta-Manaos, la financiación, de un monto que asciende a los 700 millones de dólares sería financiada en buena parte por Brasil, a través del Banco de Desarrollo BNDS. Para otros proyectos se cuenta también con inversión privada tanto nacional, como extranjera, así como con el financiamiento de instituciones regionales como el BID y la CAF, en el caso ecuatoriano.

duction of International Relations. Oxford University Press. Cuarta Edición, 2008.

Bank Information Center. Manejo Político de IIRSA en el Ecuador. 10 de septiembre de 2007. < <http://www.bicusa.org/es/Article.10399.aspx>>.

CAF, Qué es IIRSA? <<http://www.caf.com/attach/8/default/QuéesIIRSA.pdf>>

Diario Hoy. Vía Manta-Manaos es apoyada por el Concope. <<http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/via-manta-manaos-es-apoyada-por-el-concope-265526-265526.html>>

Diario El Comercio. El Gobierno apuesta solo al eje vial Manta-Manaos. Quito, 13 de febrero de 2007.

ENDARA Muñoz, Gustavo. La toma de decisiones en el IIRSA. FLACSO, 2005. Quito, Ecuador.

GRAHAM, Allison, La Esencia de la Decisión, Buenos Aires, 1998.

GUILHON Albuquerque, José Augusto. Relacoes Internacionais Contemporâneas: A ordem mundial depois da Guerra Fria. Editora Vozes. Petrópolis, 2005.

Iniciativa para La Integración Regional Suramericana (IIRSA).

Áreas de Acción: Eje Andino. < <http://www.iirsa.org/ejeandino.asp?CodIdioma=ESP>>.

Iniciativa para La Integración Regional Suramericana (IIRSA). Áreas de Acción: Eje del Amazonas. < <http://www.iirsa.org/ejedelAmazonas.asp?CodIdioma=ESP>>.

Iniciativa para La Integración Regional Suramericana (IIRSA). Décima Reunión del Comité de Dirección Ejecutiva: Acta de Reunión. Cartagena, diciembre de 2008. Página web: <http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/cde10_acta.pdf>.

Iniciativa para La Integración Regional Suramericana (IIRSA): <<http://www.iirsa.org/Institucional.asp?CodIdioma=ESP>>

LOPES, Ney; Os efeitos da Globalização sobre o desenvolvimento latino-americano, A resposta da integração. Cadernos do ParLatino N°12, Segunda Edición. 1997.

MALDONADO, Álvaro. Logística en el Ecuador: estrategias de desarrollo, diagnóstico y recomendaciones. FEDEXPOR, Primer Encuentro Universitario de Comercio Exterior COMEX, UDA, Cuenca, 14 de mayo 2009.

Ministerio de Coordinación de la producción, Empleo y Competitivi-

dad. Estrategias Productivas. <www.emas.gov.ec>.

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración. Iniciativa para La Integración de la Infraestructura de la Región Suramericana (IIRSA): < <http://www.mmrree.gov.ec/mre/documentos/ministerio/iirsa.htm>>

SMITH, Steve, HADFIELD, Amelia, DUNNE, Tim. Foreign Policy: theories, Actores, Cases. Oxford Univerity Press. New York, 2008.

VARILLAS, Gonzalo. IIRSA en Ecuador. Ecolex, Corporación de Gestión y Derecho Ambiental. Quito, julio de 2007.

VIOLA, Eduardo; LEIS, Héctor Ricardo. Sistema Internacional com hegemonia das democracias de mercado: Desafios de Brasil e Argentina. Editora Insular. Florianópolis, 2007.

Itaipu-Binacional: <http://www.itaipu.gov.br/index.php?q=es/node/1450&foto=fornecedores_governanca.jpg>

Entrevistas

NÁJERA, Jenny, Jefe de Comercio Exterior, Federación Ecuatoriana de Exportadores, FEDEXPOR, 5 Abril, 2010

eficien a todos.