



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

**ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y
ADUANAS**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y
ADUANAS**

**OPORTUNIDADES Y RETOS DERIVADOS DEL PROYECTO DE
LAS NUEVAS RUTAS DE LA SEDA EN EL CONTEXTO DE LA CAN**

DIANA ELIZABETH ERAZO GUERRA

MGTR. PASQUALE CERBONE

QUITO – ECUADOR

2018

© Universidad Tecnológica Equinoccial 2018.
Reservados todos los derechos de reproducción

FORMULARIO DE REGISTRO BIBLIOGRÁFICO PROYECTO DE TITULACIÓN

DATOS DE CONTACTO	
CÉDULA DE IDENTIDAD:	1720508694
APELLIDO Y NOMBRES:	Erazo Guerra Diana Elizabeth
DIRECCIÓN:	Mariana de Jesús E6-244 y Eloy Alfaro
EMAIL:	diaerazo@hotmail.com
TELÉFONO FIJO:	(+593)2230438
TELÉFONO MOVIL:	(+593)998999900

DATOS DE LA OBRA	
TÍTULO:	Oportunidades y retos derivados del proyecto de las nuevas rutas de la seda en el contexto de la CAN
AUTOR O AUTORES:	Diana Elizabeth Erazo Guerra
FECHA DE ENTREGA DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:	23/07/2018
DIRECTOR DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:	Ing. Pasquale Cerbone
PROGRAMA	PREGRADO <input checked="" type="checkbox"/> POSGRADO <input type="checkbox"/>
TÍTULO POR EL QUE OPTA:	Ingeniero en Comercio Exterior, Integración y Aduanas.
RESUMEN: Mínimo 250 palabras	<p>El presente trabajo de titulación busca identificar las oportunidades y retos para los países de la CAN incluyendo el retorno de Venezuela, logrando así analizar la posibilidad de participar como bloque latinoamericano en el proyecto de las nuevas rutas de la seda propuesto por China, proyecto que se muestra como una idea prometedoras al involucrar gran cantidad de países y tener como objetivo cubrir la mayor parte de comercio mundial. En efecto, la estructura del trabajo se desarrolla en cuatro capítulos. En la primera parte se presentará las bases históricas de las rutas de la seda y un análisis global de la CAN y los medios de transporte férreos. A continuación se expondrán</p>

	<p>los motivos que empujan una mayor integración entre los países, además se presentará la metodología y técnicas empleadas para la recolección de la información tanto de fuentes primarias como secundarias, útiles para la investigación.</p> <p>Asimismo, se presentará en este escenario las razones y los principios históricos de las rutas de la seda en China, y la importancia que tendría la investigación con respecto a los objetivos propuestos. Esto se fundamentará mediante un análisis geopolítico de cada uno de los países, al permitirnos conocer la ubicación, relaciones comerciales y exteriores mantenidas actualmente. Al culminar el presente trabajo se brindará una sugerencia con respecto al trayecto que podría mantener la ruta de seda en los países de la CAN, sustentándose con el conocimiento técnico de un experto en ingeniería civil. Es así como se culminará el trabajo con las conclusiones obtenidas del análisis realizado, presentando recomendaciones para hacer más factible la realización de este proyecto.</p>
<p>PALABRAS CLAVES:</p>	<p>Rutas, Seda, Ferrocarril, Comercio, Integración, Geopolítica, CAN.</p>
<p>ABSTRACT:</p>	<p>The present titling project seeks to identify opportunities and challenges for CAN countries including the return of Venezuela, thus analyzing the possibility of participating as a Latin American bloc in the proposed new silk routes presented by China, a project that shows itself as a promising idea involving a large number of countries and aims to cover most of world trade. In effect, the structure of the work is developed in four chapters. In the first part, the historical bases of the silk routes and a global analysis of the CAN and the ferrous transport means will be presented. Following this, the reasons</p>

	<p>that push for greater integration among the countries will be explained, as well as the methodology and techniques used to collect information from both primary and secondary sources, useful for research.</p> <p>Likewise, the reasons and the historical principles of the silk routes in China will be presented in this scenario, and the importance that this investigation has with respect to the proposed objectives. This will be based on a geopolitical analysis of each of the countries involved, allowing us to know the location, commercial and foreign relations currently maintained. At the end of this work, a suggestion will be given regarding the path that could maintain the silk route in the CAN countries, sustaining itself with the technical knowledge of an expert in civil engineering. This is how the work will be finished, with the conclusions obtained from the analysis carried out, presenting recommendations to make the realization of this project more feasible.</p>
KEYWORDS	Routes, Silk, Railway, Commerce, Integration, Geopolitics, CAN.

Se autoriza la publicación de este Proyecto de Titulación en el Repositorio Digital de la Institución.

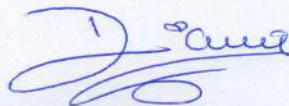
F: 
 ERAZO GUERRA DIANA ELIZABETH
 1720508694

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **ERAZO GUERRA DIANA ELIZABETH**, C.I. 1720508694, autor del proyecto titulado: **Oportunidades y retos derivados del proyecto de las nuevas rutas de la seda en el contexto de la CAN**, previo a la obtención del título de **INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y ADUANAS** en la Universidad Tecnológica Equinoccial.

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las Instituciones de Educación Superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la BIBLIOTECA de la Universidad Tecnológica Equinoccial a tener una copia del referido trabajo de graduación con el propósito de generar un Repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Quito, 23 de julio de 2018.



ERAZO GUERRA DIANA ELIZABETH
C.I. 1720508694

DECLARACIÓN

Yo **DIANA ELIZABETH ERAZO GUERRA**, declaro que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

La Universidad Tecnológica Equinoccial puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normativa institucional vigente.



DIANA ELIZABETH ERAZO GUERRA
C.I. 1720508694

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo que lleva por título “Oportunidades y retos derivados del proyecto de las nuevas rutas de la seda en el contexto de la CAN”, que, para aspirar al título de INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y ADUANAS fue desarrollado por **DIANA ELIZABETH ERAZO GUERRA**, bajo mi dirección y supervisión, en la Facultad de Ciencias de la Ingeniería e Industrias; y cumple con las condiciones requeridas por el reglamento de Trabajos de Titulación artículos 19, 27 y 28.



Mgtr. Pasquale Cerbone
DIRECTOR DEL TRABAJO
C.I. 1756651152

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico a Dios, quién supo guiarme y darme las fuerzas para seguir adelante, porque me ha enseñado a enfrentar las dificultades y buscar la salida.

Además, va por las personas que estuvieron directa o indirectamente en mi vida, en mi proceso de escuela, de colegio, de universidad y de trabajo, ya que me han demostrado que la lucha y el esfuerzo deben ser constantes.

AGRADECIMIENTO

Este trabajo es sin duda una muestra de la fortaleza de mi mamá, quién me ha demostrado que las cosas son difíciles pero siempre hay que seguir luchando, gracias a ella por tolerar tantas travesuras, bromas y cuidados, nunca podría pagar tanto amor, la considero mi ejemplo y mi motivo para no dejarme caer. A mi hermano que fue, es y será siempre mi héroe, la persona que siempre me salva, me consiente y de quién estoy orgullosa todos los días. A mi mamá Gigi y Papi Walter, que son mi ejemplo de padres, que me inculcaron valores y me hicieron saber el valor que tengo, A mi tía Tatis, que es mi amiga y mi ejemplo, gracias a ella tengo a mi segundo hermano Samuel, que llegó a mi vida de la manera más inesperada, y de quién quiero ser un ejemplo en el futuro. Papá Pepe y Apita, que tomaron el cargo de abuelitos, aunque no pueda dedicarles en persona este triunfo, fueron y siguen siendo un ejemplo de lucha y sobretodo de amor. A mi tía Nena, tío Calolo y demás familiares cercanos y lejanos, ya que son mi tesoro más preciado. A David y Fabián que más que amigos incondicionales son como familia.

Agradezco a la Universidad Tecnológica Equinoccial por ser parte de buenos y malos momentos en mi vida, aquí pude prepararme con conocimiento y experiencias al encontrar excelentes docentes que buscan crear personas buenas, luchadoras y profesionales. Es por esto que agradezco a cada uno de los que formaron parte de mi etapa académica, porque por ustedes busco mi camino ahora. Gracias al Mgt. Pasquale Cerbone, director de este trabajo, por su valiosa guía y asesoramiento, por haberme ayudado con sus ideas y sobre todo su tiempo para lograr esta meta.

A mi mejor amigo y novio, quién me brinda fortaleza a pesar de la distancia, que cree en mí al igual que yo en él, a su familia por el cariño y respaldo en cada momento.

A todos mis amigos con quienes he logrado compartir mi formación y mi vida personal, que me han apoyado con sus consejos, cariño y respaldo.

Finalmente este logro va por mí, por la profesional y persona que quiero llegar a ser, por mi esfuerzo y por las metas que tengo en mi vida.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

ÍNDICE DE FIGURAS	7
CAPITULO 1	9
INTRODUCCIÓN	9
1.1. El problema de la investigación	9
1.1.1 Problema a investigar	9
1.1.2 Objeto de estudio teórico	10
1.1.2.1 Historia de la Ruta de la Seda	10
1.1.2.2 El proyecto de la “Nueva Ruta de la Seda”	11
1.1.3 Objeto de estudio práctico	15
1.1.3.1 La Nueva Ruta de la Seda en el contexto de la CAN	15
1.1.3.2 Actual Inversión China en Latinoamérica	17
1.1.3.3 Sistema Ferroviario	18
1.1.4 Planteamiento del Problema	19
1.1.5 Formulación del problema.....	19
1.1.6 Sistematización del problema.....	19
1.1.7 Objetivo General	20
1.1.8 Objetivos Específicos.....	20
1.1.9 Justificación	20
1.2 Marco referencial.....	21
1.2.1 Marco Teórico	21
CAPÍTULO 2	24
MÉTODO	24
2.1 Metodología General	24
2.1.1 Nivel de estudio.....	24
2.1.2 Modalidad de investigación	24
2.1.3 Método.....	25
2.1.4 Selección de instrumentos de investigación	25
CAPÍTULO 3	26
RESULTADOS	26
3.1 Recolección y tratamiento de datos	26
3.1.1 Análisis geopolítico de los países miembros de la CAN	26
3.1.1.1 Ecuador	27

3.1.1.2 Colombia	42
3.1.1.3 Perú	57
3.1.1.4 Bolivia	67
3.1.2 Análisis geopolítico de Venezuela	78
3.1.2.1 Infraestructura	81
3.1.2.2 Relaciones comerciales con China	87
3.2 Presentación y Análisis de resultados	88
3.2.1 Oportunidades y retos para la CAN	88
3.2.1.1 Comparación de la infraestructura y vialidad	88
3.2.1.2 Infraestructura preexistente en América Latina para el proyecto OBOR	89
3.2.1.3 Proyectos que podrían atraer inversión china	90
3.2.1.4 Resultados del análisis geopolítico	91
3.2.1.5 Resultados del análisis del estado de la integración en la CAN	91
3.2.1.6 Resultados del análisis de la situación de comercio exterior	91
3.2.2 Ventajas de un eventual reingreso de Venezuela a la CAN	92
3.2.3 Propuesta del posible trayecto del proyecto OBOR en la CAN más Venezuela ...	93
CAPÍTULO 4.....	101
CONCLUSIONES	101
RECOMENDACIONES.....	102
BIBLIOGRAFÍA.....	104
ANEXO.....	116

ÍNDICE DE TABLAS

Tab. 1 Balanza Comercial Total de Ecuador	28
Tab. 2 Colombia, Balanza Comercial Anual Total	44
Tab. 3. Balanza Comercial Total de Perú	58
Tab. 4 Balanza Comercial Total de Bolivia.....	68
Tab. 5. Comparación de Infraestructura.....	88
Tab. 6. Ciudades relevantes	94

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Nuevas Rutas de la Seda.....	12
Figura 2. Balanza Comercial de Ecuador.....	29
Figura 3. Exportaciones de Ecuador	29
Figura 4. Importaciones a Ecuador	30
Figura 5. Destinos de las Exportaciones, año 2016	31
Figura 6. Origen de las Importaciones, año 2016	31
Figura 7. Exportaciones de Ecuador hacia China, año 2016.....	32
Figura 8. Importaciones a Ecuador desde China, año 2016.....	33
Figura 9. Puertos de Ecuador	34
Figura 10. Panamericana.....	36
Figura 11. Carretera Marginal de la Selva	37
Figura 12. Las principales carreteras en Ecuador	38
Figura 13. Principales aeropuertos en Ecuador.....	39
Figura 14. Red Ferroviaria en Ecuador.....	40
Figura 15. Balanza Comercial de Colombia	44
Figura 16. Exportaciones de Colombia.....	45
Figura 17. Importaciones a Colombia.....	46
Figura 18. Destinos de Exportación.....	46
Figura 19. Origen de las Importaciones	47
Figura 20. Exportaciones de Colombia a China, año 2016.....	48
Figura 21 . Importaciones a Colombia desde China, año 2016.	48
Figura 22. Principales puertos de Colombia	49
Figura 23. Red Nacional de Carreteras	51
Figura 24. Principales aeropuertos.....	52
Figura 25. Red Ferroviaria.....	54
Figura 26. Red Férrea del Atlántico.....	55
Figura 27. Red Férrea del Pacífico.....	55
Figura 28. Balanza Comercial de Perú.....	58
Figura 29. Exportaciones de Perú, año 2016	59
Figura 30. Importaciones a Perú, año 2016	59
Figura 31. Destinos de las Exportaciones, año 2016	60
Figura 32. Origen de las Importaciones año 2016	60

Figura 33. Exportaciones de Perú a China, año 2016	61
Figura 34. Importaciones a Perú desde China, año 2016.....	61
Figura 35. Principales puertos de Perú.....	62
Figura 36. Principales Carreteras de Perú.....	64
Figura 37. Principales aeropuertos.....	65
Figura 38. Balanza Comercial Anual de Bolivia	69
Figura 39. Exportaciones de Bolivia.....	69
Figura 40. Importaciones a Bolivia.....	70
Figura 41. Destinos	70
Figura 42. Origen de las importaciones	71
Figura 43. Exportaciones de Bolivia a China	71
Figura 44. Importaciones a Bolivia desde China	72
Figura 45. Principales puertos de Bolivia	73
Figura 46. Carreteras de Bolivia	74
Figura 47. Principales aeropuertos.....	75
Figura 48. Red Ferroviaria Boliviana	77
Figura 49. Exportaciones de Venezuela, año 2015	79
Figura 50. Importaciones a Venezuela, año 2015.....	79
Figura 51. Destinos de las exportaciones.....	80
Figura 52. Origen de las importaciones	80
Figura 53. Puertos de Venezuela.....	81
Figura 54. Principales aeropuertos.....	83
Figura 55. Red Ferroviaria	84
Figura 56. Alternativa de red vial ferroviaria en Venezuela	95
Figura 57. Alternativa de red vial ferroviaria en Colombia	96
Figura 58. Alternativa de red vial ferroviaria en Ecuador	97
Figura 59. Alternativa de red vial ferroviaria en Perú	98
Figura 60. Alternativa de red vial ferroviaria en Bolivia	99

CAPITULO 1.

INTRODUCCIÓN

1.1. El problema de la investigación

1.1.1 Problema a investigar

El documento que se desarrolla a continuación busca identificar las oportunidades y retos para los países de la CAN incluyendo en el análisis el retorno de Venezuela, debido a que la situación que atraviesa actualmente ha dejado a su pueblo en la inestabilidad y pobreza, por lo cual el país venezolano se podría ayudar de alternativas que promuevan su crecimiento económico, a la vez que los demás países miembros del bloque mejorarían su desarrollo y competitividad en el entorno mundial; es por esto que se analizará la posibilidad de actuación en el proyecto de las nuevas rutas de la seda propuesto por China. Al tomar en cuenta los requerimientos necesarios para la elaboración de una investigación, este trabajo brindará una perspectiva y una propuesta de solución a los problemas de gran importancia que se plantean.

En efecto, la estructura del presente trabajo se desarrolla en cuatro capítulos. En la primera parte se nos dará una muestra acerca de los motivos que empujan una mayor integración en ámbito de la CAN, y de los países que la conforman incluyendo a Venezuela, causado por la voluntad de ser parte del proyecto de las nuevas rutas conocido también como “Franja y Ruta” u “OBOR” (siglas inglés). A continuación, se presentará la metodología y técnicas empleadas para la recolección de la información tanto de fuentes primarias como secundarias, útiles para la investigación.

Asimismo, se presentará el marco teórico y los objetivos que permiten plantear en este escenario las razones y los principios históricos de las rutas de la seda en China, y la importancia que tendría la investigación con respecto a los objetivos propuestos. Esto se fundamentará en el análisis geopolítico de cada uno de los países de la CAN más Venezuela, ya que esto permitirá conocer si la ubicación, relaciones comerciales y exteriores mantenidas actualmente pueden significar más oportunidades o retos para que participasen en el proyecto OBOR. De las evidencias anteriores, se brindará una sugerencia con respecto al trayecto que podría mantener la ruta de seda en los países

de la CAN, sustentándose con el conocimiento técnico de un experto en ingeniería civil. Finalmente, se indicarán las conclusiones obtenidas como resultado de la investigación y las posibles recomendaciones que harían más atractiva la opción de que participen los países miembros de la CAN más Venezuela en este proyecto chino.

1.1.2 Objeto de estudio teórico

1.1.2.1 Historia de la Ruta de la Seda

La “ruta de la seda” es uno de los proyectos comerciales mejor diseñados del pasado. Se le atribuye una gran trascendencia histórica, puesto que marcó por siglos el proceso de integración entre Europa, Asia y África.

El proyecto se originó cuando el emperador chino Wu, perteneciente a la dinastía Han, envió en el año 138 a.C. un grupo constituido por un embajador y una comisión de comerciantes, a buscar alianzas con los pueblos de occidente. Como consecuencia del éxito de esta misión, se lograron nuevos intercambios comerciales. La ruta delineada tuvo el mérito de permitir el incremento de los viajes a Europa, e influyó en la decisión de China de abrirse al comercio internacional para la venta de la seda y de otros productos entre los cuales se encontraban las cerámicas y las especias. De esta forma, se generaron alianzas que perdurarían a lo largo de la historia, y se hizo posible el intercambio de conocimientos que llevó a los imperios europeos a usar la brújula, el papel, la pólvora y la porcelana (Robert, 2015).

La ruta de la seda se conforma como una gran red comercial, que está compuesta por caminos trazados de acuerdo al negocio de la seda producida en China. Pese a ser una ruta muy antigua, recién en el año 1877 se le dio el nombre de “ruta de la seda”, que fue creado por el geógrafo alemán Ferdinand Freiherr von Richthofen, quién lo usó en sus obras acerca del comercio chino (Richthofen, 1877).

La ruta se extendía por todo el continente asiático, logrando conectar China con Mongolia, India, Persia, Arabia, Siria, Turquía y extendiéndose también en Europa y África del norte.

La historia de la ruta retoma vigor después de 2.146 años, a pesar de que los protagonistas, las alianzas y la manera de comercializar se hubiesen transformado con el paso del tiempo. De hecho, el proyecto de las “nuevas rutas de la seda” tomó fuerza

en 2013, cuando el presidente de China, Xi Jinping, mostró el gran interés en desarrollar Xinjiang y otras provincias del oeste de China que consideraba atrasadas frente al crecimiento promedio de las otras provincias del país (por no tener salidas al océano) para insertarlas en nuevas rutas para el comercio con las repúblicas centroasiáticas (Boulnois, 2004, pág. 209). Cabe recalcar que el proyecto planteado, se propone realizar la más grande infraestructura de transporte al mundo, cuyo eje central sería la construcción de una inmensa línea de ferrocarriles para trenes de alta velocidad. De hecho, estos se consideran como un medio de transporte que da una solución concreta a diferentes problemas ligados con el comercio, entre los cuales la contaminación ambiental (causada por el transporte tradicional) y el aumento del precio de los productos, debido a la necesidad de desconsolidarlos después de su llegada en los puertos o aeropuertos.

1.1.2.2 El proyecto de la “Nueva Ruta de la Seda”

El proyecto de las “nuevas rutas de la seda”, es también llamado “franja y ruta” debido a que consiste en una combinación de dos rutas: una terrestre y una marítima.

El proyecto OBOR representa entonces una estrategia que busca asegurar a China un aprovisionamiento de materias primas, crecimiento económico, además de una vía de salida para sus exportaciones (The Economist Intelligence Unit, 2016).

Para la realización de este proyecto, el presidente Xi propone la creación de nuevas instituciones multilaterales en el intento de ampliar la cooperación internacional, mejorando la integración mundial, gracias al interés mostrado por más de setenta países que aplauden esta iniciativa. La voluntad de pertenecer a esta gran alianza comercial con el continente asiático, se debe a que el proyecto prevé también rebajas arancelarias entre los participantes; mejoras en infraestructuras y el desarrollo en campos como el comercio, la cultura y el aprendizaje, entre otros; generando así crecimiento y dejando atrás el proteccionismo al que el mundo se enfrenta hoy en día (Chen, 2015). Además, China busca reemplazar la imagen que tiene el país referente a exportaciones de mercancías baratas, de mala calidad y poco sofisticadas, con un megaproyecto que se encargará del intercambio de productos innovadores, de alta calidad y reconocidos mundialmente.

Actualmente, el proyecto está constituido por una ruta marítima – entre la costa sur de China y el este de África – y una terrestre – compuesta por una cantidad de corredores que unirán al gigante asiático con Europa a través de Asia Central y Medio Oriente.

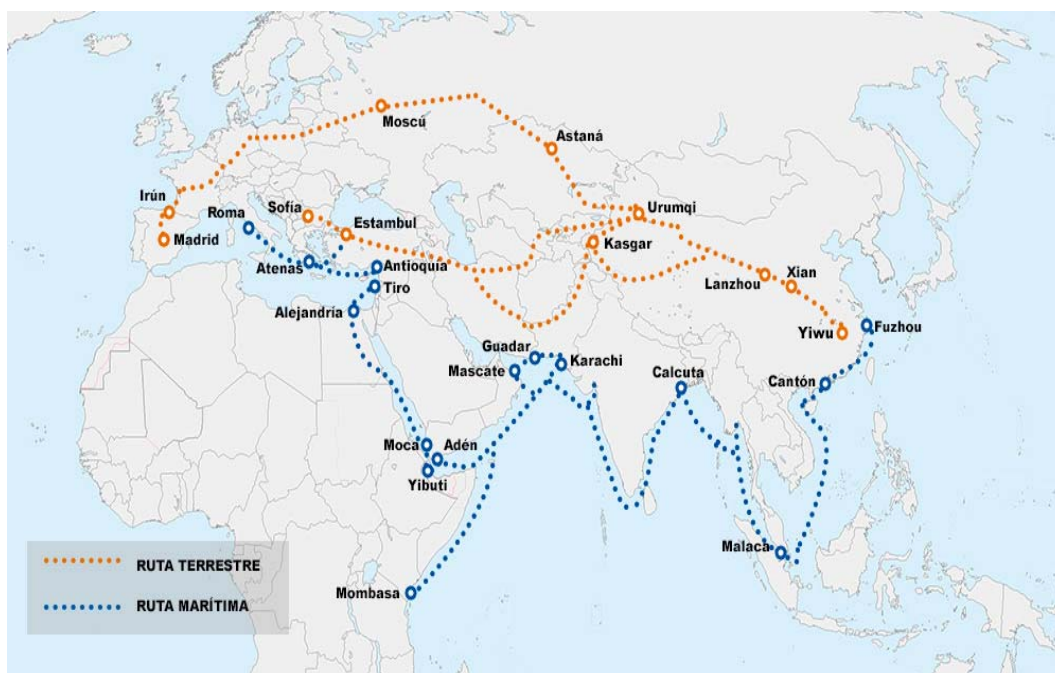


Figura 1. Nuevas Rutas de la Seda
Fuente: (National Geographic, 2016)

Debido a la gran inversión que representa la red de rutas, se ha optado financiar el proyecto mediante el “Fondo de la Franja y la Ruta”, creado por China con un aporte de capital de 36.000 millones de dólares, para alentar a la inversión privada; y a través del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras, al cual China ha aportado con 90.000 millones de dólares, y del cual son miembros 57 países. 134.000 millones de dólares procederán del Nuevo Banco de Desarrollo, conformado por los países BRICS. Además, el Banco de Desarrollo de China y el Banco Exim, han puesto la cantidad de 358.000 millones de dólares. Hasta el momento, China ha invertido 1.620 millones de dólares y planea otorgar 2.300 millones de dólares anuales, por un período de diez años para cumplir con la finalidad del proyecto (The Economist Intelligence Unit, 2016).

De esta forma, como muestran también las proyecciones de organizaciones internacionales como el (Fondo Monetario Internacional, 2015), China podría llegar a

ser la mayor potencia mundial en el año 2025; dejando atrás a lo que un día fue el dominio estadounidense.

Cabe añadir que en los días 14 y 15 de mayo del 2017, la capital china abrió las puertas a un foro internacional, compuesto por 29 representantes, jefes de Estado y de Gobierno, así como delegados de 130 países, en el cual se discutieron los proyectos referentes a la iniciativa de la Franja y Ruta (Banco Mundial, 2016).

Se debe considerar que debido a que China actualmente ocupa el segundo lugar en el rango de las economías mundiales, una intención que seguramente existe detrás de la iniciativa de la cual se habla, es crear alianzas con países fuertes que financien y desarrollen la infraestructura requerida para las rutas; asimismo se considera necesaria la inclusión de países pequeños que tengan su territorio en lugares estratégicos y que dispongan de recursos de interés para el proyecto. Todo esto nos muestra que China tiene gran interés en crear un proyecto de cooperación internacional de la misma importancia que el plan Marshall para afirmarse como primera potencia económica mundial, sobre todo como consecuencia de la última crisis económica, iniciada en Estados Unidos (Cesarin & Moneta, 2005).

Para los fines de la correcta actuación del proyecto OBOR, se puede observar como desde el año 2004, China decidió introducir tecnologías provenientes de Japón, Canadá, Alemania y Francia, para retroalimentar su conocimiento y realizar mejoras en infraestructura: de esta forma pudo empezar a producir trenes de alta velocidad.

En solo cuatro años, en agosto del 2008, pudo inaugurar la primera vía de alta velocidad de su completa propiedad intelectual, la cual iba desde la capital, Pekín hasta Tianjin. Es así como hasta finales de 2015, China ha alcanzado un muy buen nivel de infraestructura para el comercio, gracias a la contribución del “tren bala”, que es considerado como una de los proyectos logísticos más importantes también para el desarrollo del plan OBOR (Chen, 2015, pág. 122).

A este propósito, cabe recalcar también que China ha encontrado muy atractivo el relacionarse con países latinoamericanos; sin embargo, a pesar de que las relaciones bilaterales se encuentren en su mejor momento, la entrada del ferrocarril de alta velocidad en la región latinoamericana – una infraestructura muy necesaria si se quisiera extender del plan anteriormente descrito en la región – no es una posibilidad simple de gestionar. De hecho, pese a que China haya desarrollado proyectos para

crear rutas ferroviarias en México, Venezuela, Brasil y Perú, ninguno tuvo éxito debido a varios factores políticos, económicos y de inseguridad social (Chen, 2015). Sin embargo, es importante resolver estos impedimentos e insistir en la idea de construir líneas de ferrocarriles en América Latina, teniendo como antecedente que fue una iniciativa ya muy bien planteada en el pasado, pero que ahora cobraría más fuerza si los países considerados quisieran cruzar un proceso de integración regional que sea realmente eficaz (Ellis, 2014).

La idea de la importancia del ferrocarril tiene raíces fuertes en la historia. (Mackinder H. J., 1904), por ejemplo, en sus estudios, mostró la importancia del ferrocarril como elemento que aumentaba el potencial de la que él llama el “área pivot”.

El ex presidente chino Jiang Zemin, que gobernó desde el 1993 hasta el 2003 sostuvo que en el siglo XXI se generaría la relación más cercana en la que China y América Latina hayan cooperado juntas en la historia. Es así que hoy en día China mantiene relaciones diplomáticas estables, con más de 21 países latinoamericanos (Shixue, 2006).

Es por esto, que al presentarse la opción del proyecto OBOR, que se muestra como una alternativa de crecimiento y cooperación del comercio mundial, en el presente trabajo se ha planteado la participación del bloque económico de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), actualmente constituido por Ecuador, Colombia, Bolivia, Perú y de Venezuela, del cual se plantean las ventajas de un posible retorno a la organización. Venezuela, con sus recursos petrolíferos, representa de hecho un atractivo importante para que los países de la CAN puedan estimular la inversión de China en la región.

A este propósito, se puede mencionar que la CAN es una organización subregional con personalidad jurídica internacional. Su operación tuvo inicio en el año 1969, cuando se firmó el Acuerdo de Cartagena, conocido también como Pacto Andino. Los países que constituían este bloque eran Ecuador, Colombia, Perú, Bolivia, Chile (que salió en 1976 durante el régimen militar de Augusto Pinochet por falta de compatibilidad con la política económica) y Venezuela (que se retiró en el 2006, por decisión del ex presidente Hugo Chávez, debido a la incompatibilidad de su ideología político-económica con los acuerdos de libre comercio que Colombia y Perú estaban negociando con Estados Unidos). Esta nueva organización internacional se conoce

actualmente como la Comunidad Andina de Naciones, con el inicio de sus funciones en agosto de 1997. Desde este momento, el bloque ha buscado alcanzar sus objetivos de desarrollo para todos sus miembros de manera equilibrada, integral y autónoma, creando alianzas y fuerza con la integración andina, latinoamericana y suramericana (Comunidad Andina, 2003).

Al ser una buena infraestructura uno de los temas cruciales para el desarrollo económico de un país, resulta claro que la inversión en esto de los países latinoamericanos propuesta en esta investigación, enlazada con el proyecto OBOR, puede constituir un poderoso motor de crecimiento para Latinoamérica. De hecho, el desarrollo de la región debe tener una visión hacia el futuro impulsando la infraestructura y las redes de transporte en las ciudades (Organización de las Naciones Unidas, 2017). Sin embargo, se destaca que los países de la región, según datos de (Organización de las Naciones Unidas, 2017), como promedio han otorgado el 3% del PIB a este rubro; porcentaje que resulta bajo en comparación de países pertenecientes a la región del este de Asia y el Pacífico, que otorgan el 7,7% de su PIB anual al sector.

Se puede mencionar también que en los últimos años, los países de la región han adoptado proyectos para la infraestructura, con el financiamiento del Banco Mundial¹, particularmente en las áreas del transporte y logística, las cuales han marcado resultados en términos de empleo, accesibilidad y reducción del tiempo en el transporte (Banco Mundial, 2010).

1.1.3 Objeto de estudio práctico

1.1.3.1 La Nueva Ruta de la Seda en el contexto de la CAN

Es inevitable darse cuenta que el proyecto OBOR reorganizaría el entorno mundial, puesto que promete replantear los centros de poder en el mundo al anticipar el manejo de infraestructura y comercio entre Asia, Europa, África y América Latina, mediante alianzas estratégicas y acuerdos de cooperación entre los miembros. A razón de este planteamiento, se analizan las oportunidades y retos que significaría esta opción para

¹ Fundado en 1944. Institución que ayuda a los países mediante préstamos, buscando la reducción de pobreza y mejoras en la calidad de vida de cada ciudadano.

los países en vías de desarrollo, mediante el impulso y avance de sus economías, al mejorar sus relaciones exteriores, permitiendo el desarrollo a: comercio, inversión e infraestructura (Fernández, 2017).

Para aprovechar el proyecto de las nuevas rutas de la seda en el contexto latinoamericano, se ha considerado la participación del bloque económico de la CAN, por poseer una estructura y objetivos de cooperación ya vigentes. Además, se consideró la gran dotación de recursos de los países mencionados, que resulta ser un atractivo para la inversión china. Para esto, los gobiernos de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, podrían dejar atrás la madeja de intereses nacionales, que los ponen en competencia recíproca, mientras que con su unión lograrían beneficiarse de la entrada de inversión china, específicamente en cuanto a la realización de infraestructuras, además pudiendo constituir un frente más compacto para el dialogo con el socio asiático.

Es así que los países de América Latina deberían mostrar mayor interés en el proyecto chino, gracias al cual podrían crecer económicamente y desarrollarse en el tema de infraestructura, siendo la conexión principal en el continente americano.

Cabe recalcar que China se enfrenta a grandes retos y riesgos en el ámbito de inversión con respecto a la construcción del ferrocarril que uniría a los países participantes de este proyecto. Por el contrario, se beneficiará al poder controlar gran parte de los flujos comerciales del futuro, logrando de esta forma ejercer presiones para las decisiones sobre los precios internacionales de las materias primas que componen la oferta exportable latinoamericana (Cesarin & Moneta, 2005).

La importancia de esta alternativa está reforzada también por la idea según la cual se da una respuesta al gobierno estadounidense de Donald Trump, quien creó un sistema proteccionista, que crea incertidumbre a los países proveedores y consumidores, que se han vuelto dependientes de las necesidades del gigante americano (Carmin, 2016).

Sin embargo, en la primera fase del foro sobre el proyecto OBOR (que tuvo lugar en la universidad de Nazarbáyev, en Kazajstán, en el 2013) los países de América Latina no tuvieron gran peso, mientras que potencias como Rusia, afirmaron querer cooperar tanto en la iniciativa, como en la creación de la infraestructura de la ruta euro-asiática (The Economist Intelligence Unit, 2016).

Al momento países como Chile, Argentina y Brasil se encuentran nombrados dentro del proyecto, mientras que los otros países latinoamericanos no han mostrado la suficiente iniciativa para ser considerados participantes.

Es así que organismos como CAN deben prestar gran atención a sus estrategias (entre las cuales se puede considerar un reingreso de Venezuela), puesto que China podría ser su importador más grande de materias primas.

1.1.3.2 Actual Inversión China en Latinoamérica

Durante los últimos años, las relaciones entre América Latina y China han demostrado un largo período de inversión y cooperación, impulsadas por la mayor inserción global de China en estas economías. La Fundación Konrad Adenauer Stiftung², por medio de su programa de Políticas Sociales en América Latina (SOPLA), y el Centro de Estudios de Asia Pacífico, analizan las alternativas de mejoras en el comercio, inversión y cooperación con América Latina, dando la oportunidad a los países de esta región de diversificar y aumentar su catálogo de oferta exportable a China (Roldán, Castro, Pérez, Echavarría, & Ellis, 2016, pág. 75).

El país asiático, tiene gran interés de crecer en el marco mundial, por esto mantiene su interés en Latinoamérica, constituido por países proveedores de materias primas, y principalmente petróleo. Actualmente Ecuador y Venezuela, han sido inyectados con recursos financieros para obras de ingeniería, a pesar de que muchas han quedado inconclusas. Sin embargo, China obtuvo gran injerencia en las condiciones hacia los socios, entre ellas la importación de mano de obra y derechos de uso exclusivo (Borja & Deniz, 2017).

En el 2017, la estatal Petróleos de Venezuela publicó la cotización del petróleo venezolano en yuanes, en respuesta a las sanciones financieras impuestas por Estados Unidos, que impidieron a Venezuela emitir nueva deuda. El país ha estado evaluando la posible ampliación del comercio con China, al mantener 9.000 millones de dólares en cartera de inversión de la empresa petrolera chino-venezolana Petrosinovensa (TeleSur, 2017).

²Fundada el 20 de diciembre de 1955, Bonn, Alemania. Considerada la segunda mayor fundación política alemana, encargada de la elaboración de bases científicas para la acción política, apoyando el movimiento de unificación, cooperación y desarrollo internacional.

Ecuador, por su lado, mantiene relación con las empresas chinas con un vínculo bastante fuerte desde el 2009, en donde el gobierno del expresidente, Rafael Correa, al no solicitar financiamiento externo a sus socios tradicionales, pudo encontrar un socio en el país chino. Siendo así, las empresas del gigante asiático consiguieron alrededor del 70% de los mejores contratos públicos en el sector minero, petrolero, hídrico y de infraestructura (Borja & Deniz, 2017).

Por su parte Colombia, en el año 2017 constó con la existencia de setenta empresas chinas, las cuales hace dos años eran solo veinte. Se puede justificar este incremento debido al interés del país colombiano en hallar inversión en infraestructuras, energía, agricultura, turismo y petróleo; es decir: recursos que significarían un impulso a su economía. Actualmente, las compañías chinas han ganado concursos con el gobierno, licitaciones y buscan invertir en proyecto como el puerto colombiano de Buenaventura y el proyecto de desarrollo agrícola en la Altillanura (Agencia Efe, 2017).

En el caso de Perú, este país busca garantizar la continuidad de la inversión en los proyectos ya establecidos y además nuevas iniciativas con el país asiático, al ser China el destino del 24% de las exportaciones y el 34% de las exportaciones mineras metálicas peruanas. Actualmente la inversión China en Perú supera los USD 13,739 millones, teniendo en cuenta que USD 11,400 millones se aumentarán debido a los proyectos mineros chinos que están por llevarse a cabo (Agencia Peruana de Noticias, 2017).

Bolivia, es un país que necesita desarrollar la mayoría de sus sectores económicos, pese a haber mejorado en los últimos años, logrando un desarrollo tanto en su economía como en el aspecto social, teniendo proyectos para la explotación agropecuaria, minera, creación de infraestructura, etc. En América del Sur, Bolivia representa uno de los mercados más atractivos para la inversión china, después de Venezuela (La Razón, 2015).

1.1.3.3 Sistema Ferroviario

El ferrocarril es un medio de transporte terrestre, que va a través de rieles de acero o hierro. La red vial férrea tiene mayor funcionalidad cuando se la equipa con vía doble o cuádruple, siendo esta última para transporte no solo de carga, sino también de

pasajeros. Este sistema mantiene explotación ferroviaria, al constituir técnicas para la seguridad y fluidez de la circulación de este medio, permitiendo cumplir rutas y horarios establecidos (Bravo, 2014).

Esta opción de transporte tiene ventajas con respecto al ahorro de combustible; su baja contaminación con respecto al movimiento de carga; la disminución de tiempo y predicción de llegada y salida, gracias al cronograma trazado, además del diseño preestablecido de sus vías con respecto a su actividad (Unión Internacional de Ferrocarriles, 2018).

Para la viabilidad de este proyecto, se considera el empleo de los ferrocarriles como medio de transporte de carga y en ciertos lugares, se podría adaptar la implementación de trenes de alta velocidad, combinando así el recorrido de ferrocarril de 80 a 100 km por hora y en el tren de alta velocidad, el cumplimiento de trayectos superiores a 200 o 250 km/h (Unión Internacional de Ferrocarriles, 2018).

Su elevada velocidad (particularmente si se piensa en los trenes de alta velocidad) lo hace competidor del transporte aéreo, siendo mayor el movimiento de carga que pueden transportar (Bravo, 2014).

1.1.4 Planteamiento del Problema

Analizar las oportunidades y los retos que significaría el proyecto de China acerca de las rutas de la seda en los países miembros de la CAN y Venezuela

1.1.5 Formulación del problema

¿Cuáles son las oportunidades y retos derivados del proyecto de las “Nuevas Rutas de la Seda” en el contexto de la CAN?

1.1.6 Sistematización del problema

¿Cuáles son las oportunidades y los retos para los países miembros CAN?

¿Cuáles son las ventajas del reingreso de Venezuela a la CAN?

1.1.7 Objetivo General

Determinar oportunidades y retos derivados del proyecto de las “Nuevas Rutas de la Seda” en el contexto de la CAN.

1.1.8 Objetivos Específicos

- Determinar oportunidades y retos para la CAN.
- Determinar las ventajas del reingreso de Venezuela a la CAN.

1.1.9 Justificación

Este trabajo busca generar un aporte con respecto al conocimiento y al sector social de los países miembros de la CAN, ya que al proponerse esta investigación, se desea analizar las oportunidades de crecimiento y desarrollo económico, social y de infraestructura de cada participante; además, encontrar alternativas para una mejor intervención e integración de los países latinoamericanos en el escenario mundial.

En primer lugar, se da a conocer la situación actual del proyecto identificado como “*One Belt, One Road*” (OBOR³) de China, teniendo en cuenta que esta alternativa plantea un proyecto de crecimiento económico muy significativo en Latinoamérica, que podría desembocar en la creación de nuevas vía de acceso para el comercio con la región. Además, esta iniciativa lograría que los países miembros de la CAN refuercen su participación dentro del bloque. De este modo se desarrollaría mayor integración y cooperación entre los países; mejores relaciones exteriores y crecimiento de la CAN frente al escenario mundial. Si bien es cierto que Venezuela dejó de formar parte de este grupo, el presente trabajo hace hincapié en el potencial retorno de este país al bloque económico, ya que con esto, se lograría la recuperación económica del país.

Es así como la iniciativa china promete ser el mayor proyecto de obras de infraestructura: este cubrirá aproximadamente un 65% de la población mundial, y tendrá en circulación la cuarta parte de los bienes del planeta. Esto podría ayudar favorablemente a la cooperación entre los países y en el caso de Ecuador

³ El acrónimo OBOR fue mencionado por primera vez en el mes de septiembre del 2013 en la Universidad de Nazarbáyev, en Kazajstán.

específicamente, existiría un aumento en la venta de productos nacionales, debido a los acuerdos de comercio exterior entre los demás miembros del proyecto OBOR.

Además existiría un crecimiento económico debido al incremento en las exportaciones, las plazas de empleo y la circulación de dinero en el país mediante las inversiones exteriores para creación y desarrollo de infraestructura. Incluso, en la parte ambiental existirían beneficios, puesto que la parte vial del proyecto no atentaría contra la Amazonía ecuatoriana que tanto se busca salvaguardar.

La importancia de este análisis radica, entonces, en el impacto favorable que podría significar el nuevo proyecto chino en un futuro, ya que con la información obtenida, se constituye un aporte investigativo al mostrar la llegada del gran auge y peso de esta alternativa en el mundo.

1.2 Marco referencial

1.2.1 Marco Teórico

1.2.1.1 Análisis geopolítico

Pese a no haber formulado todavía esta disciplina, Mackinder determinó con sus estudios que es la ciencia que se encarga del análisis de los acontecimientos políticos de los países, considerando los efectos que se tendrían en el resto del mundo, puesto que esta ciencia está condicionada por las realidades geográficas de los países y que lo político depende de la interacción del hombre con su entorno (Mackinder H. , 1904).

Pues, la geopolítica es una disciplina relativamente reciente que tiene una primera formulación concreta por parte del geógrafo sueco Rudolf Kjellen.

Sucesivamente fue ampliamente desarrollada por los alemanes Friederich Ratzel (1897) y Karl Haushofer (1924) quienes, contribuyeron a determinar que la geopolítica es el estudio de la geografía y la política internacional de los países, puesto que su interrelación marca la historia de la humanidad (Kruszewski, 1940).

Actualmente existe una relación estable entre la geopolítica y el pensamiento internacional, debido a que esta ciencia promueve el desarrollo de estrategias de expansión económica y crecimiento organizacional. En otras palabras, un análisis geopolítico, en el presente trabajo, nos permitirá evaluar con más claridad el actuar de

grandes potencias al momento de afianzar y mejorar sus alianzas con los demás países (Mackinder H. , 1904). Mediante el análisis geográfico y de recursos, podremos especular sobre el potencial de los países en términos comerciales.

1.2.1.2 Integración internacional

El fenómeno de la integración, analizado en sus dinámicas es muy antiguo.

Este se dio cuando, para facilitar el intercambio de recursos se crearon alianzas, con miras a la cooperación entre diferentes partes, con el fin de constituir una agrupación fuerte y con mayores ventajas (Downs, 2013).

Es así que como integración se entiende el modelo de interacción entre Estados en el cual, dos o más partes pretenden beneficiarse mutuamente. En el caso específico, la integración comercial se basa en la eliminación progresiva de las barreras arancelarias y no arancelarias (Organización Mundial del Comercio, 2011).

Este concepto se fundamenta en la idea de las alianzas estratégicas, las cuales ayudarán a las partes a obtener un beneficio sea comercial, educativo, tecnológico o cultural, entre otros. Sin embargo, en la actualidad la integración persigue un objetivo más ambicioso y específico, es decir la formación de un mercado único entre los países (Downs, 2013).

Al proponer esta investigación, se considera que el nivel de integración entre China y los países de la CAN más Venezuela va por buen camino, debido que actualmente si existen relaciones comerciales. Sin embargo, al momento de querer ser parte de un proyecto tan grande como el de las nuevas rutas de la seda, es necesaria la intervención de los países mencionados, en cuanto bloque integrado, debido a su capacidad de representar una mayor fuerza económica y política para poder dialogar con el gigante asiático. Por esto, se presenta un análisis de cada uno de los países que actualmente conforman la CAN más Venezuela, demostrando así las razones con carácter nacional y subregional que motivarían un nivel de integración más alto entre los mismos. Esta idea se basa en el fuerte deseo que tiene China en reforzar las relaciones con Ecuador, Colombia, Perú, Bolivia y Venezuela, sobre todo si esta última decidiese reingresar en la CAN.

1.2.1.3 Comercio exterior

Dentro de la historia conocemos que el comercio internacional, a partir de la creación de los imperios coloniales cobró fuerza progresivamente, y sirvió también como instrumento para el intercambio de elementos sociales y culturales (Giler, 2016).

El entablar relaciones internacionales, sobre una base comercial, tiene gran importancia para el desarrollo de un país, debido a que se necesita participación y apoyo de las demás naciones; incluso las más ricas recurren a cubrir sus necesidades adquiriendo los recursos de los cuales carecen.

Por lo tanto, el comercio exterior se basa en el intercambio de bienes y servicios entre un país y otro, buscando que las partes puedan conocer y cubrir las necesidades del mercado tanto interno como externo (Bula, 2014).

En esta investigación, se busca conocer si actualmente se mantienen relaciones comerciales entre los miembros de la CAN y Venezuela con China, con el fin de reforzar la idea según la cual el proyecto OBOR representaría un incremento económico tanto para Ecuador, como para los demás países considerados.

Para esto también se enfrentará (por líneas generales) el tema de las infraestructuras de los países, puesto que estas representan las vías de entrada y salida de un país. Además, se planteará que solo con una infraestructura adecuada, es decir el ferrocarril para trenes de alta velocidad, se lograría reducir tiempos y costos en el ámbito del comercio, incrementando la competitividad del país gracias al crecimiento del comercio regional y global. Para este fin, se indicarán las carreteras, puertos y aeropuertos principales de los países de la CAN más Venezuela, los cuales, al ser puntos focales para el comercio, podrían constituir las estaciones obligadas para la implementación del prolongamiento del proyecto de las nuevas rutas de la seda en América del sur. La importancia de este elemento está determinada por el hecho que una infraestructura ineficiente representa obstáculos de primer orden para el desarrollo y crecimiento económico de un país. (Rozas & Sánchez, 2004).

CAPÍTULO 2

MÉTODO

2.1 Metodología General

2.1.1 Nivel de estudio

De acuerdo a la naturaleza de la investigación, esta constituye las características de un estudio descriptivo, al poseer un marco de referencia sustentado en investigaciones bibliográficas, además de ser un estudio explicativo por determinar las variables relevantes y como estos tienen injerencia en las condiciones del trabajo planteado, visualizando cómo se comporta cada una de ellas y si estas se vinculan o no, mediante un estudio correlacionado (Gómez & Valdeoriola Roquet, 2011).

2.1.2 Modalidad de investigación

Análisis Documental

Se utilizaron como instrumentos de recolección de datos a las fuentes documentales y fichas textuales, recurriendo a libros y artículos académicos. Estas herramientas serán aplicadas para obtener datos, conceptos básicos y casos de experiencias investigativas similares. Asimismo, se investigó en los bancos de datos brindados por prestigiosas universidades o instituciones internacionales.

El presente trabajo se realiza bajo el sustento de revisión bibliográfica, entre las principales fuentes analizadas tenemos:

- Libros y artículos indexados
- Artículos de revistas y periódicos internacionales
- Sitios de Internet de Organismos públicos nacionales e internacionales
- Bancos de datos de Universidades e instituciones reconocidas

Consulta a experto

Se ha utilizado como instrumento de investigación la opinión de un experto en la rama de ingeniería civil, con el fin de brindar un mayor análisis al tema de infraestructuras y vialidad, ya que con esto se aportará al presente trabajo una posible propuesta de los lugares más relevantes y viables por donde podría pasar la ruta de la seda en los países miembros de la CAN más Venezuela, para apoyar su participación en el proyecto chino.

2.1.3 Método

La presente investigación es exploratoria y descriptiva puesto que nos brinda un panorama inicial acerca del proyecto chino de las nuevas rutas de la seda, en el cual se establecerán los puntos relevantes a tratar y la técnica para desarrollar a profundidad el trabajo. La metodología utilizada es de tipo analítico sintético debido a que se estudiará desde un punto geopolítico la realidad de los países miembros de la CAN más Venezuela, con respecto a su economía, comercio, geografía, infraestructura y relaciones comerciales; para lograr un análisis más estructurado de lo que implica el proyecto OBOR. La información utilizada es de tipo cuali-cuantitativo, al ser investigada principalmente en fuentes bibliográficas (considerando tanto fuentes primarias como secundarias); asimismo se utilizarán datos numéricos cuando sea necesario, para permitir un análisis más profundo y una síntesis más completa (Gómez & Valldeoriola Roquet, 2011).

2.1.4 Selección de instrumentos de investigación

Un instrumento de investigación es la herramienta empleada para recolectar la información que nos permita resolver el problema planteado (Anaya, 2013). Entre los principales instrumentos empleados para la elaboración de este trabajo, se ocuparon:

- Cuestionario de entrevista
- Literatura relacionada
- Grabadora (Tener un respaldo de la entrevista realizada al experto)

CAPÍTULO 3

RESULTADOS

3.1 Recolección y tratamiento de datos

3.1.1 Análisis geopolítico de los países miembros de la CAN

En el presente trabajo se elabora un análisis geopolítico de cada país miembro de la CAN, para conocer la situación actual de los países y de esta manera encontrar las fortalezas y beneficios que podrían resultar participando en el proyecto OBOR.

Para llevar a cabo el análisis, se conocerá la situación política de los países, además se reflexionará sobre la estructura económica y geográfica, para averiguar si estas presentan potenciales ventajas para el comercio. Se conocerán también los índices económicos, los cuales nos muestran la estabilidad o inestabilidad de los países; qué productos se exportan y cuáles son los recursos que cada uno necesita importar para su desarrollo. Gracias al análisis podemos conocer cuáles son los principales socios comerciales y si los países analizados tienen relaciones establecidas actualmente con China.

Asimismo, se analizará la infraestructura de cada miembro de la CAN, puesto que esto nos permitirá conocer las vías de acceso y de tránsito en cada país, permitiéndonos realizar una posible propuesta de la ruta más viable para la conexión del proyecto de las Nuevas Rutas de la Seda de acuerdo a la opinión de un experto.

Este análisis explicará también que no todos los países mantienen una estabilidad política por temas ideológicos y económicos; también existen problemas en el desarrollo de infraestructura debido al mal manejo de los recursos, mala supervisión, proyectos no culminados e inestabilidad política. Todo esto muestra que los países necesitan buscar las fortalezas y la manera de cooperación más estable como bloque económico, buscando la ventaja compartida y sobretodo velando por lo que un día fue el sueño latinoamericano.

3.1.1.1 Ecuador

Ecuador mantiene un gobierno democrático, al haber sido gobernado por 44 presidentes constitucionales desde 1830 hasta la actualidad. Hoy en día, está gobernado por el presidente Lenin Moreno.

Ecuador, se encuentra ubicado en la parte noroccidental de América del Sur, y sus límites son al norte con Colombia, al sur y al este con Perú, y al oeste con el Océano Pacífico. Se encuentra atravesado por una sección volcánica perteneciente a la cordillera de los Andes que va de norte a sur. Asimismo, el territorio se compone por 24 provincias, distribuidas entre sus 4 regiones naturales, 11 en la Sierra, 6 en la Costa, 6 en la región Amazónica y una en la región Insular. (Teodoro Wolf, 1990)

La capital del Ecuador es la ciudad de Quito, que es el centro político de la República, la cual alberga a los organismos gubernamentales y financieros. Sin embargo, hay ciudades de relevancia económica para el país; es el caso de Guayaquil, la ciudad más poblada del Ecuador, que se considera un importante centro de comercio y turismo (Tello, 2013).

Según datos del habitantes (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2010), Ecuador se encuentra en la décima posición de los países más poblados en América, con aproximadamente 16 millones de habitantes.

En términos económicos, existen ciertos indicadores que nos permitirán conocer más a fondo el panorama actual del país.

Según el análisis del Fondo Monetario Internacional, se ubicó a Ecuador en el puesto 63 de 187 países de acuerdo al volumen del PIB, que ha llegado a desarrollarse cada vez más debido a la influencia del sector petrolero, del comercio y de la agricultura (Fondo Monetario Internacional, 2016).

Desde el 16 de febrero del 2018, el país mantiene un riesgo país de 497 puntos: este representa la probabilidad que el Estado cumpla con las obligaciones contraídas con sus acreedores (Redacción Diario Ámbito Financiero, 2018).

Como todos los países, Ecuador ha tenido altos y bajos a lo largo de su historia, debido a su inestabilidad política y a la falta de inversión en sectores estratégicos (hecha excepción por el petrolero). Las mayores dificultades para su desarrollo se deben a la actual imposibilidad de dar valor agregado a un buen número de las materias

primas que produce. Además, recientemente la crisis del precio del petróleo, producto en que se fundamenta la estabilidad de su economía, ha causado que algunos sectores presenten cifras negativas en cuanto a crecimiento, teniendo como resultado una desaceleración de la economía del país, no obstante aún se mantiene el objetivo del cambio de la matriz productiva, que permitirá un incremento en el valor de las exportaciones del país, disminuyendo también los productos importados.

Pues, el análisis de la balanza comercial ecuatoriana es imprescindible para conocer la situación del comercio, reflejado en el saldo que se obtenga entre exportaciones e importaciones. Asimismo, la balanza nos da a conocer los productos demandados y ofertados por Ecuador, además de los principales destinos y orígenes de los mismos.

Tab. 1 Balanza Comercial Total de Ecuador

Período	Exportaciones FOB	Importaciones FOB	Balanza Comercial
2012	23.764,8	24.205,4	-440,6
2013	24.750,9	25.825,9	-1.075,0
2014	25.724,4	26.447,6	-723,2
2015	18.330,6	20.460,2	-2.129,6
2016	16.797,7	15.550,6	1.247,0
2017	15.721,4	15.534,6	186,8

Fuente: (Banco Central del Ecuador, 2018)

Elaborado por: Diana Erazo

La tabla anterior muestra datos del Banco Central de Ecuador hasta octubre 2017, en donde a pesar de calcular el total de la balanza petrolera y no petrolera, el país registraba un déficit comercial de USD 71.2 millones FOB, siendo una situación opuesta a la misma fecha en el año 2016, donde existió un superávit de USD 225,4 millones FOB (Banco Central del Ecuador, 2018).

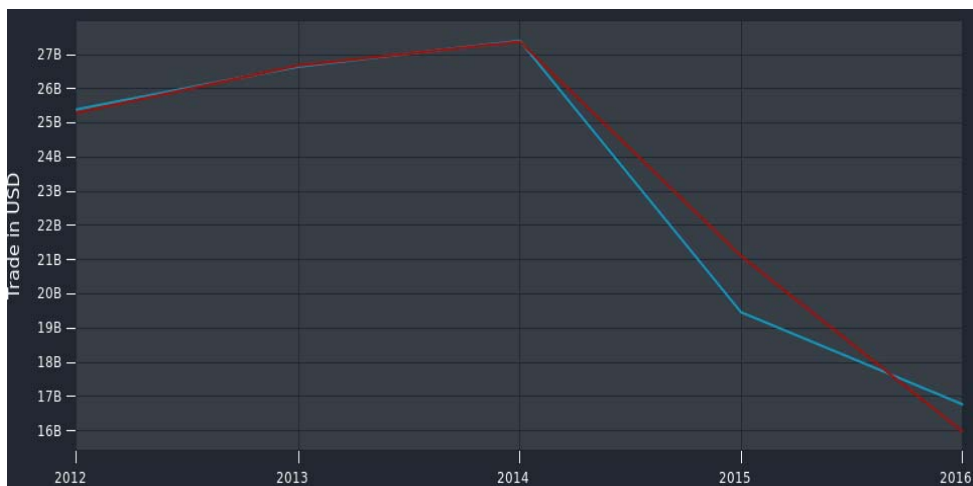


Figura 2. Balanza Comercial de Ecuador
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

De acuerdo al gráfico presentado, el color rojo representa las importaciones, mientras que el color azul son todas las exportaciones de Ecuador. Aunque en la actualidad se han disminuido las operaciones comerciales en relación a otros años, aumentar las exportaciones es la mejor estrategia para sostener la economía del país (Observatory of Economic Complexity, 2018).

Desde los datos se deduce que Ecuador, al ser esencialmente un productor de materias primas, como demuestra la figura a continuación, debe crear acuerdos comerciales con otros países para lograr el intercambio de recursos y productos, para mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos y lograr un desarrollo cada vez más significativo (Instituto Nacional del Emprendedor, 2013).

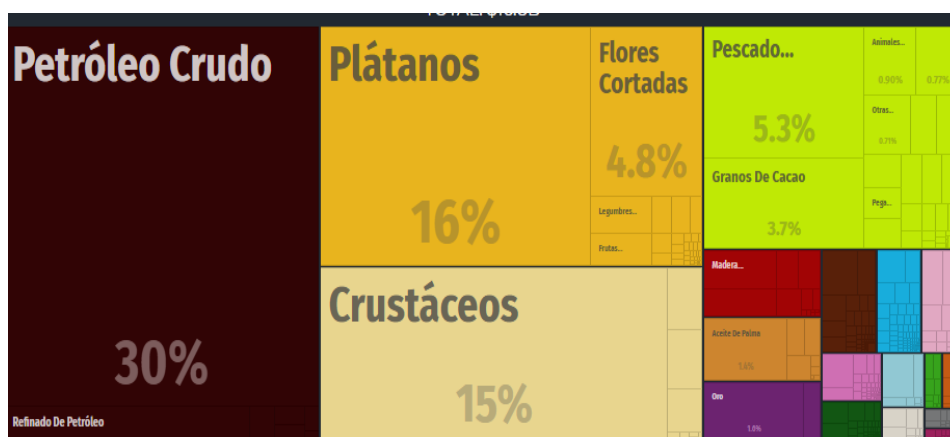


Figura 3. Exportaciones de Ecuador
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Durante los últimos cinco años, Ecuador ha disminuido sus exportaciones debido a la caída del precio del petróleo que es su principal recurso, el cual, como se puede observar en la figura arriba, representa el 30,1% de su balanza comercial, seguido por plátanos, crustáceos, pescado y flores (Observatory of Economic Complexity, 2018).

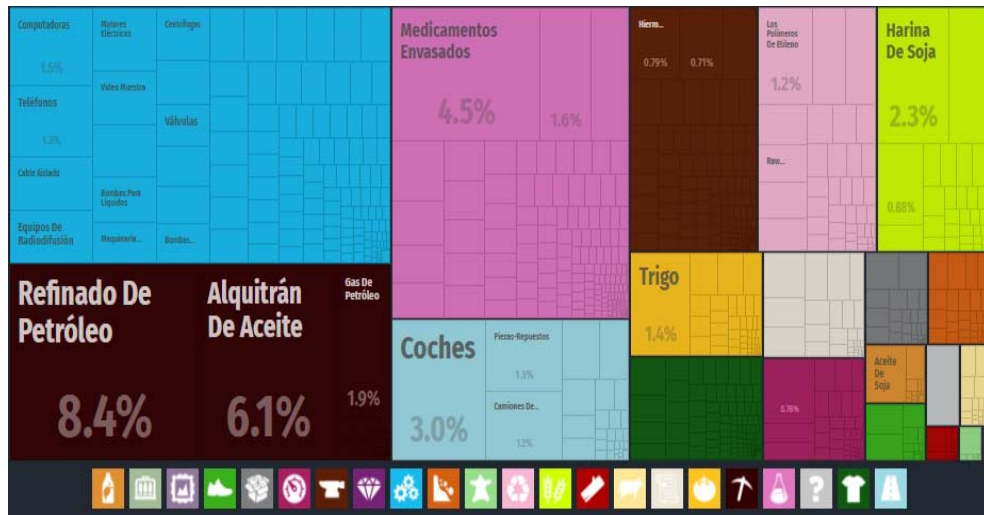


Figura 4. Importaciones a Ecuador
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

A lo largo de estos cinco años, Ecuador se ha visto afectado al no producir bienes con valor agregado, por lo que se encuentra obligado a comprar un gran amontar de productos a otros países, como se puede observar en la figura 4, realizando un déficit comercial. Sus importaciones se basan principalmente en refinado de petróleo, seguido por alquitrán de aceite, medicamentos envasados y autos (Observatory of Economic Complexity, 2018).



Figura 5. Destinos de las Exportaciones, año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

En el año 2016, entre los países de destino de las exportaciones ecuatorianas, tenemos que el principal cliente son los Estados Unidos con USD 5,44 Miles de millones, seguido por Chile con USD 1,15 Miles de millones, además de Vietnam, Perú, y Colombia, entre otros (Observatory of Economic Complexity, 2018), que junto a Bolivia, representan los países protagonistas de esta investigación, entre los cuales es necesario incrementar la integración.



Figura 6. Origen de las Importaciones, año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Los principales países de donde provienen los productos importados por Ecuador en el año 2016, son Estados Unidos, con USD 4,15 miles de millones y China, con USD 2,26 miles de millones, lo cual nos empuja a pensar que haya mucho interés de los chinos, en realizar infraestructuras para facilitar el comercio bilateral con Ecuador. Las relaciones comerciales de cada país de la CAN y de Venezuela con China, juegan un papel muy importante para el desarrollo de este bloque integrado, razón por la cual se analizarán también las relaciones comerciales bilaterales de estos países con el gigante asiático.

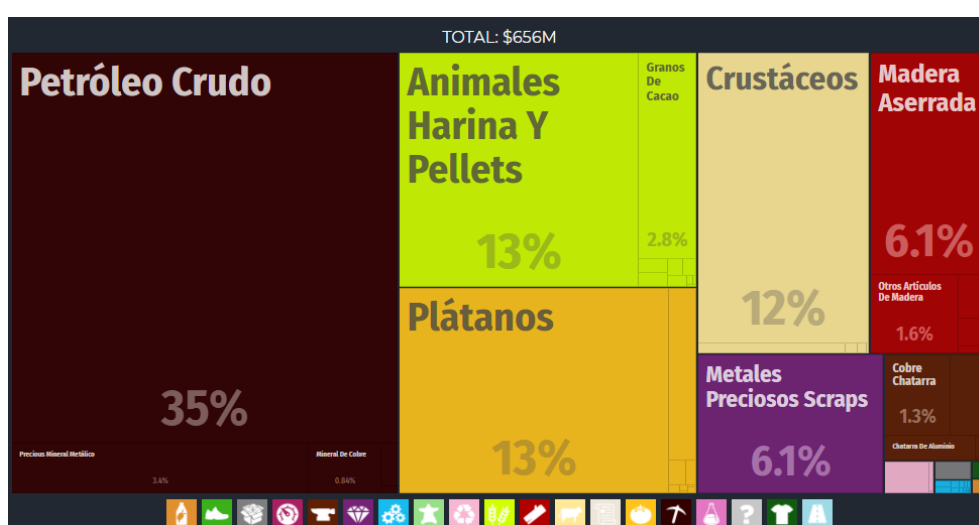


Figura 7. Exportaciones de Ecuador hacia China, año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

En el año 2016, las exportaciones de Ecuador a China fueron de USD 656 millones, teniendo entre los principales productos exportados: petróleo, animales, harina, pellets, plátanos y crustáceos.

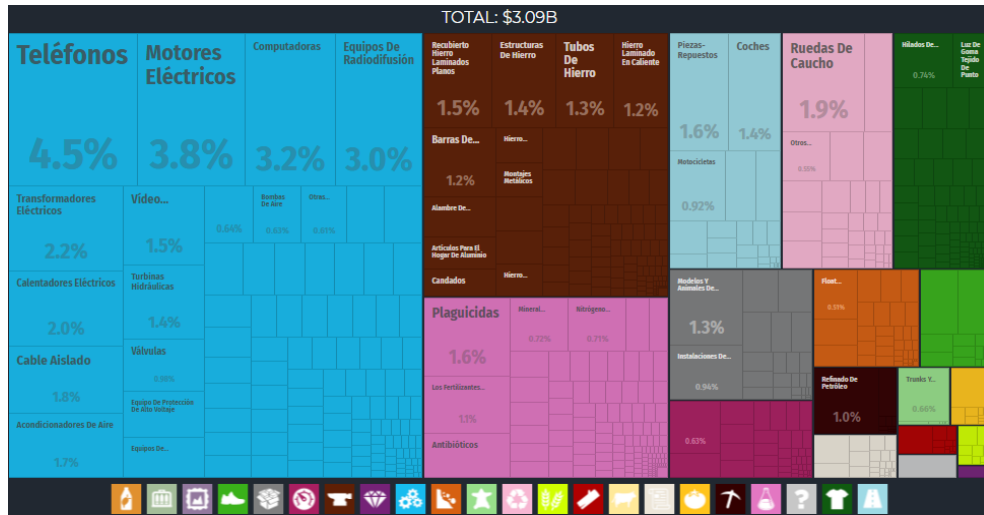


Figura 8. Importaciones a Ecuador desde China, año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

En el año 2016, Ecuador importaba USD 3.09 miles de millones, comprando principalmente teléfonos, motores eléctricos, computadoras y equipos de radiodifusión.

3.1.1.1 Infraestructura

- Puertos

Ecuador dispone de su propia salida al océano. Sin embargo, el país necesita mejorar la infraestructura portuaria en los años venideros. Actualmente se buscan medidas de mejoramiento que prometen más competitividad y desarrollo para el país.

Esto es necesario, sobre todo si se considera que en Ecuador, alrededor del 81,5%, del volumen total del comercio se realiza por vía marítima (Logacho, 2013).



Figura 9. Puertos de Ecuador

Fuente: (Representaciones Marítimas del Ecuador S.A, 2016)

Entre los principales puertos dispuestos para el comercio internacional, se encuentra el puerto de Esmeraldas, que dispone de un acceso al mar abierto. Es un puerto multipropósito por la naturaleza de sus actividades, a pesar de que el muelle en la actualidad resulta extremadamente pequeño y no dispone de la maquinaria, ni de los servicios necesarios para ser competitivo a nivel regional. Se caracteriza sobre todo por el comercio de aceite de palma, carga general, vehículos y tubería (Autoridad Portuaria de Esmeraldas, 2018).

Otro puerto que maneja gran volumen de carga es el puerto de Manta, que ocupa el primer lugar con respecto al turismo y pesca de Ecuador. Su ventaja es la cercanía que mantiene con Asia desde la costa oeste de Sudamérica. Es un puerto multipropósito, el cual dispone de un calado de 12 metros donde los buques de gran eslora y capacidad como los Post Panamá pueden recalar. Además, el puerto dispone de dos muelles tipo espigón con atracaderos destinados a buques portacontenedores, pesqueros y cruceros (Autoridad Portuaria de Manta, 2018).

Más al sur del país, podemos encontrar el puerto La Libertad, conocido por ser un puerto petrolero, y gracias a un sistema de cuatro boyas, tiene la capacidad de bombeo

de 550 toneladas por hora. Ahí se permite la operación de los buques tanques (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2011).

Otro de los puertos representativos es el Puerto Bolívar, considerado el segundo más importante referente a movilización de carga, pero el primero en exportación de plátano, ya que aproximadamente el 80% de la producción bananera se transporta desde este puerto con destino al resto del mundo, principalmente Europa (Autoridad Portuaria del Puerto Bolívar, 2018).

Entre todos, el puerto más importante para el país es el de Guayaquil, ya que es el encargado de movilizar el 70% del comercio exterior. Su ubicación es ideal para el tráfico de contenedores que van de Asia a América y la cercanía entre Ecuador y Panamá hace atractiva esta alternativa para movilización de carga de los países Sudamericanos. Además, cuenta con la infraestructura y sistemas de última generación en tecnología. Al momento posee una restricción natural como consecuencia a su calado, que es de 9.75 metros, ya que esto limita el ingreso de naves de gran tamaño. Por esta razón, actualmente se tiene como proyecto en marcha, la construcción del puerto de aguas profundas para la Autoridad Portuaria de Guayaquil en Posorja, para mantener la competitividad y mejora del comercio frente al panorama mundial (Autoridad Portuaria de Guayaquil, 2018).

- **Carreteras**

Una carretera bien planificada representa una disminución en los costos operativos de los transportes, en tiempo y contaminación del ambiente. Asimismo, representa una ocasión para el desarrollo económico de las zonas que esta atraviesa (Torres, 2015).

Ecuador ha desarrollado su Red Vial Nacional (que es el conjunto de caminos y carreteras de propiedad pública) para buscar la movilización y conectividad adecuada en el país. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas indicó que alrededor del 96% de la red vial se encuentra en buen estado, ya que se ha trabajado en los caminos para mejorar el tránsito vehicular, intercomunicar a las provincias, cantones, puertos, y los centros de actividad económica del país (El Ciudadano, 2016). La Red Vial Nacional se conecta a la carretera Panamericana.

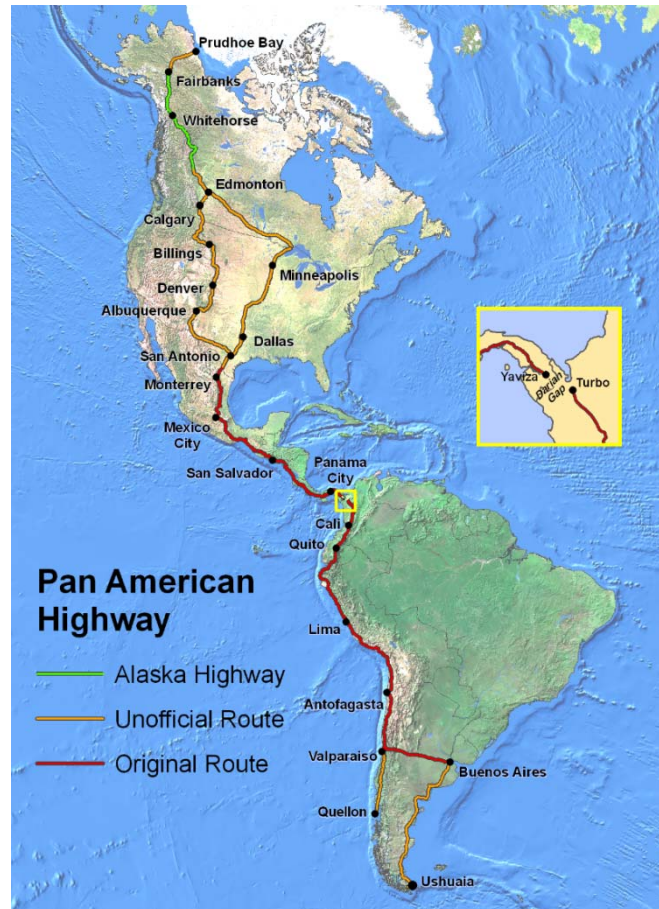


Figura 10. Panamericana
 Fuente: (Panamericana Internacional, 2018)

La ruta Panamericana es un sistema de carreteras, que mide cerca de 48.000 km de largo, puesto que relaciona a la mayoría de países de América. Se extiende desde Alaska hasta Buenos Aires en Argentina, conectando a países como México, El Salvador, Colombia, Ecuador, Perú y Chile (Redacción Revista Énfasis, 2017).

Existe un tramo en esta ruta conocido como Trayecto Norte- Sur (Bogotá-Quito-Lima), siendo una carretera asfaltada la que va desde la frontera colombiana (Puente internacional de Rumichaca) hasta el Puente internacional Macará y continúa hacia Lima (Zaniuk, 2011).

Otra importante vía terrestre de comunicación es la carretera Marginal de la Selva es un importante proyecto vial en Sudamérica. Este tiene como objetivo conectar las regiones amazónicas de Ecuador, Colombia, Perú, y las regiones de los llanos de Venezuela y Bolivia por vía terrestre, creando así más alternativas de desarrollo

Andino e integración entre las partes, gracias a esta Iniciativa para la Integración de la Infraestructura General Suramericana (El Tiempo, 2016).

En Ecuador la carretera cruza el piedemonte oriental andino atravesando por Puerto El Carmen, Nueva Loja, Lumbaquí, Tena, Puyo, Macas, y Zamora (Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador).



Figura 11. Carretera Marginal de la Selva
Fuente: (Skyscrapercity, 2016)

Además, la red vial del Ecuador, está constituida por vías primarias o arteriales, ya que conectan cruces de frontera, puertos, y son las que forman la malla estratégica de conectividad. También se cuenta con vías secundarias o colectoras, que complementan y permiten una alta movilidad por su geometría bien diseñada. Es así que se cuenta con un total de doce vías primarias en el país, que representan cerca del 66% de la longitud total de la Red Vial Estatal (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017).

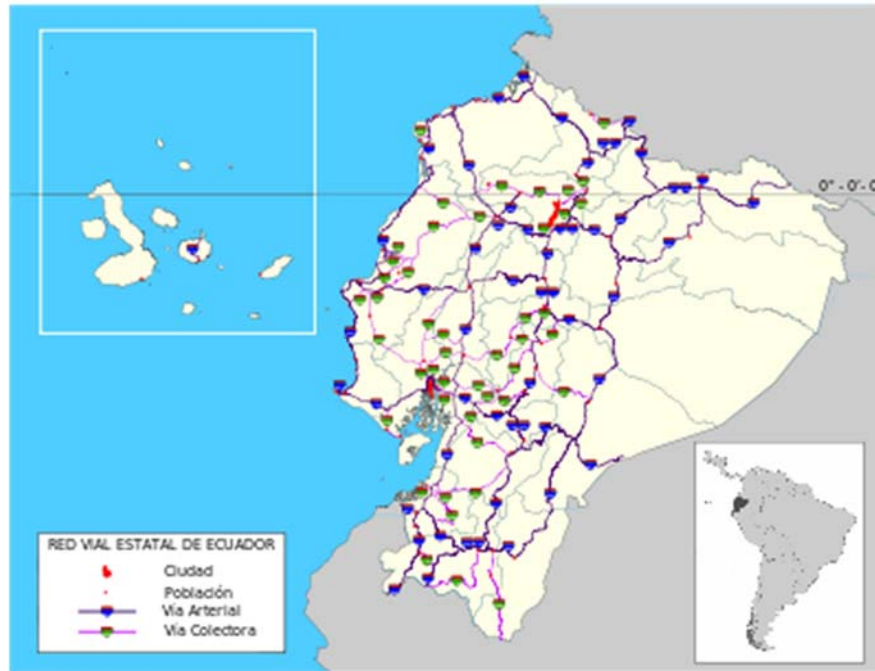


Figura 12. Las principales carreteras en Ecuador
 Fuente: (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017)

- **Aeropuertos**

Los aeropuertos son infraestructuras de primer nivel que permiten el crecimiento y conexión de un país con el comercio mundial, permitiendo lograr un impacto económico y empresarial directo a diversos sectores que amplían sus mercados hacia el exterior.

todas las terminales que se disponen están en buenas condiciones, es por esto que el gobierno tiene proyectos con intensiones concretas de inversión, que den como resultado un desarrollo comercial, económico y turístico del país (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo).

- **Ferrocarril**

La red ferroviaria ecuatoriana, dispone de una longitud de 3.304 km, de los cuales 150 km están destinados a la conexión de las minas de carbón con los puertos especializados en su tratamiento. Debido a que la compañía de ferrocarriles se liquidó en 1990 estas rutas solamente son utilizadas para el sector turístico (Instituto Nacional de Vías, 2017).

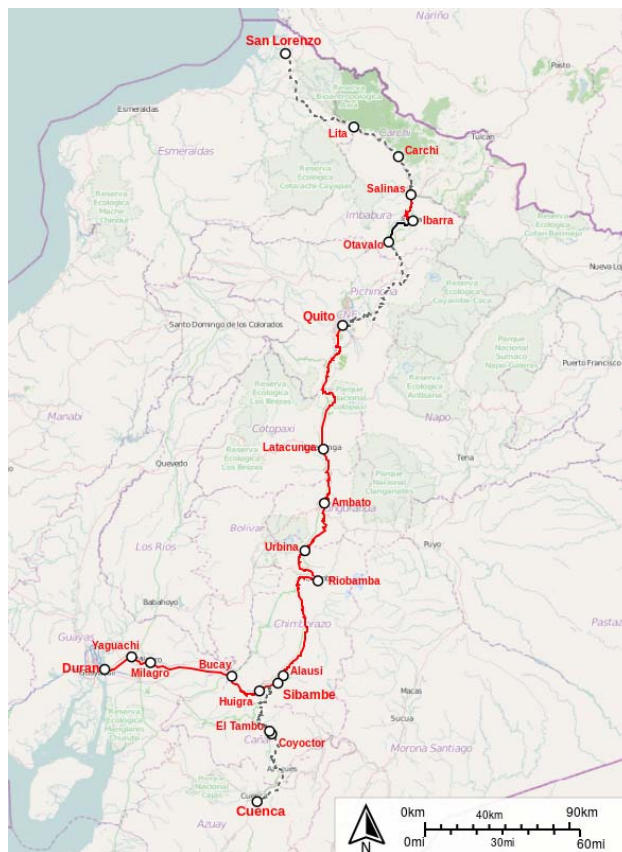


Figura 14. Red Ferroviaria en Ecuador
Fuente: (Tren Ecuador, 2018)

3.1.1.1.2 Relaciones con China

Ecuador, al ser un país en desarrollo, busca crear alianzas comerciales con sus principales proveedores de recursos. Es así como al hablar del proyecto de las nuevas rutas de la seda, posee una gran alternativa para mejorar en muchos sectores de su economía. Actualmente se mantienen siete convenios bilaterales con China, que fueron firmados en la presidencia de Rafael Correa, estos poseen interés por parte de los dos países, que ya habían entablado negociaciones acerca de una cooperación (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2017).

Ambos países mantienen grandes expectativas de acuerdo a la promoción del comercio y seguridad, dado que China tiene el proyecto de crear una fábrica de autos, que proveerá a todas las regiones. Y por el contrario, China se comprometió a resolver las dificultades en que se encuentra el sector bananero en su mercado, debido a las medidas fitosanitarias que poseen (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2017).

Además de tener relaciones comerciales existentes, Ecuador maneja proyectos que buscan mejorar su economía y su poder ante el panorama mundial, por lo cual su obra aún no culminada de la Refinería del Pacífico, busca brindar un valor agregado a sus recursos con el desarrollo de procesos más elaborados, teniendo en mira a un futuro llegar a la construcción de una planta petroquímica (Refinería del Pacífico, 2018).

3.1.1.1.1 Refinería del Pacífico: Atractivo ecuatoriano para la inversión china

Ecuador, mantiene un sistema de cambio de la matriz productiva, para brindar valor agregado a sus recursos y permitir la incursión del país en procesos más desarrollados y avanzados frente al resto del mundo, convirtiéndolo en un país más atractivo para la inversión y los acuerdos comerciales. Es así que el 30 de enero del 2018, se llevó a cabo una reunión con 30 empresas interesadas en invertir en la refinería, que se llevará a cabo en los terrenos de El Aromo. Las empresas inversoras tienen origen en Japón, China, Estados Unidos, Corea del Sur, España, Rusia, entre otros (Refinería del Pacífico, 2018).

En esta oportunidad, el presidente Lenin Moreno dio seguridad a los inversores, mediante la promesa de cumplimiento de las alianzas público privadas, aseverando la

voluntad de realización del proyecto. El presidente se encargó de dar a conocer el interés del país por desarrollarse, ya que aseguró que el gobierno será quién brinde la seguridad jurídica para los inversionistas, además de motivarlos con beneficios tributarios que podrían obtener (El Comercio, 2018).

La planta industrial tiene como meta el procesamiento de 300.000 barriles de crudo diarios, teniendo como proyecto llegar a incluir una planta petroquímica más adelante (Refinería del Pacífico, 2018).

Una vez que esta planta se haya edificado, se busca trabajar con combustibles de alta calidad (Euro 5), que al momento no es posible elaborar, puesto que la refinería de Esmeraldas no cuenta con la infraestructura técnica necesaria. Para el proyecto de Manabí se requerirá de una inversión de entre 5.000 millones y 8.000 millones de dólares, siendo un tercio de la inversión inicial, pero que estimará una construcción dentro de tres años aproximadamente y que sea operada por la empresa privada por 20 años (El Comercio, 2018).

3.1.1.2 Colombia

Este país mantiene un gobierno democrático, teniendo como actual mandatario al presidente Juan Manuel Santos. Se considera que el presidente ha sido el candidato más apoyado por el país, teniendo el 9 de diciembre de 2016, la entrega de su Premio Nobel de la Paz debido a su labor y esfuerzo de llegar a un acuerdo con las FARC.

Colombia, se encuentra ubicada en la región noroccidental de América del Sur. Limita con Perú y Ecuador en el sur, con Venezuela y Brasil en el este, y al noroeste con Panamá. Asimismo, tiene salida en el mar Caribe.

El país está atravesado por la cordillera de los Andes y la llanura amazónica, siendo el único país de la región con costas en los océanos Atlántico y Pacífico.

Asimismo, el territorio se compone por 32 departamentos, que están distribuidos en 6 regiones naturales: Amazonía, Andes, Caribe, Insular, Orinoquía y Pacífico. Cada departamento está administrado por su respectiva ciudad capital, entre las cuales Santafé de Bogotá mantiene el primado. Capital del país colombiano y del departamento de Cundinamarca, es considerado el centro político, administrativo, económico, industrial, cultural, turístico y deportivo del país. También tenemos que

destacar a Cali, capital del departamento Valle del Cauca, al ser considerada una de las ciudades más antiguas de América, además de ser uno de los principales centros económicos e industriales de Colombia.

Su población llega aproximadamente a 49 millones de ciudadanos lo que le otorga la posición de cuarto país más poblado de América (Departamento Administrativo Nacional de Estadística). Asimismo, Colombia es muy favorecida en cuanto a recursos: dispone de gran variedad de especies y de biodiversidad, y al tener un clima favorable, es un lugar ideal para la producción de materias primas. Según el análisis del (Fondo Monetario Internacional, 2016), se ubicó a Colombia en el puesto 30 de 187 países de acuerdo al volumen del PIB, que ha llegado a desarrollarse cada vez debido a la influencia del sector petrolero, la minería, seguido por el sector financiero, el comercio, el transporte y la agricultura.

Colombia, el 16 de febrero del 2018 registra un riesgo país de 168 puntos, que representa la dificultad del país para asumir sus deudas ante el entorno mundial. (Redacción Diario *Ámbito Financiero*, 2018)

A lo largo de la historia de Colombia, se han dado varias coyunturas en la economía por inestabilidad política, crisis económicas a nivel mundial o por la caída de alguno de los sectores; a pesar de todo esto, Colombia ha sabido sobrellevar estos desafíos y cada vez se ha desarrollado más en sus sectores claves, encontrando la necesidad de aumentar sus exportaciones, mejorando su calidad de vida y su economía (Buckland, 2012).

Dada la riqueza territorial que posee Colombia, la planificación y creación de infraestructura ha permitido el desarrollo de propuestas que buscan el mejoramiento de la calidad de vida de cada ciudadano; existiendo una estrecha relación cuantitativa referente a infraestructura con el PIB de cada país (Calderón, 2008).

El análisis de la balanza comercial colombiana permitirá tener un conocimiento acerca de la situación del país, reflejado en el saldo que se tenga con respecto a las exportaciones y a las importaciones.

Tab. 2 Colombia, Balanza Comercial Anual Total

Millones dólares FOB			
Años	Exportaciones	Importaciones	Balanza
2012	60.125	56.102	4.023
2013	58.826	56.620	2.206
2014	54.857	61.088	-6.231
2015	35.981	51.598	-15.617
2016	31.394	42.849	-11.455
2017*	26.895	32.951	-6.056

Fuente: (Departamento Administrativo Nacional de Estadística)

Elaborado por: Diana Erazo

Siendo el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, el organismo responsable de levantar, procesar, analizar y difundir las estadísticas oficiales de Colombia, se evidencia que de acuerdo a lo transcurrido hasta el mes de septiembre de 2017, Colombia mantenía un déficit comercial de USD 6.056,1 millones FOB, siendo una situación parecida a la misma fecha en el año 2016, donde existió un déficit de USD 9.050,4 millones FOB (Departamento Administrativo Nacional de Estadística).

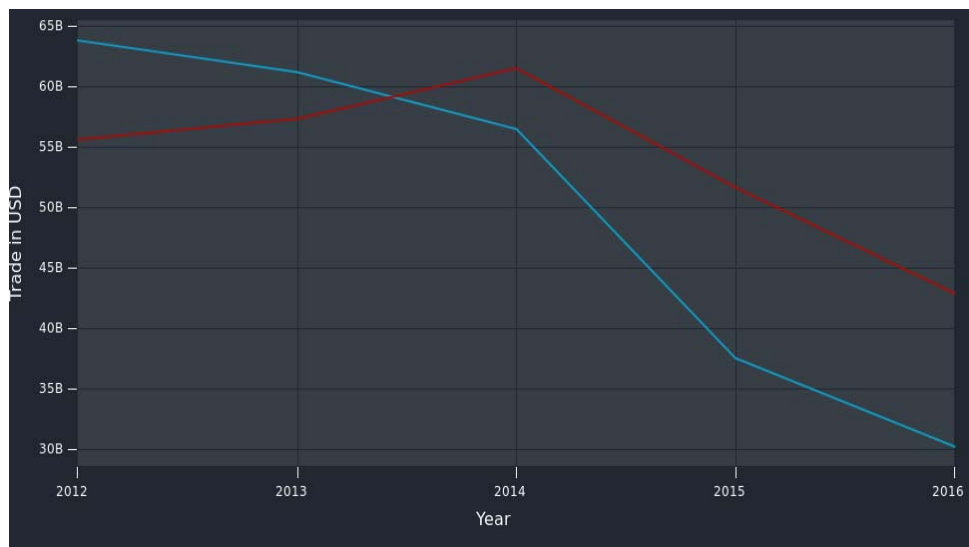


Figura 15. Balanza Comercial de Colombia

Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Siendo el color rojo representación de las importaciones, y color azul las exportaciones de Colombia, podemos analizar que en el transcurso de los últimos años, han disminuido las exportaciones e importaciones del país, y que al momento Colombia mantiene una balanza comercial negativa (Observatory of Economic Complexity, 2018).

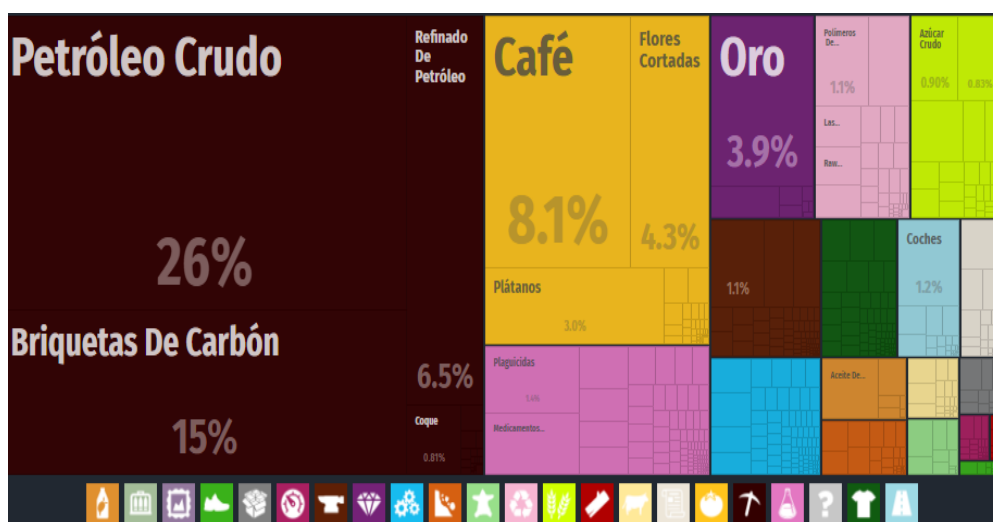


Figura 16. Exportaciones de Colombia
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Durante los últimos cinco años, Colombia se ha dedicado a la exportación de petróleo crudo que representa el 26% de todas las exportaciones colombianas, además de briquetas de carbón, que ocupan el 14,5%, seguidas por el café, las flores cortadas, el oro (Observatory of Economic Complexity, 2018).

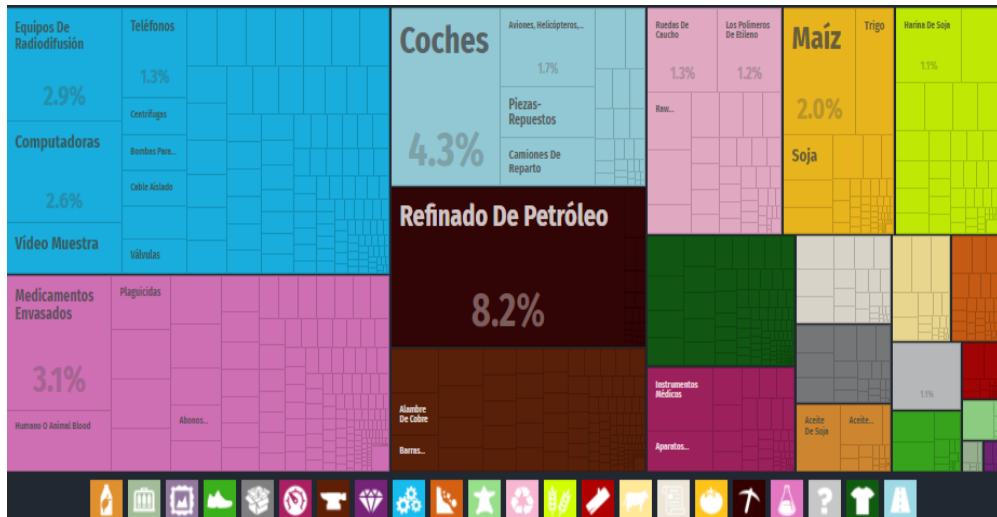


Figura 17. Importaciones a Colombia
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Durante los últimos cinco años, Colombia ha sentido la desventaja de no ser un país industrializado puesto que entre sus principales importaciones se encuentra el petróleo refinado, que representa el 8,19% de sus importaciones totales, seguido por autos que ocupan el 4,29%, además de ser un gran importador de tecnología, ciencia y productos terminados (Observatory of Economic Complexity, 2018).



Figura 18. Destinos de Exportación
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Colombia busca crear alianzas estratégicas con los países que constituyen un consumidor de sus productos o un proveedor de los recursos que este país necesita,

entre los principales destinos de las exportaciones de productos colombianos se encuentra Estados Unidos con USD 10,2 miles de millones, seguido de Panamá con USD 1,91 miles de millones, seguido por los Países Bajos, Ecuador, España, China, Perú, entre otros (Observatory of Economic Complexity, 2018).

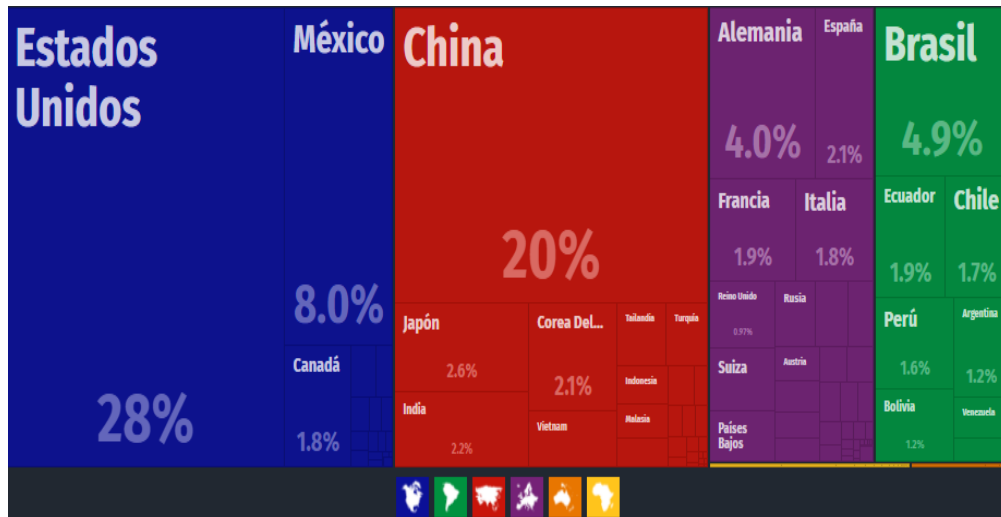


Figura 19. Origen de las Importaciones
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Al no ser un país industrializado, Colombia tiene la necesidad de importar productos que presentan un valor agregado, mismos que tienen sus orígenes principalmente en Estados Unidos con USD 13,1 miles de millones, seguido por China con USD 6,75 miles de millones, además de México, Brasil, Alemania, entre otros (Observatory of Economic Complexity, 2018).

Al referirnos en un proyecto de integración y participación de países de la CAN, con las nuevas rutas de la seda, la necesidad de relación y confraternidad con China aumentan, Colombia en su parte ya es un socio comercial tanto como destino de sus mercancías, como receptor de los productos chinos (Buckland, 2012).

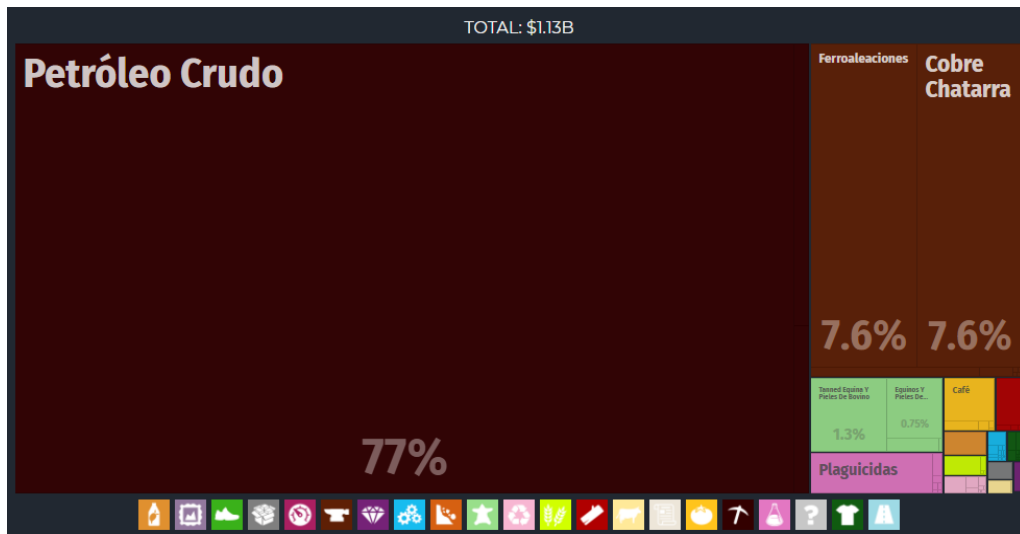


Figura 20. Exportaciones de Colombia a China, año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

En el año 2016, las exportaciones de Colombia a China fueron de USD 1.13 miles de millones, teniendo entre los principales productos la exportación del petróleo crudo, el cobre chatarra, y las ferroaleaciones. (Observatory of Economic Complexity, 2018).

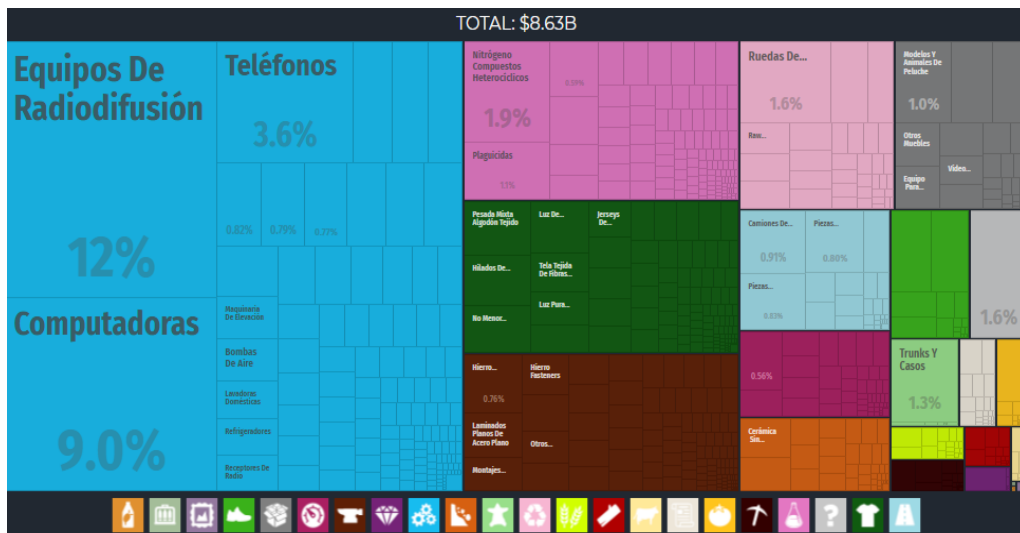


Figura 21 . Importaciones a Colombia desde China, año 2016.
Fuente (Observatory of Economic Complexity, 2018)

En el año 2016, Colombia importaba USD 8.63 miles de millones, teniendo entre los recursos mayormente solicitados a los equipos de radiodifusión, computadoras, teléfonos, entre otros (Observatory of Economic Complexity, 2018).

3.1.1.2.1 Infraestructura

- **Puertos**

Colombia está privilegiada por poseer varias salidas a los océanos. Esto le otorga al país una ubicación geoestratégica, que se ve desarrollada por los avances frecuentes en infraestructura y logística, ya que se han convertido en factores cruciales para el progreso de la economía de las ciudades costeras, puesto que se consideran centros de distribución y almacenamiento, al ser indispensables en la economía de un país y el comercio exterior (Calderón, 2008).

Solo en el año pasado, los puertos marítimos colombianos, incluidas las sociedades portuarias públicas y privadas, movieron alrededor de 153 millones de toneladas de carga. Siendo así como alrededor del 90% de las exportaciones e importaciones que realiza el país se efectúan por vía marítima (Departamento Administrativo Nacional de Estadística).



Figura 22. Principales puertos de Colombia

Fuente: (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A, 2017)

Colombia posee en total 11 puertos, pero solo entre 4 puertos se distribuyen las operaciones comerciales con el mundo. Entre los principales puertos, dispuestos a la movilización de carga de manera internacional, se encuentra el puerto de Buenaventura, el cual es considerado como la puerta directa para el comercio asiático,

puesto que es el puerto más importante del Pacífico y de Colombia por el gran volumen de carga que maneja. Al encontrarse en el centro del mundo, se ubica como el más cercano al mercado asiático. Según datos de la S (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A, 2017), el anterior año se movilizaron 9.506.000 toneladas de carga.

Otro de los puertos representativo es el de Santa Marta, cuya fortaleza está en la movilización de carbón, además se destaca por ser el único puerto de aguas profundas en Colombia, sin la necesidad de mantenimiento y dragado, ya que dispone de un calado totalmente natural aproximadamente de hasta 60 pies, que equivale a 18,3 metros. Siendo un atrayente para recibir embarcaciones de gran tamaño sin ningún tipo de restricción (Autoridad Portuaria del Puerto Santa Marta, 2018). Este puerto se destaca también por su conexión con el ferrocarril, siendo un beneficio extra el servicio de carga y descarga de las mercancías directamente en los muelles. Según cifras de la (Sociedad Portuaria de Santa Marta S.A, 2017), el anterior año se movilizó 6.518.000 toneladas de carga, teniendo especialidad en carbón, granos y carga general, y contenedores.

El puerto de Cartagena, por su parte, es el primer puerto de contenedores del país. Este se caracteriza por poseer 54 muelles, siendo considerado como el centro logístico que une al Caribe con el resto del mundo. Se encuentra administrado por la (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A., 2016), conectado con más de 288 puertos en 80 países, y con el uso de las principales navieras del planeta.

Este puerto alcanzó en el año 2012 un record debido a la cifra de contenedores movilizadas (2.018.389), consolidándolo como el cuarto puerto más importante en toda Latinoamérica con respecto a la movilización de carga (Costa, 2006).

En Colombia, también encontramos al puerto de Barranquilla, el cual posee una ubicación ventajosa por la cercanía que mantiene con la desembocadura del río Magdalena, sobre el mar Caribe. Este puerto posee terminales multipropósito, manejando carga a granel, general y contenedores (Sociedad Portuaria del Puerto de Barranquilla, 2017)

- **Carreteras**

En Colombia, la regulación del transporte se encuentra a cargo del (Instituto Nacional de Vías, 2017). Esta entidad se ha encargado de la distribución y estructuración de los sistemas viales, entre los cuales están las carreteras, que son conocidas como vías nacionales o primarias, ya que estas integran a las principales zonas de producción, consumo, y conectividad con el comercio internacional. Colombia es también atravesada por la ruta Panamericana (Figura 10). Esta ruta va a través de la frontera de Panamá y Colombia, por la región del Tapón de Darién, que es un territorio de selva, en la cual no hay terminación de la ruta (Zaniuk, 2011). Otra de las principales rutas es la carretera Marginal de la Selva (Observar Figura 11), la cual conecta las regiones amazónicas de Ecuador, Colombia, Venezuela, Perú, y Bolivia (Instituto Nacional de Vías de Colombia, 2013).



Figura 23. Red Nacional de Carreteras
Fuente: (Instituto Nacional de Vías, 2017)

La red nacional de carreteras es la red colombiana es regulada por el Ministerio de Transporte colombiano a través del Instituto Nacional de Vías.

Actualmente, Colombia ha visto necesaria la construcción y modernización de sus carreteras, puesto que el transporte dinamiza la economía, por lo cual se está invirtiendo para disminuir la distancia entre lugares, empleando una red de túneles vehiculares más largos, con la mejor tecnología en Sudamérica, además de puentes y rutas directas (Baquero, 2014).

- **Aeropuertos**

En las últimas décadas, el transporte aéreo ha tenido un crecimiento en el país, y por ende el mejoramiento en infraestructura aeroportuaria ha seguido desarrollándose, debido a la demanda por viajes de pasajeros y carga, que ha requerido de esfuerzos económicos importantes en este sector (Ballesteros, 2015).



Figura 24. Principales aeropuertos
Fuente: (PROEXPORT - COLOMBIA, 2017)

Colombia posee 25 aeropuertos, pero no todos tienen la misma importancia a nivel internacional. De hecho, la mayoría se funciona por el transporte local y principalmente de pasajeros. Entre los aeropuertos más importantes existe el aeropuerto internacional “El Dorado”, que se encuentra localizado a 15 kilómetros del

centro de Bogotá, siendo conocido como el tercer aeropuerto con mayor movimiento de pasajeros en América Latina. De acuerdo al tema de carga se encuentra situado entre los 28 aeropuertos más importantes a nivel mundial y el primero a nivel de Latinoamérica. Sus operaciones tienen como destinos a toda América y Europa (Aeropuertos del Mundo).

Otro representativo es el aeropuerto “Ernesto Cortissoz”, destinado a servir a Barranquilla: es un cruce obligatorio de las rutas aéreas que unen América del Norte con América del Sur. Este aeropuerto se encarga de vuelos dentro del país y de vuelos internacionales a destinos como Panamá y Estados Unidos (Aeropuertos del Mundo).

El Aeropuerto Internacional “José María Córdova”, está destinado a la realización tanto de vuelos domésticos como vuelos con destinos a países limítrofes, México, Estados Unidos, el Caribe y España (Aeropuertos del Mundo).

Mientras que el aeropuerto “Alfonso Bonilla Aragón” es el tercero más importante de Colombia. Opera tanto para vuelos domésticos como con destinos internacionales dentro del continente americano y España (Aeropuertos del Mundo).

- **Ferrocarril**

La primera vía férrea construida en Colombia tenía la intención de enlazar los océanos Pacífico y Atlántico. Esta línea de ferrocarril, llamada “panameña” quedó sin uso cuando Colombia cedió la independencia a Panamá. Más tarde se construiría el ferrocarril de Barranquilla hasta Sabanilla con la primera locomotora colombiana llamada “Bolívar” (Baquero, 2014).



Figura 25. Red Ferroviaria
 Fuente: (Instituto Nacional de Vías, 2017)

Pese a que antes no se dio mantenimiento ni importancia a esta obra, en los últimos años se ha considerado una solución de gran ayuda para transporte de carga masiva mediante vía férrea, teniendo entre sus proyectos el empleo de la línea “Dorada”, que llega hasta Chiriguana, y desde ahí se analiza la construcción de una línea férrea que conecte a los puertos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena (Ministerio de Transporte, 2017).

También existe la “Red Férrea del Atlántico” que posee una extensión de 1.493 km. En su ruta atraviesa diferentes departamentos colombianos como el Cesar, Magdalena, Santander, Boyacá, Antioquia, Cundinamarca y Caldas. Se encuentra en concesión, con el objetivo de desarrollarla para el sector de carga (Agencia Nacional de Infraestructura, 2011).



Figura 26. Red Férrea del Atlántico
Fuente: (Agencia Nacional de Infraestructura, 2011)

La Red Férrea del Pacífico, en cambio, posee una extensión de 498 km, y atraviesa los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca. Esta red ferroviaria también se encuentra en concesión, con el objetivo de rehabilitar, mejorar, y operar la zona, para mejoramiento del comercio interno (Agencia Nacional de Infraestructura, 2011).



Figura 27. Red Férrea del Pacífico
Fuente: (Agencia Nacional de Infraestructura, 2011)

3.1.1.2.2 Relaciones con China

China es uno de los países de destino y origen tanto de las exportaciones como importaciones colombianas. La buena relación con China ha permitido crear acuerdos de cooperación; es así como se mantiene desde Julio del 2012 un acuerdo bilateral, que busca la promoción y protección de inversiones entre estos dos países (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo).

Además, en el 2015 el Presidente colombiano se reunió con el primer ministro del país asiático, Li Keqiang, entablando conversaciones acerca de la creación de un Tratado de Libre Comercio entre las dos naciones, que busca mejorar la relación a pesar de la distancia geográfica que poseen, ya que el ministro aseguró su aporte en cuanto a construcción de infraestructuras, proyectando la creación de plantas de acero y hierro en Colombia, alternativa que disminuiría el coste de la producción. Por su parte, Colombia aseguró que de acuerdo a su balanza, el comercio bilateral con China ha aumentado quince veces más en comparación hace diez años (Redacción de "El Mundo", 2015).

- **Consideraciones personales**

Al realizar el análisis geoestratégico de Colombia, podemos encontrar varias ventajas, como la geografía favorable del país, la riqueza en recursos naturales, el proceso democrático en el que su política se sustenta y sobretodo la buena intención de cooperación, integración y desarrollo que mantienen con mira al entorno internacional. A pesar de las desventajas por transición histórica del país, como el caso de las FARC, que se volvió un movimiento opresor basado en la violencia y terrorismo, el cual no ha permitido gran desarrollo e integración del país, actualmente se está manejando un ambiente estable, que busca un acuerdo de paz entre las diferentes maneras de pensar, lo cual representaría mayor estabilidad económica, y de inversión para sus propios ciudadanos y para extranjeros que influirían en la mejora del país (Manetto, 2017).

3.1.1.3 Perú

Es un país soberano, el presidente constitucional es Martín Alberto Vizcarra Cornejo (2018 - 2023).

Perú, se encuentra ubicado al oeste de América del Sur. El océano Pacífico bordea su costa, tiene como límites a Ecuador y Colombia al norte, Brasil al este, Bolivia y Chile al sureste. Su territorio está compuesto por valles, mesetas y las cumbres de los Andes (Strausz-Hupé, 1945).

Asimismo, el territorio se compone por 24 departamentos, distribuidos entre las 8 regiones naturales del territorio peruano (Costa, Yunga, Quechua, Suni, Puna, Cordillera, Selva Alta, Selva Baja). La capital de Perú es la ciudad de Lima, que además de ser la más poblada, también es considerada como el centro político, financiero, cultural, turístico y comercial del territorio. Otra ciudad representativa es Arequipa, capital del departamento homónimo, conocida por ser la sede del Tribunal Constitucional y por manejar gran parte de la industria del país.

Perú es el quinto país más poblado en Suramérica, sus cifras llegan aproximadamente a 31'488.625 habitantes de acuerdo a las proyecciones del (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 1990).

Según el análisis del Fondo Monetario Internacional, Perú se ubica en el puesto 49 de 187 países de acuerdo al volumen del PIB, que ha llegado a desarrollarse como resultado del crecimiento en el sector de la minería e hidrocarburos, producción de electricidad y aumento del comercio (Fondo Monetario Internacional, 2016).

Perú mantiene un riesgo país de 108 puntos (Redacción Diario Ámbito Financiero, 2018).

A pesar de que Perú es un país con gran riqueza natural, este país se encuentra detenido en la parte de industrias, es así como se analizará la balanza comercial del país, que permitirá desarrollar estrategias y alianzas que concedan una mayor oferta exportable de Perú hacia el mundo (Buckland, 2012).

Tab. 3. Balanza Comercial Total de Perú

Millones USD

	2016	2017	Diferencia
1.- Exportaciones	9861	11675	1814
2.- Importaciones	9111	9984	873
3.- Balanza Comercial	750	1692	941

Fuente: (Banco Central de Reserva del Perú, 2018)

De acuerdo a la información obtenida por el Banco Central, la balanza comercial del Perú es más alentadora, como resultado del incremento en el precio del cobre, mayor exportación de harina de pescado y de productos no tradicionales.

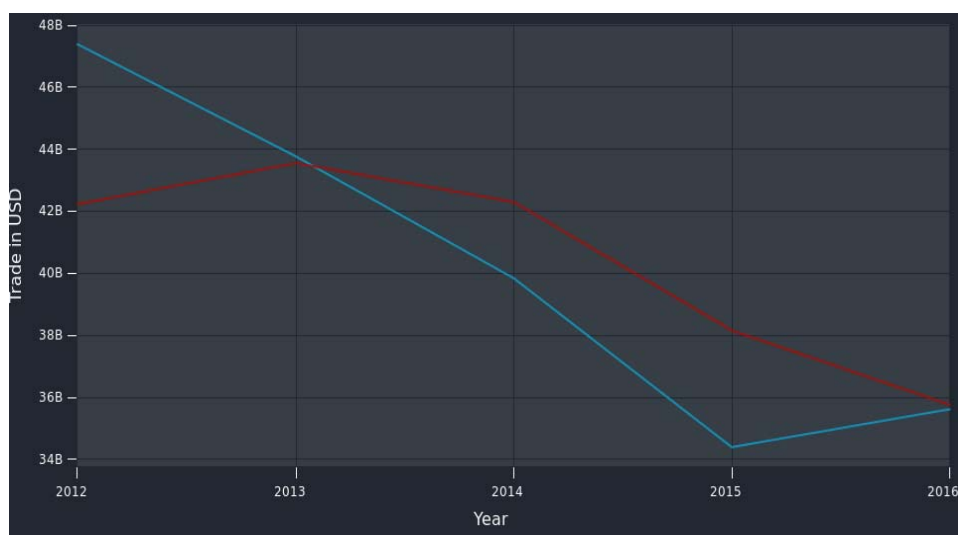


Figura 28. Balanza Comercial de Perú

Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Perú es un país que depende mucho de las importaciones; frecuentemente presenta una balanza comercial negativa, es así como en el año 2016, tenía un saldo negativo de USD 141 Millones. Sin embargo, la situación está cambiando, debido a que Perú presenta un superávit desde el tercer trimestre de 2016, esto se justifica con el alza progresiva en las cotizaciones de las materias primas (Banco Central de Reserva, 2017).

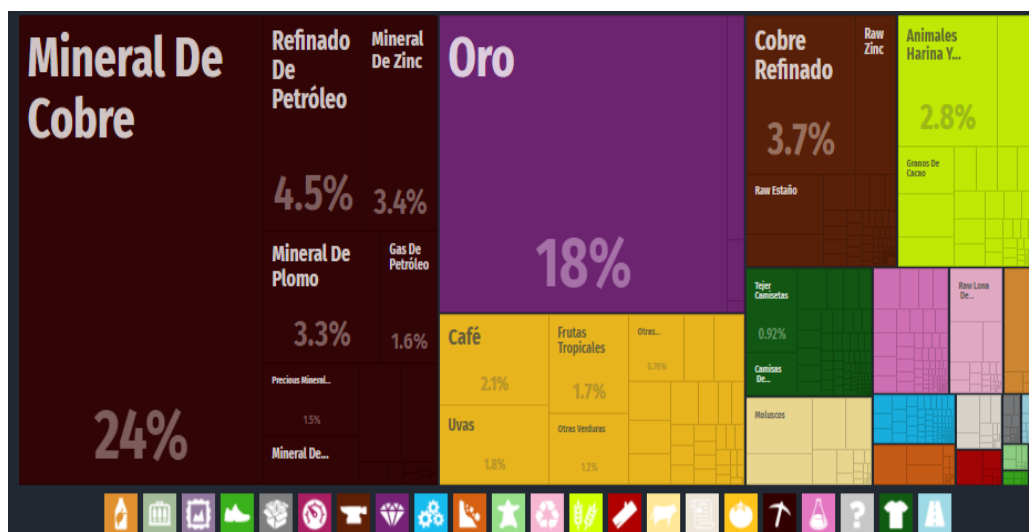


Figura 29. Exportaciones de Perú, año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Durante los últimos cinco años, Perú ha incrementado sus exportaciones. Entre los principales productos que comercializa está el cobre con el 24,1% de las exportaciones totales, el oro, el refinado de petróleo y el cobre refinado (Observatory of Economic Complexity, 2018).

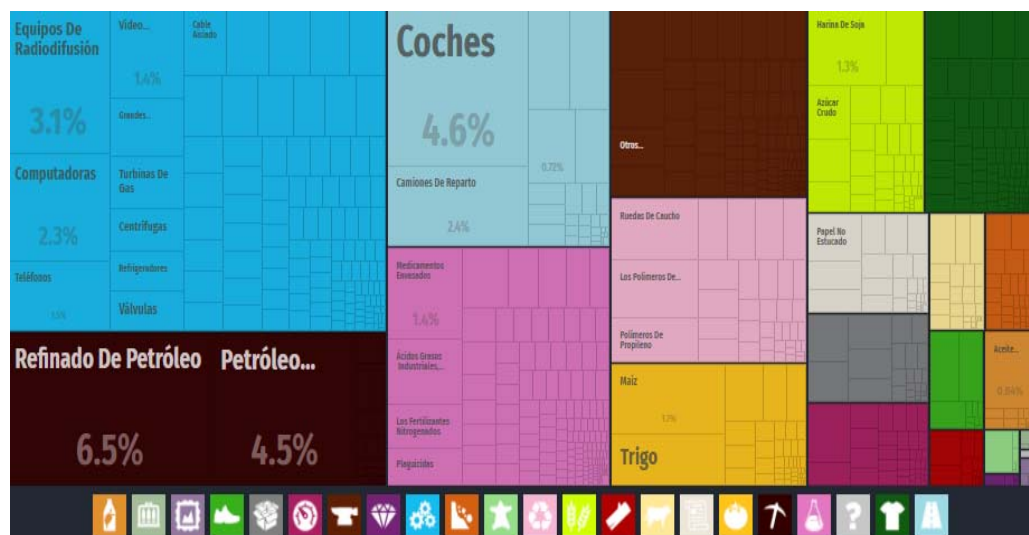


Figura 30. Importaciones a Perú, año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Durante los últimos cinco años, las importaciones decrecieron, teniendo en cuenta que lo que más compra Perú es el refinado de Petróleo, autos, petróleo y equipos de radiodifusión (Observatory of Economic Complexity, 2018).

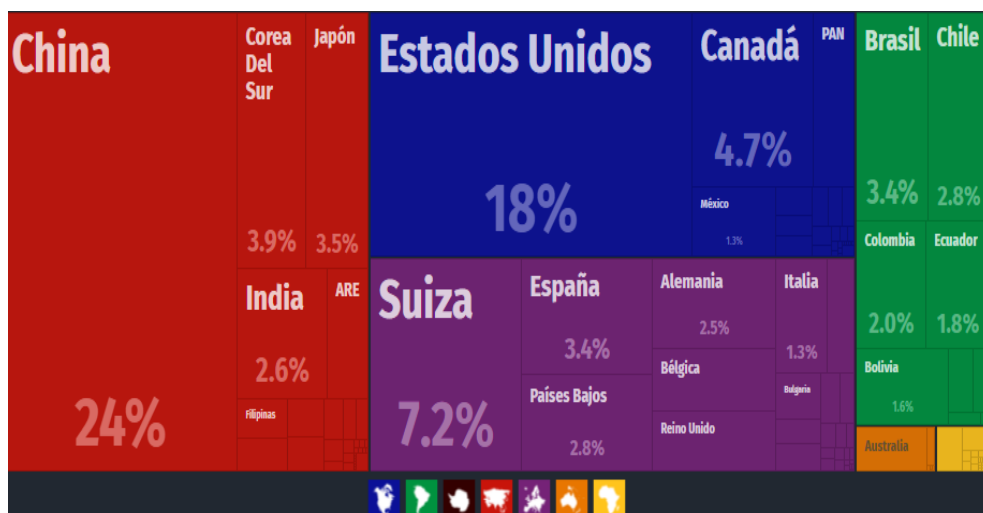


Figura 31. Destinos de las Exportaciones, año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Los principales compradores de los productos de Perú son China con USD 8,48 miles de millones, seguido de Estados Unidos, Suiza, Canadá y Corea del Sur (Observatory of Economic Complexity, 2018).



Figura 32. Origen de las Importaciones año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Los principales países de los que importa Perú son los Estados Unidos con USD 7,95 miles de millones, seguido por China, Brasil, Chile y México (Observatory of Economic Complexity, 2018).

De acuerdo a los beneficios que traería el proyecto de las nuevas rutas de la seda a los países de la CAN, se debe analizar que puesto se ocupa en el mercado chino, conociendo los productos de mayor exportación a este país que podría llegar a ser el primer socio comercial.

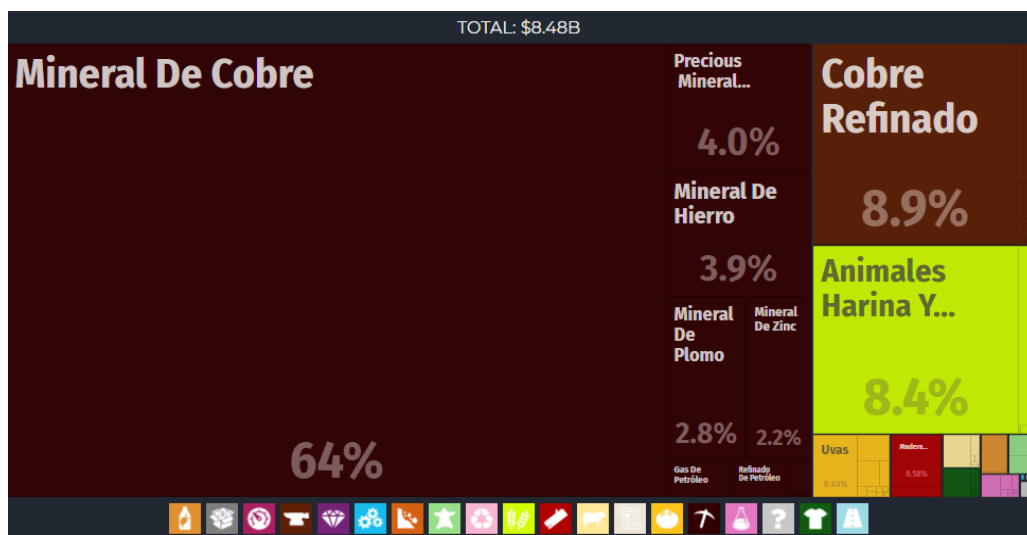


Figura 33. Exportaciones de Perú a China, año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

En el año 2016, las exportaciones de Perú a China fueron de USD 8.48 miles de millones, teniendo entre los principales productos la exportación del mineral de cobre, cobre refinado y animales (Observatory of Economic Complexity, 2018).

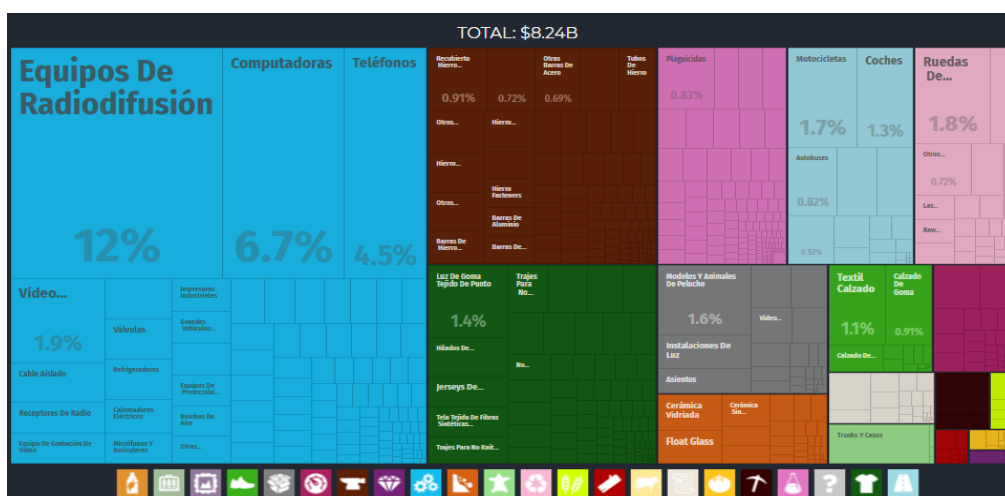


Figura 34. Importaciones a Perú desde China, año 2016
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

En el año 2016, Perú importaba USD 8.24 miles de millones, teniendo entre los recursos mayormente solicitados, a los equipos de radiodifusión, computadoras, teléfonos, entre otros (Observatory of Economic Complexity, 2018).

3.1.1.3.1 Infraestructura

- **Puertos**

El Perú localiza sus puertos a lo largo de la costa del océano Pacífico, en el lago Titicaca y en la cuenca amazónica, gracias a la ventaja de tener ríos navegables que permiten el transporte de carga y pasajeros. Perú dispone de variedad de puertos, pero no todos están destinados al comercio internacional (Empresa Nacional de Puertos S.A., 2016).



Figura 35. Principales puertos de Perú

Fuente: (Empresa Nacional de Puertos S.A., 2016)

Perú ha buscado crear tratados de libre comercio con los mercados más representativos, como Estados Unidos, México, Canadá, China y otros, y esto ha dado

como resultado que el puerto de Callao (Lima), tiene el primado de la movilización de contenedores más grande e importante del Pacífico, a nivel sudamericano. En el 2016, este puerto movilizó alrededor de 31.1 millones de toneladas de carga, aunque el gobierno peruano encuentra necesaria la mejora y ampliación de la infraestructura para poder atender la demanda (Ciudad FCC, 2017).

El puerto de Matarani (Arequipa) es uno de los más renovados. Constituye junto con el puerto de Marcona e Ilo la conexión del Pacífico Sur, por donde se encuentra la carretera Interoceánica dirigida al sur del Perú, Brasil y Bolivia. En el 2008, se ubicó al puerto Matarani como el segundo con mayor tráfico del Perú y en el 2016, se logró movilizar alrededor de 6.4 millones de toneladas de carga (Bárcena, 2017).

Otro de los puertos representativo es el de Paita (Piura), el más representativo en el norte peruano, dedicado al transporte de contenedores y carga general (Terminales Portuarios Euroandinos, 2016).

También, existe el “Liberteño Salaverry” (La Libertad), debido a su ubicación cercana a la carretera Panamericana (8 Km) tiene un acceso por carretera para los receptores de productos como harina de pescado, fertilizantes, arroz, azúcar, etc). Sin embargo, fue superado por el puerto de Paita, al disminuir su movilización de toneladas, se especializa en graneles sólidos (Empresa Nacional de Puertos, 2016).

El puerto de San Martín (Ica), en que el 75% de su carga está representada por graneles sólidos, logró un ascenso con respecto al movimiento de contenedores.

También encontramos al puerto de Chimbote (Ancash), considerado como el tercero con mayor importancia después del puerto Callao y Paita, este puerto centra sus operaciones en harina de pescado y productos agrícolas (Empresa Nacional de Puertos S.A., 2016).

Asimismo, el puerto de Ilo (Moquegua), integrante de los puertos del Pacífico Sur Peruano (Marcona e Matarani), se ha caracterizado por su muelle multipropósito y por sus 7 terminales de carga, con óptimas condiciones para el despacho y almacenamiento de mercancías (Costa, 2006).

- **Carreteras**

La vía Panamericana (Figura 10), pasa por las cordilleras de Venezuela, Colombia y Ecuador hasta llegar a la costa del Pacífico en Perú. En su tramo peruano, esta carretera es totalmente asfaltada y constituye una gran autopista al cruzar la ciudad de Lima, con 3 o 4 carriles por cada lado, permitiendo la conectividad entre la zona norte, centro y sur del país. Actualmente se tiene el proyecto de ampliación para permitir mayor conexión.

También en Perú, se encuentra la Marginal de la Selva (Figura 11).



Figura 36. Principales Carreteras de Perú
Fuente (Instituto Nacional de Vías, 2017)

En Perú se encuentra también la Red Vial Nacional, que conecta a las ciudades de la Sierra Sur, iniciando por la ciudad de Huancayo, Izcuchaca, Mayocc, Huanta, Ayacucho, entre otras, conectándolas con la costa. La inversión en este proyecto busca una rehabilitación de la estrategia vial, que busca el mejoramiento del país (Instituto Nacional de Vías, 2017).

- **Aeropuertos**

En Perú se encuentran 93 aeropuertos, los que son de uso internacional, local y militar.

A los aeropuertos de categoría internacional, próximamente se adicionará al modernizado aeropuerto de la ciudad de Pisco, a pesar de que existen más infraestructuras para transporte aéreo, este solo se utiliza para transporte y movilización local del país. Sin embargo, cada vez más Perú va creando proyecto de Infraestructura para mejorar su competitividad y conexión hacia el mundo.



Figura 37. Principales aeropuertos
Fuente: (Ministerio De Transportes y Comunicaciones, 2017)

Uno de los principales aeropuertos de Perú, es el aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, considerado como la principal terminal aérea, que atiende la mayoría de vuelos del país. Sus destinos son hacia América y Europa; está situado en la provincia del Callao (Aeropuertos del Mundo, 2017).

Otro aeropuerto representativo es el “Teniente Alejandro Velasco Astete”. Es el segundo más importante, ya que a su cargo están vuelos con destinos nacionales e internacionales hacia Bolivia y Colombia. Actualmente este aeropuerto es la entrada

del turismo, al ser el más cercano a las ruinas de Machu Picchu (Aeropuertos del Mundo, 2017).

También existe el Aeropuerto “Pedro Canga Rodríguez” (Tumbes), situado cerca de la línea fronteriza con Ecuador. Este aeropuerto representa un acceso al turismo por su cercanía a dos balnearios importantes que son el de Máncora y el de Punta Sal.

Tanto el Aeropuerto “Guillermo Concha Ibérico” (Piura), como el Aeropuerto “Víctor Montes Arias” (Talara), apoyan al turismo por la cercanía con el balneario de Máncora y por el acceso de líneas internacionales.

El Aeropuerto Internacional “Carlos Martínez de Pinillos” (Trujillo), es el principal aeropuerto en el norte de Perú, ubicado en Huanchaco. Este ofrece vuelos con conexiones entre Lima, Trujillo, Chiclayo y Piura.

El aeropuerto Internacional “Coronel Francisco Secada Vignetta” (Iquitos), es uno de los principales aeropuertos del país, además de ser el más importante terminal aéreo con respecto a la Amazonía peruana. Posee salidas internacionales con destino a Panamá, Brasil y Colombia (Aeropuertos del Mundo, 2017).

El aeropuerto Internacional “Rodríguez Ballón” (Arequipa) es propiedad de la segunda ciudad más importante del país y también es considerado como el segundo del sur de Perú. Además de realizar vuelos entre regiones como el Cuzco, Tacna y Juliaca realiza vuelos internacionales (Aeropuertos del Mundo, 2017).

- **Ferrocarril**

La red ferroviaria peruana, es el primer servicio de transporte masivo de pasajeros (Instituto Nacional de Vías, 2017).

La historia de los ferrocarriles en Perú lleva gran significado para el país, ya que este estuvo dotado de alrededor de 1500 líneas férreas en 1877, las cuales quedaron inoperables después de la guerra con Chile. Con el pasar de los años, en la presidencia de Ramón Castilla, regresó la idea de dotar al país con un sistema ferroviario; sin embargo, la idea ha ido en declive por problemas de financiamiento, construcción y manejo de los ferrocarriles (Basadre, 1970).

El Ferrocarril Central del Perú es muy notable en el mundo, ya que es uno de los más altos, llegando a la cordillera de los Andes, siendo el único tren en Sudamérica,

en alcanzar una gran altura sobre el nivel del mar. Este ferrocarril tiene una importante parada establecida en la falda occidental de la cordillera andina, que posee concentración de minerales y continúa por la cumbre de los Andes (Basadre, 1970).

3.1.1.3.2 Relaciones con China

Perú, de acuerdo al análisis de su balanza comercial, mantiene relaciones tanto de comprador como de proveedor de productos con China. Este factor sustenta la propuesta planteada por el plan de las nuevas rutas de la seda, que representaría un indicio para la mejora constante y el crecimiento económico de Perú (Calderón, 2008).

Actualmente, Perú mantiene un tratado de Libre Comercio con China, que entró en vigencia desde el 2010, cuando se negociaron temas como el acceso a los mercados, las reglas de origen, las medidas sanitarias y todo el reglamento de acuerdo a propiedad intelectual, inversiones, cooperación y solución de controversias (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2018).

Los representantes de Perú, realizan constantemente visitas a China para actualizar los temas acordados en el tratado de libre comercio, que mantienen los dos países. Los funcionarios de ambos países acordaron encontrarse en la II Reunión de la Comisión de Libre Comercio, con el objetivo de realizar acuerdos con respecto a asuntos como la cooperación aduanera, comercio electrónico, requisitos sanitarios de los productos, entre otros (Conexión INTAL).

3.1.1.4 Bolivia

El actual presidente de Bolivia es Evo Morales.

Bolivia, está situado en la región centro occidental de América del Sur. Sus límites están al norte y oriente con Brasil; al sur limita con Paraguay y Argentina; al occidente con Chile y Perú. Su ubicación influye en su desarrollo económico, ya que no tiene salida al mar; sin embargo posee espacios geográficos como la cordillera de los Andes, la Amazonía y el Altiplano, dándole así una gran riqueza con respecto a su biodiversidad en el mundo (Oca, 2001)

Su territorio se compone de 9 departamentos, distribuidos entre 5 regiones naturales (Amazonia Norte, Llanura Moxeña, Ceja Selva, Chiquitania, Pantanal). La capital

constitucional e histórica de Bolivia es la ciudad Sucre, sede del organismo judicial. Es la sexta ciudad más poblada del país. La Paz es la sede del gobierno, y de las autoridades legislativa y electoral del país. Ocupa el tercer lugar de acuerdo a población, siendo superada por la ciudad de Santa Cruz de La Sierra, uno de los centros económicos de Bolivia (Vuela Viajes, 2017).

De acuerdo al (Instituto Nacional de Estadística, 2017), la población de Bolivia llega aproximadamente a 10'29.003 de habitantes, ya que en los últimos cincuenta años, se ha triplicado.

Bolivia mantiene un riesgo país de 325 puntos (Redacción Diario Ámbito Financiero, 2018).

Según el análisis del Fondo Monetario Internacional, se ubicó a Bolivia en el puesto 95 de 187 países de acuerdo al volumen del PIB. El país fundamenta su economía en el sector gasífero y minero, y está desarrollando una propuesta para la generación y exportación de energía (Fondo Monetario Internacional, 2016).

Para poder observar el crecimiento de la economía, se analiza la balanza comercial, lo que nos permitirá conocer el estado de las exportaciones e importaciones del país.

Tab. 4 Balanza Comercial Total de Bolivia

	2016	2017	Diferencia
Exportaciones	6087	6604	517
Importaciones	6911	7574	663
SALDO	-824	-971	-147

Fuente: (Instituto Nacional de Estadística, 2016)

Elaborado por: Diana Erazo

En el año 2016 Bolivia registra su segundo déficit consecutivo, después de haber tenido años de balanzas positivas. Esto es resultado de la caída de las exportaciones bolivianas, con respecto al sector de hidrocarburos, que fue una consecuencia de la baja de precios del gas natural que se enviaba a países como Brasil y Argentina; al igual que la disminución de exportación de petróleo (Instituto Nacional de Estadística, 2016).

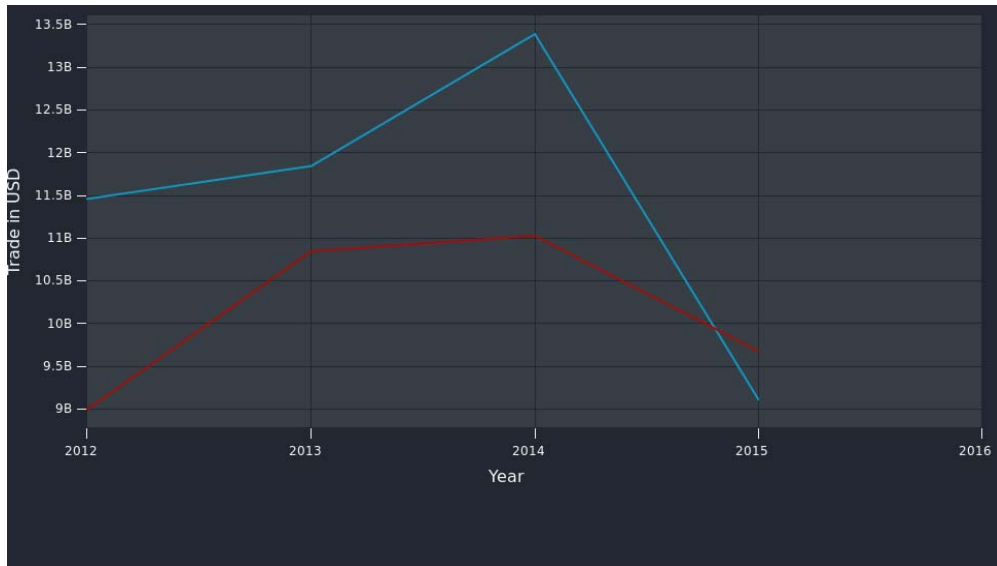


Figura 38. Balanza Comercial Anual de Bolivia
 Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

De acuerdo a la imagen, el color rojo representa las importaciones, mientras que el color azul son las exportaciones de Bolivia. Se puede deducir que las operaciones han crecido en relación a otros años, aunque Bolivia no registra una balanza comercial positiva estable (Observatory of Economic Complexity, 2018).



Figura 39. Exportaciones de Bolivia.
 Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Las exportaciones de Bolivia han incrementado con la venta de gas de petróleo, que ocupa el 41,8% de las exportaciones totales de Bolivia, seguidas por mineral de zinc, oro, mineral metálico, harina de soja, entre otros (Observatory of Economic Complexity, 2018).

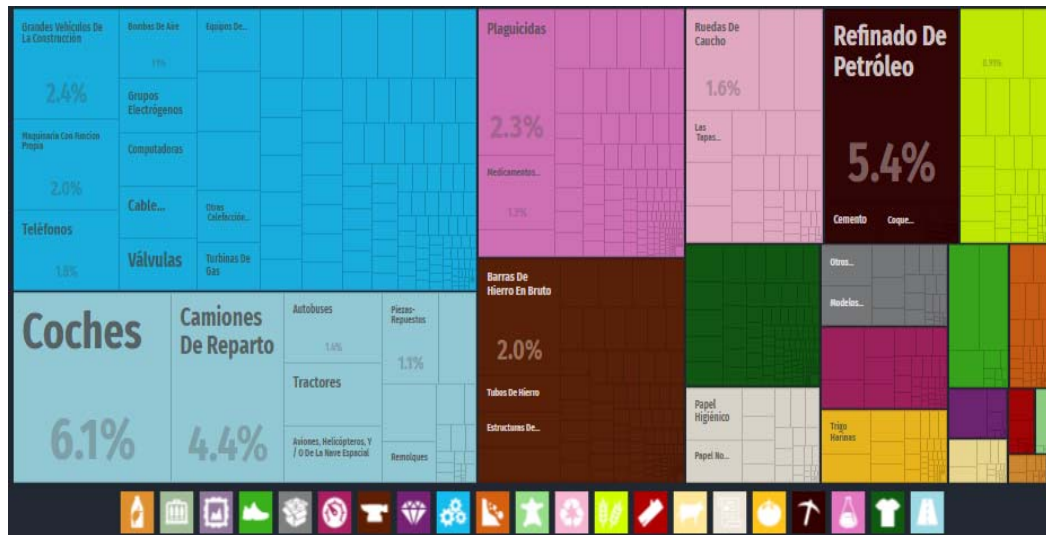


Figura 40. Importaciones a Bolivia
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Las importaciones de Bolivia han incrementado, teniendo entre los principales productos que se adquieren a los autos, que equivalen el 6,14% de las importaciones totales de Bolivia, seguido por el refinado de Petróleo, camiones de reparto y grandes vehículos de la construcción (Observatory of Economic Complexity, 2018).



Figura 41. Destinos
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Los principales destinos de los productos que se exportan desde Bolivia son Brasil con USD 2,46 miles de millones, seguido por Argentina, Estados Unidos, Colombia y China (Observatory of Economic Complexity, 2018).

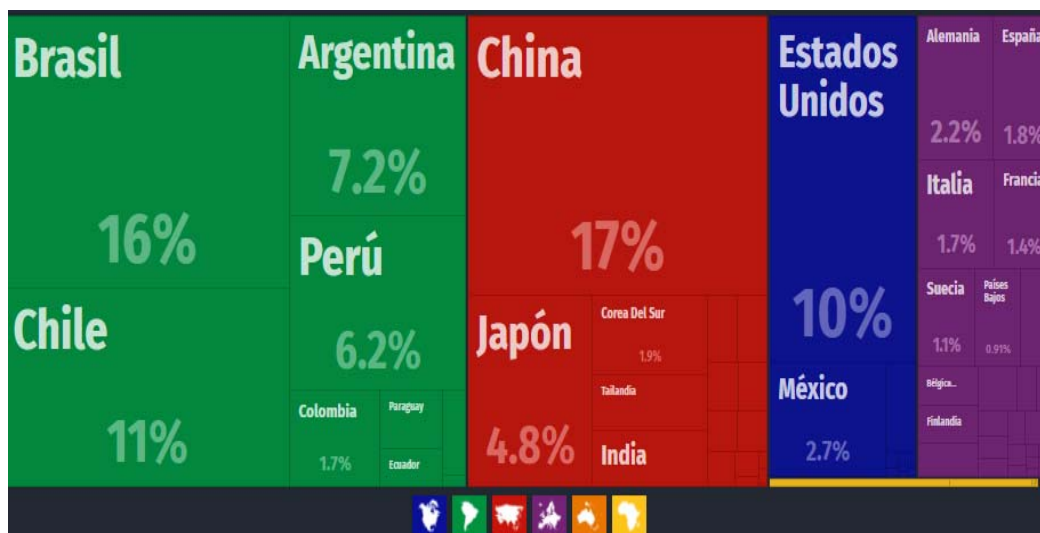


Figura 42. Origen de las importaciones
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Los principales países de los que provienen las importaciones de Bolivia son de China con USD 1,65 miles de millones, seguido de Brasil, Chile, Estados Unidos y Argentina (Observatory of Economic Complexity, 2018).

En cuanto a las relaciones comerciales con China, se observa:

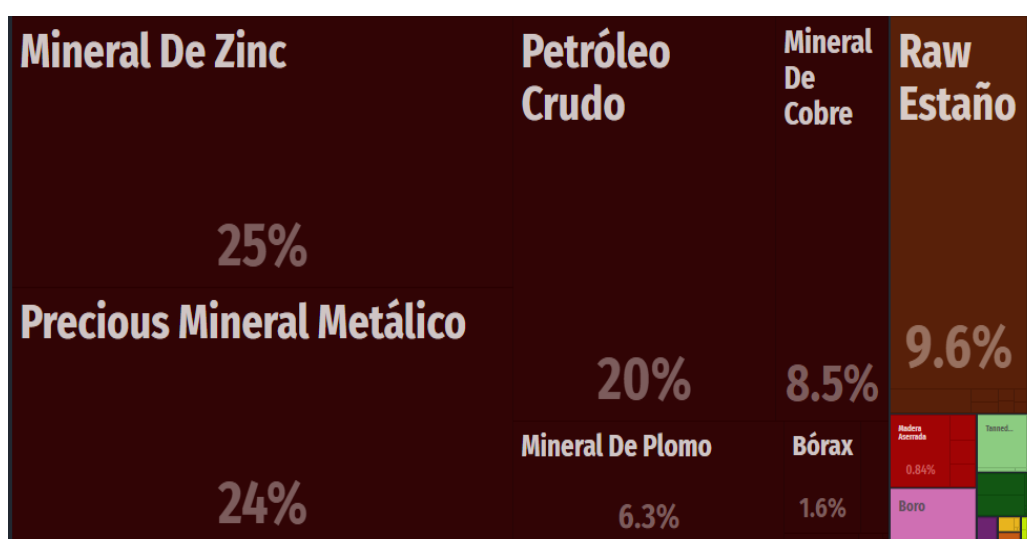


Figura 43. Exportaciones de Bolivia a China
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Las exportaciones de Bolivia a China fueron de USD 468 miles de millones, teniendo entre los principales productos la exportación de mineral de Zinc, mineral metálico y mineral de plomo, entre otros (Observatory of Economic Complexity, 2018).

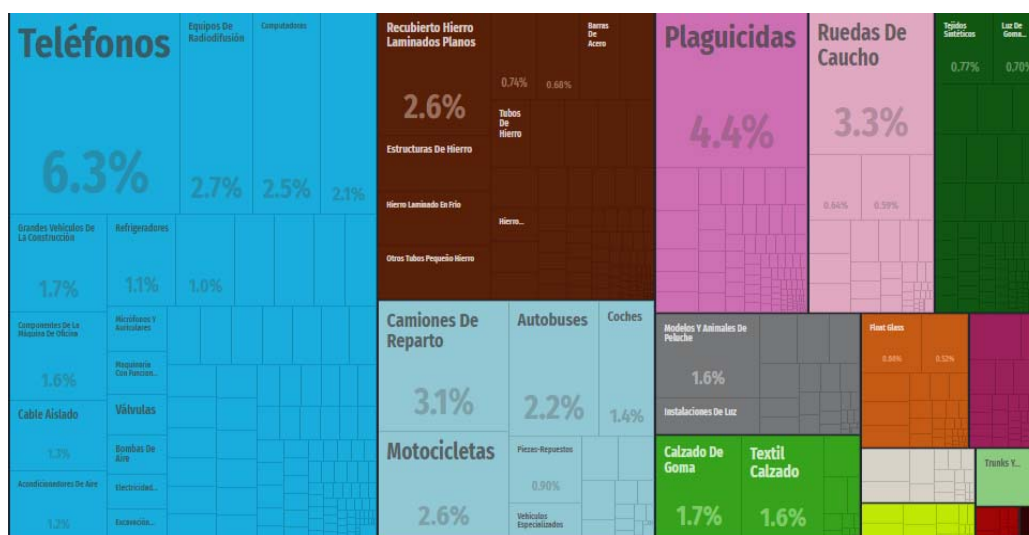


Figura 44. Importaciones a Bolivia desde China
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Bolivia importaba USD 1.65 miles de millones, teniendo entre los recursos mayores solicitados, a los teléfonos, ruedas de caucho y camiones de reparto (Observatory of Economic Complexity, 2018).

3.1.1.4.1 Infraestructura

Actualmente, Bolivia está desarrollando proyectos de infraestructura e iniciativas sociales, que den más apertura al crecimiento de la economía. A pesar que Bolivia no dispone de un territorio privilegiado con salida al mar, se ha dado formas para lograr participar en el comercio mundial (Redacción Revista Énfasis, 2017). De acuerdo a las normas del derecho internacional, el país podrá contar con la ayuda de otros países en cuanto a la posibilidad de aprovechar salidas al mar. En algunos casos se han ya desarrollado acuerdos de este tipo.

- Principales Puertos

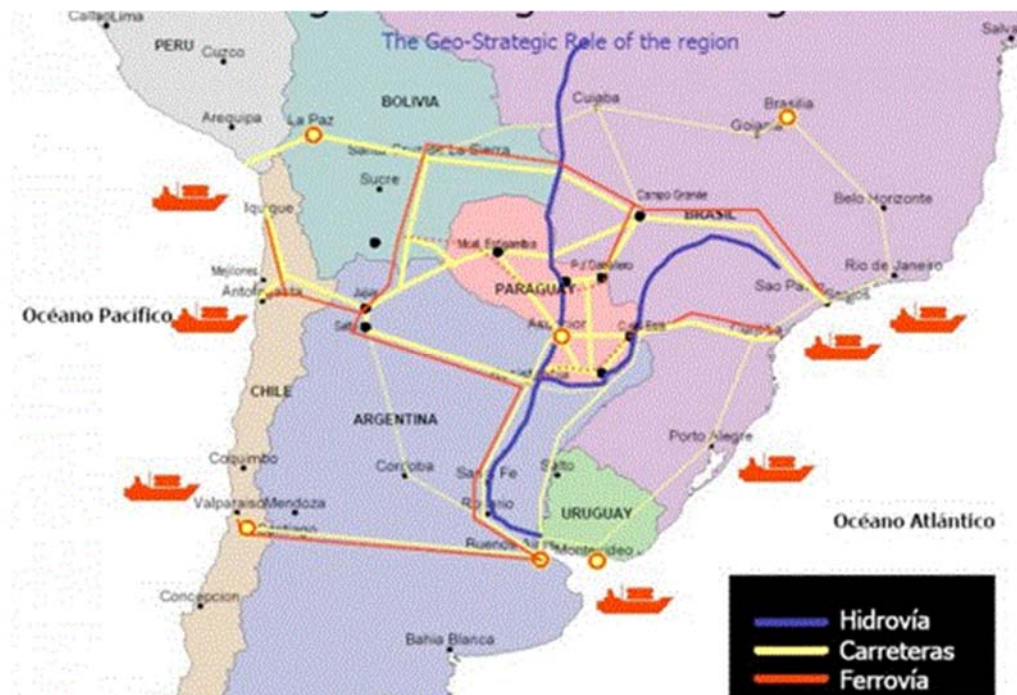


Figura 45. Principales puertos de Bolivia
Fuente: (Flickr, 2018)

El puerto más importante de Bolivia es el de Aguirre, se encuentra en la localidad de Puerto Quijarro; se lo considera vital, debido a ser la conexión del país con el mundo a través de la hidrovía Paraguay - Panamá - Río de Plata, que se dedica a la exportación de productos como la soja y petróleo. Pero esta ruta no es propicia para el transporte de minerales, que son llevados al puerto de Chile en Antofagasta. Este es el primer puerto boliviano que posee una salida soberana al mar (Gobierno Autónomo Departamental Santa Cruz, 2017)

A pesar de no manejar una buena ubicación geopolítica, Bolivia ha manejado convenios y conexiones para lograr que sus productos lleguen al resto del mundo, es así como nueve puertos servirán para las operaciones de Bolivia. En la actualidad, Bolivia usa puertos de Perú para salir al Pacífico, y los puertos de Argentina o Uruguay para el océano Atlántico, por medio de la hidrovía (Administración de Servicios Portuarios de Bolivia, 2016).

- **Carreteras**

Al no poseer una salida directa a los océanos, fue de vital importancia crear un sistema vial, que permita mejorar la conectividad entre los países cercanos, manteniendo convenios de cooperación para que Bolivia llegue a mercados internacionales. Es por esto que el gobierno ha fomentado los proyectos viales, mediante la creación y modernización de rutas que acorten la distancia, en menos tiempo, en mejores condiciones y que Bolivia logre con su objetivo a nivel mundial.

Bolivia forma parte de la ruta Panamericana (Figura 10).

En Bolivia, aún no se ha dado forma completa a la vía Marginal de la Selva (Figura 11). Esta ruta empieza en la localidad de Puerto Heath, recorriendo el piedemonte andino, la localidad de Rurrenabaque, la localidad de Yucumo, y dirigiéndose al oriente hacia la localidad de Trinidad, Santa Cruz y Yacuiba (Instituto Nacional de Vías, 2017).



Figura 46. Carreteras de Bolivia

Fuente: (Administración Boliviana de Carreteras, 2017)

Existe la ruta nacional, que se encuentra totalmente asfaltada, la cual recorre los departamentos de la Paz, Oruro, Potosí, Chuquisaca y Tarija, atravesando la localidad del Desaguadero, límite con Perú y Con la localidad de Bermejo, límite con Argentina (Administradora Boliviana de Carreteras, 2017)

- **Aeropuertos**

Es cierto que el transporte aéreo es el más rápido aunque costoso al momento de economizar tiempo, la necesidad por movilización entre los países brinda una ventaja entre ellos y da como resultado la generación de riqueza (Ballesteros, 2015).

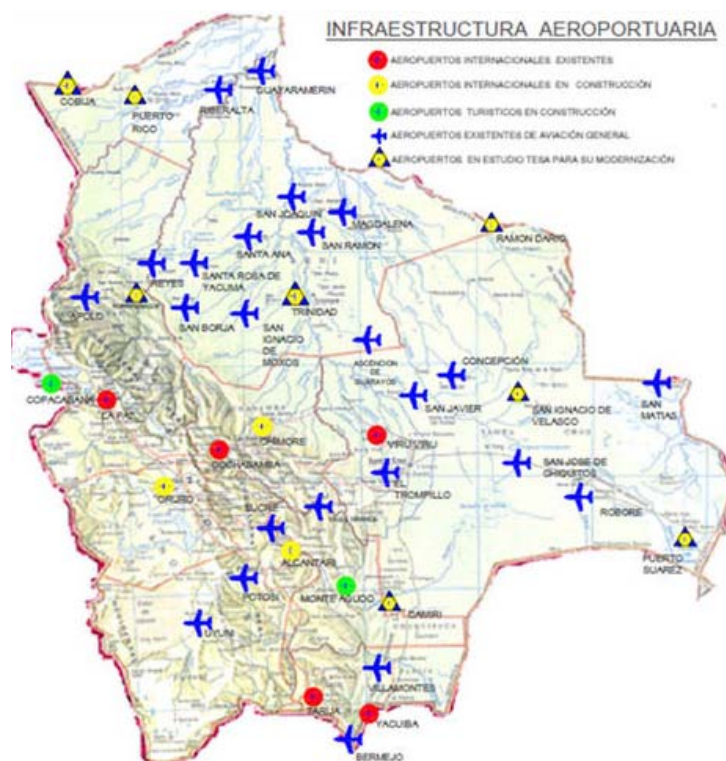


Figura 47. Principales aeropuertos
Fuente: (Forosecuador, 2018)

Uno de los principales aeropuertos de Bolivia, es Santa Cruz de la Sierra Viru Viru, fue inaugurado en 1983; este brinda sus servicios tanto a vuelos nacionales como internacionales en América del Sur, Panamá, México, Estados Unidos y España (Aeropuertos del Mundo).

Otro aeropuerto representativo es El Alto, habilitado desde 1965, sirve a la capital, concentra vuelos nacionales e internacionales hacia América del Sur y Estados Unidos (Aeropuertos del Mundo).

El Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann, brinda sus servicios a la ciudad de Cochabamba, fue modernizado con infraestructura y tecnología de punta, para mejorar su capacidad de vuelos nacionales y algunos destinos internacionales como Argentina, Brasil y España (Aeropuertos del Mundo).

Mientras que el país también se encuentra equipado de otros aeropuertos, aunque estos tenga gran importancia nacional, para la movilización y transporte en el territorio boliviano; entre los cuales tenemos a La Joya Andina (Uyuni), Rurrenabaque (Rurrenabaque), Juana Azurduy de Padilla (Sucre), El Trompillo (Santa Cruz), Juan Mendoza (Oruro), Capitán Nicolás Rojas (Potosí), Teniente Jorge Henrich Arauz (Trinidad), Zelin Zeltun López (Riberalta), Capitán Oriel Lea Plaza (Tarija), Germán Quiroga Guardia (San Borja), Yacuiba (Yacuiba) (Aeropuertos del Mundo).

- **Ferrocarril**

La vía férrea en Bolivia comenzó por una necesidad de su pueblo para la minería de plata, logrando la creación del ferrocarril de la costa del Pacífico al altiplano. En la actualidad, debido a la minería del estaño la red se extiende en sus ramificaciones andina y occidental. Sin embargo, la red oriental se origina gracias al financiamiento de petróleo (Instituto Nacional de Vías, 2017).

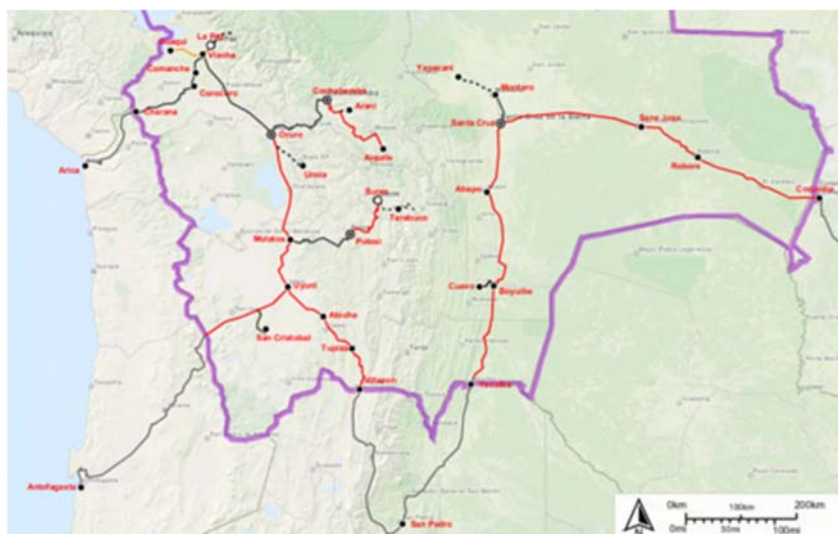


Figura 48. Red Ferroviaria Boliviana
 Fuente: (Instituto Nacional de Vías, 2017)

Siendo Bolivia un país sin salida al océano, el ferrocarril tiene un papel crucial para la integración entre sus localidades y con el mundo. La historia sobre la explotación de la minería fue el impulso para las primeras rutas férreas, que poco después tuvieron mira a la creación de conectividad del país con Perú y Argentina que se conoce como la ruta occidental. Gracias al desarrollo y crecimiento del país se crea la ruta oriental que une a países como Brasil y Argentina, creando así una conexión tanto comercial como estratégica debido a su ubicación geográfica. Es así como la empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado ha trazado rutas y mejoras a este sistema, consolidándose como uno de los mejores acondicionamientos en infraestructura de América Latina (ENFE, 2017).

3.1.1.4.2 Relaciones con China

Bolivia busca elevar la relación con China, mediante asociación estratégica para apertura del mercado para productos agrícolas de Bolivia, acuerdos de cooperación en caminos, hidroeléctrica y minería, además de tener el proyecto en la embajada boliviana en Beijing (Redacción de "El Mundo", 2015).

Al realizar el análisis geoestratégico de Bolivia, a pesar de no tener una salida a los océanos, su territorio posee ventajas en cuanto a su riqueza en recursos naturales, que es un gran factor para la estabilidad del país. Es así como se logró conseguir el apoyo

directo de las empresas chinas en temas relacionados a la tecnología, construcción de carreteras y minería (Manetto, 2017).

3.1.2 Análisis geopolítico de Venezuela

Venezuela limita al norte por el mar Caribe y el océano Atlántico, al sur por Brasil, este con Guyana y al oeste con Colombia. Su territorio está dividido en 23 estados, distribuidos entre sus 4 regiones naturales: Andes los Llanos, Caribeña y la Selva Amazónica (Cárdenas, 2000).

La capital de Venezuela es la ciudad de Caracas, siendo el territorio más poblado del país. Además existen otras ciudades relevantes como Maracaibo, capital del estado Zulia, esta ciudad es considerada como el centro económico más importante del occidente, debido a la industria petrolera. También sobresale la ciudad de Valencia, capital del Estado Carabobo, este lugar es reconocido como por su cantidad de zonas industriales y por ser un centro de inversión. (Pérez, 2016)

De acuerdo al (Instituto Nacional de Estadística, 2017), la población llega aproximadamente a 32'276.975 de habitantes, a pesar de que en los últimos años, existe gran desplazamiento de ciudadanos, debido a la crisis que pasa el país. Actualmente, mantiene un riesgo país de 4.672 puntos.

Con respecto a la política de este país, Hugo Chávez fue uno de los presidentes que mayormente ha influenciado la política venezolana, puesto que al fundar el partido político "Movimiento Quinta República", ganó las elecciones como presidente en 1998, en 2000, en 2006 y en octubre del 2012. El mismo año ocurrió su muerte. Durante su enfermedad, Chávez pidió al pueblo apoyar a su Vicepresidente Nicolás Maduro, que sería el encargado de llevar los proyectos y la visión socialista que él mantenía, y bajo el cual rigió su gobierno (Tysza, 2004).

A partir de ese momento, Venezuela ha caído progresivamente en una situación de inestabilidad política y económica, debido particularmente a la prohibición de las importaciones de mercancías de consumo básico. Resulta difícil la recolección de datos exactos correspondientes a Venezuela, sin embargo su realidad es obvia para el escenario mundial, para lo cual la búsqueda de proyectos que ayuden a reconstruir su

economía y mejorar la calidad de vida de su pueblo se muestra como una gran alternativa.

A continuación se mostrarán los productos que constituyen la oferta de Venezuela al exterior y los recursos que el país se ve en necesidad de importar ante la crisis que presentan.

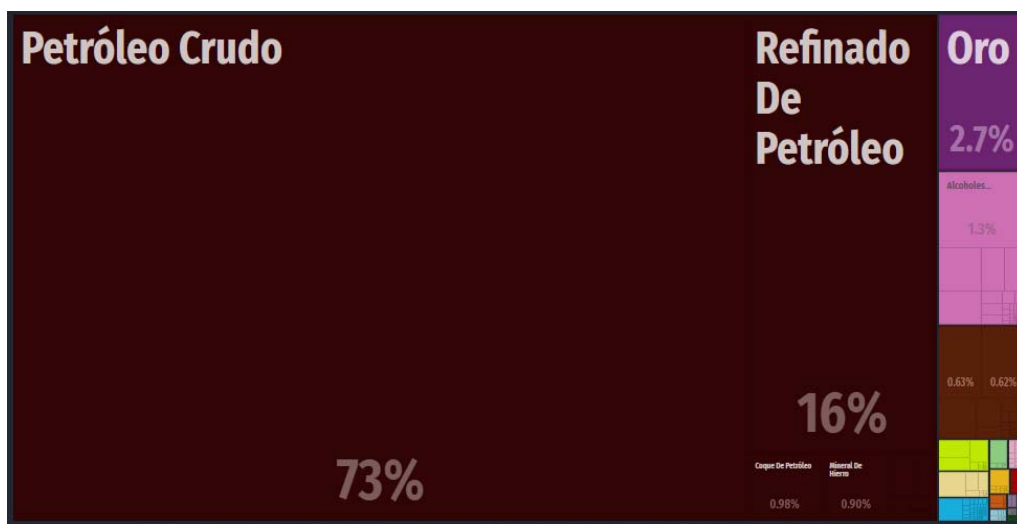


Figura 49. Exportaciones de Venezuela, año 2015
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Las exportaciones de Venezuela se basan sobre todo en el petróleo crudo en un 73%, seguida por este recurso refinado, que representa el 16%.

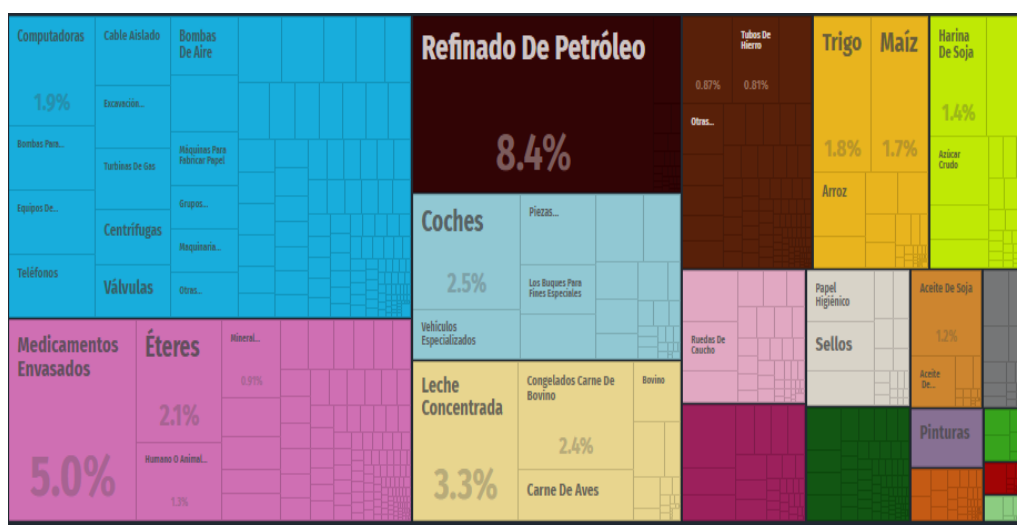


Figura 50. Importaciones a Venezuela, año 2015
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Las importaciones de Venezuela han disminuido considerablemente, debido a la crisis en la que se encuentra el país, uno de los principales productos que compran es el petróleo liviano, puesto que de acuerdo al New York Times, Estados Unidos manda barriles de petróleo refinado para que Venezuela pueda preparar su propio crudo. Otro producto que ocupa el 5% de las exportaciones son los medicamentos envasados.

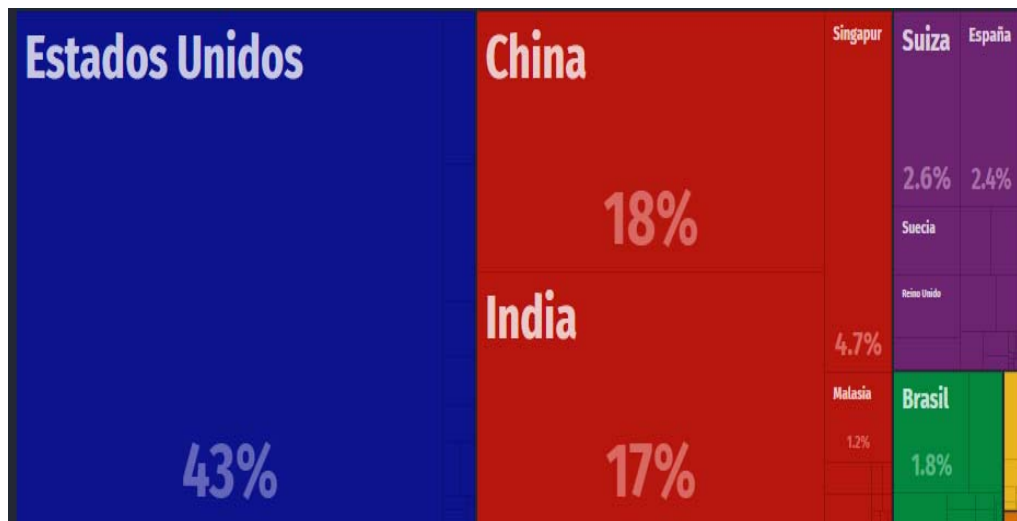


Figura 51. Destinos de las exportaciones
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Los principales destinos de los productos que se exportan de Venezuela son Estados Unidos, seguido por China, India, Singapur y Suiza.

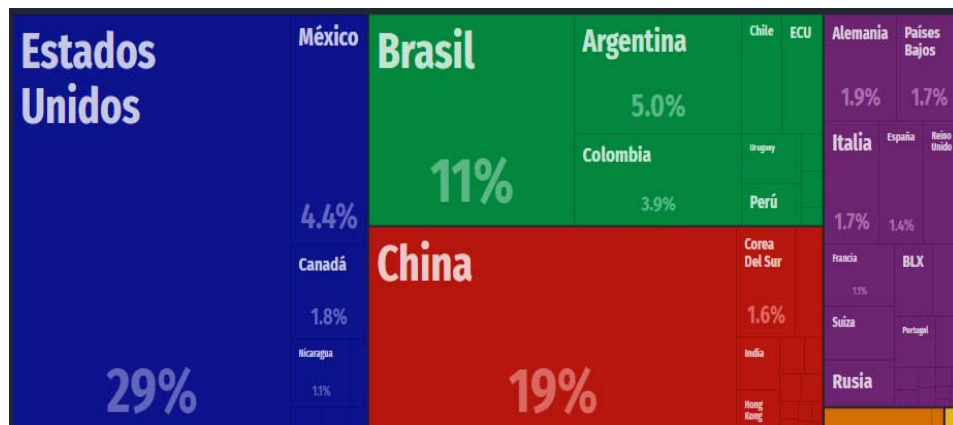


Figura 52. Origen de las importaciones
Fuente: (Observatory of Economic Complexity, 2018)

Los principales países de los que provienen las importaciones de Venezuela son de Estados Unidos, seguido de China, Brasil y Argentina.

3.1.2.1 Infraestructura

- **Puertos**

La mayoría de puertos venezolanos desembocan al mar del Caribe, teniendo como proyecto el mejoramiento y especialización de los puertos en la movilización del recurso petrolero.



Figura 53. Puertos de Venezuela

Fuente: (Bolivariana de Puertos S.A, 2017)

Puerto Cabello es considerado el puerto más importante y de gran valor económico por su importación de materias primas. En importancia, le siguen los puertos de La Guaira y Guanta. Estos tres puertos representan la mayor parte de movimiento de carga del país, teniendo entre sus destinos países europeos y asiáticos (Marine Traffic, 2017).

Uno de los principales puertos venezolanos es el de Maracaibo, situado en el estado Zulia, este puerto también es de gran importancia para Latinoamérica, debido a su fácil acceso a países andinos, caribeños, Estados Unidos, océano Atlántico, Centro América y canal de Panamá (Marine Traffic, 2017).

El puerto de Amuay, situado en la Península de Paraguaná es una bahía natural, que entró en el proyecto de ampliación con un muelle artificial para permitir el ingreso de súper tanqueros petroleros (Guardia Nacional de Venezuela, 2018).

El Tablazo, se encuentra en el este del Lago de Maracaibo, es un puerto petroquímico por excelencia, permite el ingreso de buques de gran calado (Marine Traffic, 2017).

El puerto la Ceiba, situado sur del Lago de Maracaibo, se encarga de transferencia, manejo y almacenaje de todo tipo de carga (Marine Traffic, 2017).

Puerto Ordaz, está en la localidad del estado Bolívar, es un puerto de exportación minera a orillas del río Caroní, principalmente funcionan las empresas mineras e hidroeléctricas (Vessel Finder, 2018).

Otro puerto importante para Venezuela, es Palúa, puerto moderno con renovada infraestructura, dedicada a todo tipo de carga (Vessel Finder, 2018).

- **Carreteras**

Venezuela forma parte de la ruta Panamericana (Figura 10).

Otra ruta internacional que conecta a Venezuela con el resto del mundo, es la carretera Marginal de la Selva (Figura 11), la cual conecta las regiones amazónicas (Instituto Nacional de Vías, 2017).

La Autopista Caracas - La Guaira, es una autopista de gran importancia, al comunicar a la capital con el puerto y aeropuerto más representativos del país (El Nacional, 2017).

Otra autopista importante es la Gran Mariscal de Ayacucho (Autopista Antonio José de Sucre), esta se encarga de conectar a la ciudad de Caracas con el estado Miranda (El Pitazo, 2017)

Autopista Francisco Fajardo, es la más importante arteria vial, permite la conexión de ciudades como Caracas, Maracay, Valencia, entre otras menores (Autopista Francisco Fajardo, 2012)

La Autopista José Antonio Páez comunica a los estados Barinas, Carabobo, Cojedes y Portuguesa (Noticias24, 2015).

- **Aeropuertos**

Venezuela dispone de 73 aeropuertos a lo largo de su territorio nacional cuya mayoría se dedica a movilización interna de pasajeros y paquetes, brindando un servicio de conexión entre los diferentes estados venezolanos. De todo el grupo, se puede destacar la función e importancia de 3 aeropuertos, que se encargan mayormente de vuelos internacionales de carga y personas: el aeropuerto internacional Simón Bolívar; ubicado en el estado Vargas. Es considerado el más importante del país. Una singularidad es que es el único aeropuerto en América que tiene vuelos de ida y regreso a Siria; el Santiago Mariño; localizado en la Isla de Margarita. Tiene gran importancia para la conexión de la zona oriente de Venezuela con Europa; el Aeropuerto Internacional La Chinita, que está en la ciudad de Maracaibo, es el principal de la zona occidente del país con vuelos directos al Caribe y América.



Figura 54. Principales aeropuertos

Fuente: (Flickr, 2018)

- **Ferrocarril**

Venezuela dispone de una red ferroviaria, la cual cumple funciones de transporte y carga, este sistema cubre las zonas pobladas y productoras del país, garantizando la eficiencia y mejoras en la movilización, que busca también la creación de un proyecto futuro, el cual permitiría la conectividad con Colombia y Brasil (Instituto de Ferrocarriles del Estado, 2018).



Figura 55. Red Ferroviaria
Fuente: (Sistema Ferroviario Nacional de Venezuela, 2018)

El Sistema Ferroviario posee una etapa que conecta la capital con los Valles del Tuy, desarrollando el sector industrial, y a su vez desconcentrará el área de Caracas, reduciendo la dependencia con la capital y con los servicios aéreos del puerto de Maiquetía y La Guaira. Además de otro proyecto que abarca la ruta desde la Encrucijada hacia el Puerto Cabello, brindando el servicio de ferrocarril a las poblaciones del camino (Sistema Ferroviario Nacional de Venezuela, 2018).

El Sistema Ferroviario Centro Occidental, permite la conexión de la región centro-occidental del país; esta ruta presenta ventajas en el escenario nacional e internacional, por motivo de la gran producción agropecuaria del sector y por la conexión con el Puerto Cabello (Sistema Ferroviario Nacional de Venezuela, 2018).

El Sistema Ferroviario Norte Occidental, está orientado principalmente a la movilización de roca fosfática, transportándola desde Riecito al complejo petroquímico de Morón. Otro uso que tiene esta red ferroviaria es el apoyo económico al país como consecuencia de la actividad turística, química y petroquímica, minera, pecuaria y agrícola (Sistema Ferroviario Nacional de Venezuela, 2018).

Venezuela también maneja el Sistema Ferroviario Norte Llanero, cuya dirección es de este a oeste, cruza por el estado de Monagas, Anzoátegui, Guárico, Cojedes, Portuguesa, Barinas y Táchira, mientras que el sistema ferroviario centro - sur, abarca el estado de Guárico, Apure y Bolívar (Sistema Ferroviario Nacional de Venezuela, 2018).

El Sistema Ferroviario Oriental, vincula al estado de Sucre, Anzoátegui, Monagas y Bolívar. Siendo el sistema Ferroviario Occidental, la unión de estados como Zulia, Portuguesa, Trujillo, Lara y con la República de Colombia. Esta ruta permitirá el desarrollo de la industria minera, con recursos como el carbón y los fosfatos (Instituto de Ferrocarriles del Estado, 2018).

- **Relaciones con la CAN**

El bloque económico latinoamericano se remonta a 1969, cuando Ecuador, Bolivia, Colombia, Chile, y Perú firmaron el Pacto Andino para conformar su unión. En 1972 Venezuela se incorpora y en 1976 Chile decide retirarse por la dictadura de Pinochet. Es así, como los países miembros restantes formarían el bloque económico andino conocido como CAN (Dirección Nacional Jurídica, 1969).

A pesar de que este bloque de integración estipuló ciertas normativas y decretos para la estabilidad, integración y mejoras para el desarrollo de cada uno de los integrantes, no se logró cumplir con sus principios fundamentales, acerca del dialogo y concesión sobre temas que afecten al bloque (Malamud, 2006).

El 19 de abril del 2006, durante una reunión realizada en Asunción de Paraguay, el presidente a cargo de Venezuela, Hugo Chávez, anunció inesperadamente su salida del bloque de integración subregional. Esto se atribuyó a su malestar con los tratados de libre comercio firmados por Colombia y Perú con Estados Unidos (Malamud, 2016).

Por el contrario, Colombia y Perú no se sentían responsables del retiro venezolano de la CAN, puesto que ellos justificaron que su relación con Estados Unidos, está

amparada en la “Decisión 598” de la CAN, la cual indica que en caso de no poder negociar comunitariamente, se autoriza a los países a realizar negociaciones bilaterales, en busca de incrementar su oferta exportable (Malamud, 2016).

El día de la declaración de Venezuela, el grupo negociador de la CAN, se encontraba en conversaciones con la UE para realizar acuerdos comerciales, al darse la noticia del retiro venezolano, no se puede negar que se desestabilizaron los proyectos y principios del bloque económico, sin embargo el presidente peruano de ese período, Alejandro Toledo reiteró el interés que tenía el bloque de la CAN de continuar la negociación con la UE, aunque esto signifique no tomar en cuenta a Venezuela (Fernández & Pineda, 2006).

Días más tarde, el presidente de Bolivia, Evo Morales dio anuncio de la nacionalización de los hidrocarburos, esto repercutió negativamente en Argentina y Brasil, al ser los mayores compradores del gas boliviano (Malamud, 2016).

A simple vista, se puede observar la ruptura interna de la CAN, debido al incumplimiento de sus ideales y los roces existentes entre los países. Colombia y Perú, que responsabilizan a Venezuela de la desintegración del bloque, mientras que Bolivia lo apoya y Ecuador que optó por un panorama más neutral; muestras que impiden llegar al diálogo y a la solución del conflicto (Fernández & Pineda, 2006).

Venezuela al abandonar la CAN, buscó la mayor presencia de su régimen bolivariano, esta vez en el bloque del Mercosur. Esto no fue una decisión al azar, puesto que este bloque comercializa alrededor de 150.000 millones de dólares al año, a diferencia de los 9.000 millones de dólares al año de la CAN. Sin embargo, Mercosur también se encuentra en riesgo, ya que Argentina y Brasil, no estaban de acuerdo con el acercamiento del país venezolano hacia Paraguay y Uruguay. Aquí también comenzaron a existir malestares como la queja de Paraguay y Uruguay en contra de los privilegios y abusos argentinos y brasileños; además Argentina mostró su desacuerdo hacia la construcción de las fábricas de celulosa en Uruguay, razones por las que el presidente Hugo Chávez realizó críticas severas al Mercosur (Fernández & Pineda, 2006).

Actualmente, los cancilleres de los países miembros del Mercosur, han decidido otorgar a Venezuela la suspensión política del bloque, un gesto que expresa el aislamiento de Maduro en la región, en oposición a la violación de las instituciones

democráticas, se busca que el país venezolano pare con su autoridad represora y dictatorial, lo que ha llevado al límite de la pobreza e inestabilidad a su pueblo (Hermida, 2017).

Adicional, es importante darse cuenta que el discurso venezolano va en contra de las negociaciones con Estados Unidos, sin embargo irónicamente, este país es el principal socio comercial de Venezuela, con el cual se ha alcanzado un 25% aproximadamente del total del comercio del país (Hermida, 2017).

Al final de cuentas, se observa que tras 12 años de la decisión venezolana, resulta evidente que los problemas de Venezuela no guardan relación directa con la CAN, con el MERCOSUR, o con los TLC's, sino a una inestabilidad e incertidumbre política que no permite lograr un próspero desarrollo del país en aspectos como inversiones, competitividad, tecnología y producción (Hermida, 2017).

3.1.2.2 Relaciones comerciales con China

Venezuela, a lo largo de su historia siempre ha mantenido acuerdos de cooperación, inversión y comercio con China, siendo este uno de los mayores inversores con respecto a la extracción del petróleo, es así como actualmente China mantiene interés en reactivar 800 pozos en la Faja Petrolífera del Orinoco, en el estado Anzoátegui (TeleSur, 2017).

Además, estos dos países firmaron nuevos acuerdos destinados a fomentar la economía, agricultura, educación, infraestructura y energía, mediante esto 27 acuerdos se suscribieron con el actual presidente Nicolás Maduro, en honor a la gran relación bilateral con su antecesor Hugo Chávez (Gobierno Bolivariano de Venezuela, 2017).

3.2 Presentación y Análisis de resultados

3.2.1 Oportunidades y retos para la CAN

3.2.1.1 Comparación de la infraestructura y vialidad

A continuación se realizará un cuadro comparativo, que nos permitirá tener un breve resumen acerca de la infraestructura que maneja cada miembro de la CAN incluyendo a Venezuela, esto nos ayudará a establecer un mejor análisis acerca de la conectividad que representaría el proyecto OBOR entre estos países.

Tab. 5. Comparación de Infraestructura

	Ecuador	Colombia	Perú	Bolivia	Venezuela
Puertos	6	4	7	1	7
Carreteras internacionales	Ruta Panamericana y Carretera Marginal de la Selva				
Aeropuertos	4	4	7	4	7
Red vial nacional	9660 km	19.306km	78.000km	16.054 km	71.168 km
Vías férreas	Turístico 452km	Turístico 2.611 km	Turístico 4.500 km	Comercial 3.491 km	Comercial 13.600 km

Elaborado por: Diana Erazo

De acuerdo a la investigación realizada, conocemos que existen proyectos de vialidad y de infraestructura en los 5 países, ya que han buscado incrementar su comercio y conectividad al disminuir tiempos y distancia. Esto favorecerá el crear un escenario más atractivo para China, permitiendo que el bloque de la CAN sea considerado una buena inclusión en el proyecto, sobre todo si se logra a reintegrar Venezuela, no solo por estar integrado de los países reconocidos como proveedores de materias primas, principalmente de petróleo, sino también por las alianzas, las negociaciones con empresas chinas y la búsqueda de nuevos atractivos para la inversión.

A pesar de que se tiene proyectos de infraestructura, la mayoría necesita inversión para poder cumplir con los estándares de calidad de los procesos, volviendo de esta

manera más competitivos a los puertos y aeropuertos frente al resto del mundo, aumentando el manejo de la carga y pasajeros, en menos tiempos y de manera más eficiente. A su vez, el acceso vial nacional, el mantenimiento de carreteras y líneas férreas permiten realizar actividades en menores tiempos y reduciendo costos, que en el proyector OBOR resultan ser de gran relevancia puesto que esta propuesta se encamina a la unión de los países latinoamericanos a través de una red vial ferroviaria.

3.2.1.2 Infraestructura preexistente en América Latina para el proyecto OBOR

Para la viabilidad de este proyecto, se considera el empleo de las vías ya existentes en varios de los países, este es el caso de Colombia y Bolivia, que ya disponen de un plan de vialidad, que actualmente se encuentra en modernización o en inactividad debido a factores económicos, políticos o de seguridad. La investigación combina el uso de los ferrocarriles como medio de transporte de carga, además de implementar en ciertos lugares, la utilización de trenes de alta velocidad.

Para sustentar el presente trabajo, se hizo una investigación acerca de viabilidad de la construcción de líneas férreas en los países de la CAN, para esto se habló con el Ing. Alfredo Sánchez, quién nos ha brindado una visión en la parte de ingeniería civil, creando así una propuesta de la trayectoria de la ruta, que más adelante podría llevarse a cabo a través de estudios de terreno y vialidad.

De acuerdo a su explicación, la alternativa tiene sus complicaciones debido al territorio en las cordilleras y al costo de la inversión, al necesitarse tecnología avanzada, para crear rutas privilegiadas y convenientes. Es oportuno, un estudio previo del territorio y zonas importantes que deben conformar nuestra ruta. En Ecuador, Perú y Colombia, las rutas férreas se han empleado mayormente para el sector turístico, mientras que Bolivia ha creado conectividad para fines comerciales.

Es aconsejable, analizar en qué parte las rutas pueden manejarse en tren y en que otras, se puede emplear la alta velocidad, la viabilidad de las vías férreas se da, siempre y cuando esta alternativa sea dedicada al comercio y carga, ya que ahí la inversión tendría sentido y recuperación a largo plazo.

3.2.1.3 Proyectos que podrían atraer inversión china

Es importante tener en cuenta que los países miembros de la CAN mantienen relaciones comerciales con China de manera independiente; sin embargo, el éxito de la propuesta es mostrar la fuerza que puede tener el bloque económico sobre el rumbo de desarrollo de América del Sur, al ser la conexión y un espacio territorial estratégico. Para esto, es de vital importancia coordinar iniciativas, proyectos y alianzas que sean un atractivo para la inversión china.

Es así, como el caso del posible reingreso de Venezuela en la organización, resulta un asunto muy importante al considerar que este país tiene la mayor cantidad de reservas petroleras en el mundo, incrementando así la fuerza en la negociación ante China. A la vez, Venezuela buscaba crear más competitividad y desarrollo de su nación, creando proyectos de integración, uno de los principales era el que se mantenía con Colombia, que buscaba la construcción de un poliducto y oleoducto para la exportación directa a Asia del crudo venezolano.

Asimismo, Colombia también tiene proyectos de infraestructura con China (a pesar de que estos quedaron inconclusos a causa del terrorismo) que buscan entablar conexión vial férrea para la mejora del comercio y que se podría retomar más adelante. Igualmente, un atractivo que no pasa desapercibido es las salidas privilegiadas que posee Colombia hacia los dos océanos.

Otro país que se une con un atractivo para China, es Ecuador, actualmente dispone del proyecto de la refinería del Pacífico, que además de la concesión que intentan obtener algunas empresas chinas, la refinería brindaría la posibilidad de que el petróleo venezolano, pueda ser refinado en Ecuador, un país cercano y con un costo de mano de obra competitivo.

No es difícil darnos cuenta que los países latinoamericanos están privilegiados por sus recursos, a pesar de que estos en su mayoría son materias primas. Al encontrarse en rumbo a mejorar su desarrollo, estos países deben innovar en alternativas que atraigan compradores del resto del mundo, para lo cual se deben crear proyectos basados en estudios más rigurosos y con un seguimiento más detallado, puesto que algunos se sobrevaloran, se concesionan erróneamente y después quedan sin culminar, afectando así la economía, el ansiado crecimiento económico y mejora de la calidad de vida de sus pueblos.

3.2.1.4 Resultados del análisis geopolítico

De acuerdo al análisis geopolítico realizado, se considera relevante el posible reingreso de Venezuela a la agrupación, ya que aportaría mayor fuerza de negociación, y la CAN alcanzaría la suficiente cuota de participación en América del Sur para representar un atractivo para China. Además, sería la conexión del resto de países de esta zona que más adelante desearían unirse a la ruta férrea del proyecto chino, como es el caso de Brasil que se encuentra en la lista de participantes del proyecto chino y Chile que expresó su interés en este ideal de integración.

3.2.1.5 Resultados del análisis del estado de la integración en la CAN

El análisis de la integración entre países nos permite concluir que diferentes factores fomentan la integración de los miembros de la CAN. Sin embargo, actualmente la integración se encuentra en fase de estancamiento, debido a la falta de proyectos que puedan fomentarla de forma cumplida, y de actores interesados a su realización.

La propuesta planteada en esta investigación, busca que los países miembros de la CAN retomen los principios bajo los que se fundó el bloque, brinden seguridad y apoyo a su país hermano, Venezuela, para que conjuntamente representen una agrupación territorial poderosa en recursos. Además esto orienta a los países latinoamericanos a negociar más a fondo con China, que de acuerdo a los datos recolectados está entre los principales socios económicos de estos países, ya que se manejan acuerdos bilaterales y de inversión. Sabemos que el proyecto de las Nuevas Rutas de la Seda involucrará al continente asiático y europeo, por lo cual es una gran oportunidad de dinamizar y ampliar la oferta exportable de los productos latinoamericanos con el mundo.

3.2.1.6 Resultados del análisis de la situación de comercio exterior

De acuerdo al análisis de las balanzas comerciales, conocemos que actualmente se mantienen relaciones comerciales entre los miembros de la CAN y Venezuela con China, y esto da fuerza a la idea según la cual la realización del proyecto OBOR

representaría un incremento económico tanto para Ecuador, como para los demás países considerados.

De lo analizado podemos recalcar que los países latinoamericanos son proveedores mayormente de materias primas y principalmente de petróleo; mientras que por el otro lado importan aparatos relacionados con la tecnología desde China.

Para esto también se enfrentará (por líneas generales) el tema de las infraestructuras de los países, puesto que estas representan las vías de acceso (entrada y salida) entre los países, mostrando que actualmente estos disponen de acceso terrestre entre ellos y otros países sudamericanos, además poseen salidas a los océanos e infraestructura orientada al comercio exterior.

3.2.2 Ventajas de un eventual reingreso de Venezuela a la CAN

Debido a la crisis que vive Venezuela, se ha empezado un debate acerca de la importancia del reingreso del país en el bloque de integración de la CAN, proyectando la posibilidad de un rescate económico frente a la crisis que se vive actualmente en el país, consiguiendo una mayor estabilidad política, social, comercial y económica. Las ventajas que podría tener el país venezolano con su posible reingreso serían: el abastecimiento de alimentos bajo las premisas de la CAN, ya que esto recuperaría la tranquilidad y promovería el desarrollo de la nación, paso importante para resurgir de la crisis actual; el reanudar los beneficios que poseen legalmente los países que pertenezcan a la CAN, entre los cuales existe la disminución de los costos de producción y distribución de algunos productos importantes para la vida cotidiana, aquí constan los de higiene corporal y de higiene doméstica; se ampliaría el financiamiento para la producción de químicos para el sector agrícola. Ser parte de este bloque también representa obligaciones y beneficios en cuanto a aranceles preferenciales, normativa y cooperación. Además de permitir la libre circulación de los ciudadanos por todos los países que integran el grupo.

Al analizar esta situación, cabe recalcar que participar en el proyecto chino, aumentaría la acogida de los productos venezolanos y del resto de los miembros del bloque, ya que podrían ser más cotizados al incrementar sus socios comerciales y al mejorar sus preferencias arancelarias con los mismos.

De acuerdo a la propuesta planteada en este trabajo, el retorno de Venezuela en la CAN representa un punto neurálgico para la implementación de la idea expuesta, debido a que para realizar una extensión de las Nuevas Rutas de la Seda en América Latina, es necesario atraer la inversión de China, y esta podría dirigirse hacia el subcontinente en cuestión por la posibilidad de adquirir mayores cantidades de petróleo venezolano, existiendo la infraestructura adecuada para llevarlo a China más fácilmente, y la posibilidad de refinarlo gracias a la Refinería del Pacífico. Venezuela se beneficiaría de un regreso a un esquema económico integrado, que podría abrirle la posibilidad de acceso a mejores formas de desarrollo.

3.2.3 Propuesta del posible trayecto del proyecto OBOR en la CAN más Venezuela

El mundo ha cambiado considerablemente con el pasar del tiempo. Las barreras de espacio y tiempo se han acortado gracias a la tecnología; los viajes y el tratar con personas de diferentes culturas es un asunto muy presente en la actualidad. Debido a eso, es necesario estudiar formas que ayuden la interconexión entre los países, y las infraestructuras, frecuentemente, responden a esta necesidad.

Por eso, para el presente trabajo, se presenta una propuesta otorgada en criterio de un experto en ingeniería civil, para orientar cual sería la posible ruta que direccionaría el proyecto chino, teniendo en consideración las zonas y recursos de peso en cada país, las rutas accesibles por el territorio, las entradas y salidas directas como lo son puertos, aeropuertos y conexión de fronteras.

La ruta propuesta recorrerá los países de la CAN más Venezuela mediante una red férrea. Hay que considerar que Brasil ya consta como miembro en el proyecto OBOR y que Chile está interesado en participar en el mismo, lo cual además, otorgaría a los países considerados en esta investigación un papel de conexión entre las dos potencias económicas. En este sentido, la red vial constituiría la unión entre los países de América del Sur. Para establecer la propuesta de esta ruta, se han considerado aspectos importantes de cada país, como sus ciudades de relevancia política y económica, como también la infraestructura que poseen y que representa una ventaja frente al escenario mundial por su posición geográfica, tales como sus puertos, aeropuertos, carreteras y red férrea.

A continuación se realizará un cuadro informativo, que nos brindará una presentación de las ciudades de relevancia para el proyecto de infraestructura que se desea plantear, esto nos dará un mejor análisis acerca de los puntos neurálgicos para el proyecto chino de las rutas de la seda.

Tab. 6. Ciudades relevantes

	Ciudades relevantes	Puertos	Aeropuertos
Venezuela	-Caracas -Maracaibo -Valencia	-P. Cabello -P. Maracaibo -P. El Tablazo en Maracaibo -P. La Ceiba -P. Ordaz -P. Palúa en Guayana	-A. Simón Bolívar en Maiquetía -A. La Chinita en Maracaibo
Colombia	-Bogotá -Cali	-P. Buenaventura en Bahía de Buenaventura -P. Santa Marta en Bahía de Santa Marta -P. Cartagena -P. Barranquilla	-A. El Dorado en Bogotá -A. Ernesto Cortissoz en Barranquilla -A. José María Córdova en Medellín -A. Alfonso Bonilla Aragón en Cali
Ecuador	-Quito -Guayaquil -Machala -Ambato	-P. Esmeraldas -P. Manta -P. La libertad -P. Guayaquil -P. Bolívar en Machala	-A. Mariscal Sucre en Quito -A. José Joaquín de Olmedo en Guayaquil -A. Mariscal Lamar en Cuenca
Perú	-Lima -Arequipa -Trujillo -Chiclayo -Iquitos -Piura -Cusco	-P. Callao en Lima -P. Matarani en Arequipa -P. Marcona en San Juan de Marcona -P. Ilo -P. Paita en Piura -P. Salaverry en la Libertad -P. Pisco	-A. Jorge Chávez en el Callao -A. Teniente Alejandro Velasco Astete en el Cusco -A. Pedro Canga Rodríguez en Tumbes -A. Guillermo Concha Ibérico en Piura -A. Carlos Martínez de Pinillos en Huanchaco -A. Coronel Francisco Secada Vignetta en Iquitos -A. Rodríguez Ballón en Arequipa
Bolivia	-Sucre -La Paz	-P. Quijarro	-A. Viru Viru en Santa Cruz de la Sierra -A. El Alto en La Paz -A. Jorge Wilstermann en Cochabamba

Elaborado por: Diana Erazo

De esta forma, también Venezuela aprovecharía su infraestructura, y particularmente su sistema ferroviario. La ruta diseñada, entonces recuperará la red de ferrocarriles ya existente en Venezuela que cruza los siguientes estados: Bolívar, Guárico, Sucre, Anzoátegui, Miranda, Vargas, Carabobo, Portuguesa, Trujillo, Mérida, Táchira, y Zulia, permitiendo así la conexión con el país fronterizo Colombia. Cabe recalcar que esta ruta toca actualmente los puntos neurálgicos del país, cuales la capital Caracas y otras ciudades importantes desde el punto de vista del comercio.



Figura 56. Alternativa de red vial ferroviaria en Venezuela
Elaborado por: Diana Erazo

También Colombia cuenta con una doble línea de ferrocarriles. Para crear una conexión con Venezuela es necesario extender la red al estado de César, y pasando por la estación ya existente de Santa Marta (en el departamento de Magdalena), se recomienda aumentar un tramo que estacione en Barranquilla (en el departamento del Atlántico). Sin embargo, desde Santa Marta es ya posible seguir con la Red Férrea del Atlántico que pasa por Santander, Boyacá, Antioquia, Cundinamarca (Bogotá). Desde ahí, la ruta se conecta con el departamento de Caldas donde empieza la Red

Férrea del Pacífico que atraviesa también los departamentos colombianos de Quindío, Risaralda y Valle del Cauca. Cabe recalcar que esta ruta abarca todas las ciudades más importantes del país, entre las cuales la capital Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, entre otras. Sin embargo, es necesaria la extensión del último tramo de ferrocarril hacia el departamento de Cauca y Nariño, que permitirían la conexión con el territorio ecuatoriano.



Figura 57. Alternativa de red vial ferroviaria en Colombia
Elaborado por: Diana Erazo

Como se ha dicho anteriormente el actual ferrocarril ecuatoriano no es apto para el comercio. Razón por la cual se ha decidido proponer una ruta completamente nueva. Esta empezaría por la provincia de Esmeraldas, y prevería una desviación hacia la capital Quito (en la provincia de Pichincha). De ahí pasaría por Manabí, Santa Elena, Guayas, El Oro y Loja. Esta ruta que es principalmente costera, debería prever desviaciones hacia la sierra en correspondencia de las ciudades

comercialmente más importante, por ejemplo Ambato; mismas que podrían implementarse debido a los recursos generados por este sistema de conexión.



Figura 58. Alternativa de red vial ferroviaria en Ecuador
Elaborado por: Diana Erazo

Al no contar Perú con una red de ferrocarriles válida, también en este caso se ha propuesto el diseño de una nueva red que prosiguiendo desde Loja se conectaría con el territorio peruano, a través del departamento de Piura y de Tumbes. Seguiría pasando por el mismo camino de su red vial nacional, que tiene como objetivo la conexión del norte con el sur del territorio, y que podría descongestionar el tráfico ciudadano. Pasará por los departamento de: Lambayeque, Cajamarca, La Libertad, Ancash, por su capital Lima (departamento de Lima), de Junín, Huancavelica, e Ica, Ayacucho, Cusco (departamento del Cuzco), Apurímac, Arequipa, Moquegua, hasta el desaguadero en Puno (departamento de Puno).



Figura 59. Alternativa de red vial ferroviaria en Perú
 Elaborado por: Diana Erazo

Aquí se daría conexión con la Paz en Bolivia aprovechando de la red de ferrocarriles ya existente. Esta se compone de la vía occidental que conectaría al país boliviano con Perú y Argentina, a través de los departamentos de La Paz, Oruro y Potosí; y de la ruta oriental que une a Bolivia a Brasil y Argentina, mediante el paso por los departamentos de: Beni, Cochabamba, Chuquisaca y Tarija.

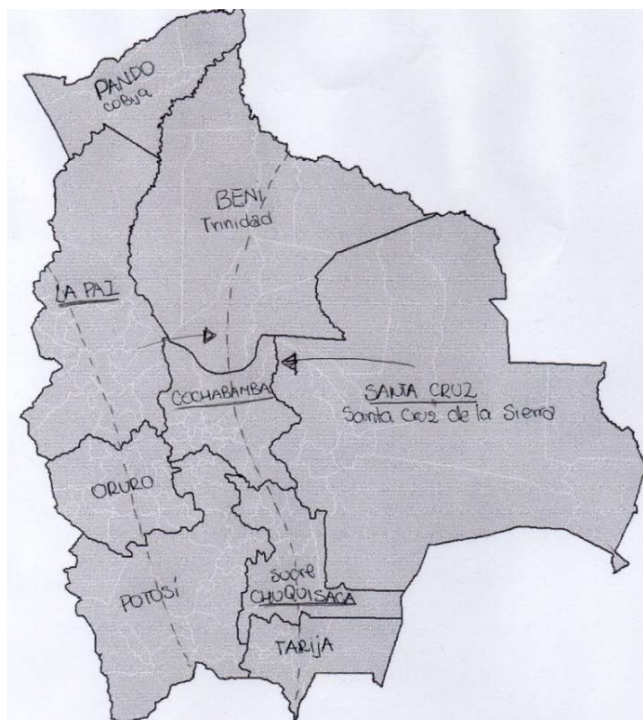


Figura 60. Alternativa de red vial ferroviaria en Bolivia
Elaborado por: Diana Erazo

Mediante el análisis realizado en el presente trabajo, podemos hallar la viabilidad de nuestra alternativa para los miembros de la CAN, conociendo puntos de gran importancia para la realización de esta alternativa.

La propuesta busca una integración entre los miembros de la CAN, a un proyecto que al llevarse al cabo, representaría más del 75% del comercio mundial, los países al ser ya socios con China, y al tener inversión de parte de este país, orientado a infraestructura, permite considerar el interés de cada uno por participar de las rutas de la seda, proyecto en el cual se tendría mejor ritmo y oportunidad de negociación como bloque económico. Una ventaja que busca esta alternativa es salvaguardar la Amazonía, ya que esta alternativa suplantaría al corredor bioceánico, en el cual Ecuador y Perú tenían gran interés por la conectividad directa con Brasil. Como reto, se necesita cooperación entre los miembros, sobretodo en el sector político que ha pausado y ha desmejorado relaciones comerciales en el pasado, sin embargo se debe regresar al objetivo de la integración, y principios que dieron vida a la CAN, los cuales buscaban la unidad y el apoyo entre los pueblos.

Ecuador, se encuentra en busca del desarrollo y evolución de la refinería del Pacífico en Manabí, a pesar de que este proyecto ha tenido muchas complicaciones con respecto a su construcción e inversión, no se debe descartar que si se llegara a realizar con éxito, esto incrementaría la intención de competir y cambiar su matriz productiva frente al entorno mundial, lo cual daría un valor agregado al petróleo crudo que produce. Esto podría significar un gran atrayente para China, dueño y visionario del proyecto OBOR. Además el auge de nueva tecnología y un proyecto tan grande, serviría al país para formar parte de un atractivo mundial, que incrementaría no solo el comercio nacional, sino que también sectores como la educación, empleo, turismo, entre otros, darían una nueva imagen a como han sido considerados los países latinoamericanos para las potencias.

A pesar de la salida de Venezuela en la CAN, los países miembros siguen sus negociaciones, y búsqueda de entablar acuerdos con la UE, lo que demostraría que se tiene una orientación de llegar a mercados europeos, y al celebrar acuerdos bilaterales con China, han logrado la cooperación, inversión y comercio de este país con América Latina, siendo un punto a favor a la participación en el proyecto OBOR.

Si Venezuela lograra salir del estancamiento político, que ha hecho de un país rico en recursos, sobretodo en oro negro, una nación que muere de hambre, debido en gran parte a las medidas que han sido impuestas por la visión socialista de sus líderes, pero al conocer la desconformidad de sus ciudadanos, se debe tener en cuenta la necesidad de un proyecto, el cual permitiría recuperar su economía mediante una estructura para el transporte.

Es así como se puede demostrar la viabilidad del planteamiento realizado, ciertamente existen desafíos como los arreglos políticos de cada país, los acuerdos de negociación laboral con China, la construcción e inversión de la infraestructura, pero cada uno de los países tiene su atrayente mundial, además del petróleo, han entablado relaciones de cooperación, comerciales y de inversiones ya con el país chino, por lo cual no es difícil pensar que el plan del gigante asiático sea mejorar su economía, con un proyecto que brinde desarrollo y que a su vez le cree dependencia y control sobre el comercio mundial, convirtiéndose cada vez en un eje más fundamental en el mundo, y que permita el desarrollo de todos los países que formen parte de esta iniciativa.

CAPÍTULO 4

CONCLUSIONES

- La alternativa es prometedora y cobra fuerza si se cuenta con el reingreso de Venezuela al bloque económico, ya que representaría una porción considerable territorial y sería la conexión para el resto de los países. A la vez que por su reserva petrolera incrementa la oportunidad para el bloque de la CAN.
- Venezuela se encuentra suspendida del Mercosur, además que en este bloque los productos venezolanos tienen como competencia a las manufacturas de Brasil y Argentina. Mientras que en la CAN, los productos exportables de Venezuela tienen gran mercado y mejor acogida dentro del mismo bloque.
- Venezuela a pesar de no haber regresado todavía al bloque económico, mantiene hasta el momento relaciones bilaterales, lo cual en un futuro podría tomar fuerza en la idea de su retorno.
- El proyecto chino es una alternativa que englobará la mayor parte del comercio mundial, por lo que participar de este genera opciones de desarrollo a los países latinoamericanos.
- En el proyecto de las nuevas rutas de la seda, Brasil ya es tomado en cuenta como participante y Chile ha mostrado su interés en integrar también esta idea.
- El proyecto OBOR conecta al continente asiático y europeo, por lo que los países latinoamericanos que participen de este, incrementarán sus socios comerciales y oferta exportable.
- Ecuador, Colombia, Bolivia, Perú y Venezuela son socios comerciales de China individualmente, y hasta la fecha han entablado diversos proyectos con miras a una mejor integración.
- Latinoamérica sobresale como exportador de materias primas, principalmente de petróleo; factor que atrae a la inversión China, sin embargo existen otros proyectos que aumentan el interés y la viabilidad de este estudio.
- El bloque de la CAN más Venezuela, posee gran ubicación geográfica, debido a las salidas hacia los océanos, incrementando su oportunidad de reducir costos y tiempo en movilización de carga. '

- El estudio realizado se adhiere a los principios bajo los cuales se fundó la CAN, persiguiendo la unión e integración latinoamericana.
- La integración entre los miembros de la CAN más Venezuela, se reforzaría a partir de la inversión en infraestructura vial.
- Todos los países miembros de la CAN más Venezuela, poseen infraestructuras destinadas al comercio exterior, las cuales brindan mayor conexión.
- La idea de conectar gran parte de Latinoamérica es viable bajo un buen estudio del suelo y guiándose de modelos viales europeos.
- El uso del ferrocarril y la alta velocidad representan una inversión que puede ser recuperada, si este medio se emplea para movilización de carga únicamente.

RECOMENDACIONES

- Reformular la política exterior ecuatoriana con el fin de fomentar el diálogo entre los países para solucionar las controversias, considerando la importancia de la participación de Venezuela en el proyecto, para que puedan unir fuerzas a la vez que el país venezolano sale de la crisis actual.
- Establecer entre el bloque de la CAN más Venezuela, los productos que sostienen la economía de cada uno, los cuales serían ofertados hacia el resto del mundo en el proyecto de las nuevas rutas de la seda.
- Incentivar mediante una coordinación de las acciones diplomáticas el reingreso de Venezuela a la CAN.
- Proponer un plan demostrando el interés por parte de los países analizados, para la inclusión en el proyecto OBOR.
- Evaluar la posibilidad de conectar a los países miembros de la CAN más Venezuela al territorio brasileño y chileno, ya que representaría un atractivo para China, el unir gran parte de América del Sur.
- Fomentar las relaciones con China, incluyendo el campo de la tecnología, educación y cultura.

- Mejorar la oferta exportable de los países latinoamericanos, con productos más elaborados que presenten valor agregado, para no sobresalir únicamente por el petróleo.
- Reforzar la integración a partir de proyectos de común interés que permitan crear lazos más fuertes entre los miembros de la CAN.
- Establecer por parte de los gobiernos de los países, un presupuesto económico direccionado a proyectos conjuntos que permitan un avance como CAN.
- Invertir en mejorar y mantener la infraestructura vial que poseen actualmente los países miembros de la CAN más Venezuela.
- Estudiar los modelos viales, que han logrado sobrellevar dificultades relativas a la morfología territorial.
- Priorizar la movilización de carga en el proyecto férreo propuesto, para recuperar la inversión y reducir tiempos de traslado comparado con otros medios.

BIBLIOGRAFÍA

- *Instituto Nacional de Estadística e Informática*. (1990). Obtenido de <http://www.inei.gob.pe>
- (2011). *El Telégrafo*. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/informacion-general/1/solo-4-de-32-aeropuertos-tienen-calificacion-a-en-ecuador>
- (2016). *El Ciudadano*. Obtenido de <http://www.elciudadano.gob.ec/el-96-de-la-red-vial-estatal-se-encuentra-en-perfectas-condiciones/>
- (2017). *Gestión*. Obtenido de <https://gestion.pe/economia/superavit-balanza-comercial-peru-llegaria-us-5-296-millones-2017-141333>
- Academic. (2017). Obtenido de <http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/1165722#Puertos>
- Administración Boliviana de Carreteras. (2017). *Mapa vial de Bolivia*. Obtenido de <http://www.abc.gob.bo/>
- Administración de Servicios Portuarios de Bolivia. (2016). Operaciones de Bolivia.
- Administradora Boliviana de Carreteras. (2017). Recuperado el 15 de Febrero de 2018, de <http://www.abc.gob.bo/mapas-de-la-red-vial-fundamental>
- Aeropuertos del Mundo. (2017). Recuperado el 2017, de <https://www.aeropuertosdelmundo.com.ar/america/sur/colombia/aeropuertos/el-dorado.php>
- Agencia Efe. (10 de Marzo de 2017). Colombia busca inversiones de las empresas chinas. *El Espectador*, pág. En línea. Recuperado el 14 de Enero de 2018
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2011). Recuperado el 19 de Marzo de 2018, de <http://www.ani.gov.co/proyecto/ferreo/corredor-ferreo-buenaventura-la-tebaida-red-ferrea-del-pacifico-21811>
- *Agencia Nacional de Infraestructura*. (2011). Recuperado el 18 de Enero de 2018, de <http://www.ani.gov.co/proyecto/ferreo/corredor-atlantico-santa-marta-chiriguana-red-ferrea-del-atlantico-21808>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2011). *Agencia Nacional de Infraestructura*. Recuperado el 18 de Enero de 2018, de <http://www.ani.gov.co/proyecto/ferreo/corredor-atlantico-santa-marta-chiriguana-red-ferrea-del-atlantico-21808>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (03 de noviembre de 2015). *Agencia Nacional de Infraestructura*. Obtenido de <https://www.ani.gov.co/carreteras2>
- Agencia Peruana de Noticias. (27 de Septiembre de 2017). Perú busca atraer inversiones mineras en China Mining 2017. *Andina*, pág. En línea. Recuperado el 23 de Enero de 2018

- Anaya, E. M. (2013). *Instrumentos de Investigación*. Bogotá: N/a.
- Autopista Francisco Fajardo. (18 de Enero de 2012). Recuperado el 20 de Marzo de 2018, de <http://autopistafranciscofajardo.blogspot.com>
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas. (2018). *Puertos Esmeraldas*. Recuperado el 12 de Enero de 2018, de <http://www.puertoesmeraldas.gob.ec/index.php/el-puerto/ubicacion-estrategica#>
- Autoridad Portuaria de Guayaquil. (2018). *APG*. Recuperado el 05 de Febrero de 2018, de <http://www.apg.gob.ec/servicios/facilidades>
- Autoridad Portuaria de Manta. (2018). *Puerto de Manta*. Recuperado el 23 de Enero de 2018, de <http://www.puertodemanta.gob.ec/el-puerto/>
- Autoridad Portuaria del Puerto Bolívar. (2018). *Puerto Bolívar*. Recuperado el 04 de Febrero de 2018, de http://www.puertobolivar.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=174&Itemid=176
- Autoridad Portuaria del Puerto Santa Marta. (2018). Recuperado el 16 de Marzo de 2018, de <https://www.spsm.com.co>
- Ballesteros, C. I. (2015). Principales puertos y aeropuertos de Colombia. *Revista de Logística*. Obtenido de http://www.revistadelogistica.com/Puertosmaritimoscolombianos_n1.asp
- Banco Central de Reserva. (2017). *Banco Central de Reserva*. Recuperado el 2018, de <http://www.bcrp.gob.pe>
- Banco Central de Reserva del Perú. (2018). Recuperado el 2018, de <http://www.bcrp.gob.pe/>
- Banco Central del Ecuador. (2018). Recuperado el 2018, de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- *Banco Central del Ecuador*. (2018). Recuperado el 3 de Abril de 2018, de <https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial>
- Banco Mundial. (2010). *El Banco Mundial en América Latina y el Caribe*. Washington: Banco Mundial. Recuperado el 14 de Marzo de 2018, de http://siteresources.worldbank.org/INTLAC/Resources/LCR_RefGd_Spa.pdf
- Banco Mundial. (2016). *Banco Mundial*. Recuperado el 12 de Enero de 2018, de <https://datos.bancomundial.org/pais/china>
- Banco Mundial. (2017). *Infraestructura en América Latina y el Caribe: Nuevo motor de crecimiento*. Obtenido de <http://www.bancomundial.org/es/news/infographic/2017/04/13/infraestructura-en-america-latina-y-el-caribe-nuevo-motor-de-crecimiento>

- Baquero, I. O. (2014). Breve reseña histórica de las vías en Colombia. *Ingeniería Solidaria*, 10(17), 183-187. Obtenido de <https://revistas.ucc.edu.co/index.php/in/article/viewFile/880/777>
- Bárcena, J. (25 de Junio de 2017). Matarani: El puerto más importante del sur. *La República*, pág. En línea. Recuperado el 14 de Enero de 2018, de <http://larepublica.pe/sociedad/889178-matarani-el-puerto-mas-importante-del-sur>
- Basadre, J. (1970). *Historia de la República del Perú*. Lima.
- BBC news. (20 de Abril de 2006). Venezuela sale de la CAN. pág. En línea. Recuperado el 14 de Marzo de 2018, de http://news.bbc.co.uk/hi/spanish/latin_america/newsid_4924000/4924980.stm
- Bolivariana de Puertos S.A. (2017). *Puertos*. Obtenido de <http://www.bolipuertos.gob.ve>
- Borja, M. S., & Deniz, R. (23 de Octubre de 2017). *China, el socio feroz*. Quito: GK Ecuador.
- Boulnois, L. (2004). *La Ruta de la Seda*. Barcelona: Ediciones Península. Recuperado el 22 de Febrero de 2018
- Bravo, J. M. (10 de Octubre de 2014). Sistema de transportes por carreteras en Colombia. *El Mundo*. Obtenido de http://www.elmundo.com/portal/opinion/columnistas/sistema_de_transportes_por_carreteras_en_colombia_1.php#.WmBcJ67iZdh
- Buckland, R. (2012). Reyes de las materias primas. *BillMoyers.com*. (B. Moyers, Entrevistador) New York.
- Bula, M. F. (2014). *Origen del comercio internacional*. Montería: Redacción Economía y finanzas. Recuperado el 26 de Marzo de 2018, de <https://es.slideshare.net/dlafer/origen-del-comercio-internacional-40837432>
- Calderón, F. V. (2008). Elementos para una geopolítica de los megaproyectos de infraestructura en América Latina y Colombia. *Revista Colombiana de Geografía*, 7-21.
- Cárdenas, A. L. (2000). *Geografía de Venezuela*. Caracas: UPEL.
- Carmin, E. (20 de 10 de 2016). Noticias de América Latina y el Caribe. *NODAL*, pág. En línea. Recuperado el 12 de 09 de 2017, de Noticias de América Latina y el Caribe: <http://www.nodal.am/2016/10/uruguay-china-las-tesis-de-octubre-la-ruta-de-la-seda-por-eduardo-camin/>
- Cesarin, S., & Moneta, C. (2005). *China y América Latina. Nuevos enfoques sobre Cooperación y Desarrollo. ¿Una segunda Ruta de la Seda?* (Vol. 1). Buenos Aires: Susana Filippa.
- Cetina, M. d. (30 de 05 de 2017). *ININVESTAM*. Recuperado el 13 de 09 de 2017, de http://www.cesnav.edu.mx/ININVESTAM/docs/docs_analisis/da_26-17.pdf

- Chen, L. (2015). "Diplomacia china del ferrocarril" en América Latina. *Catálogo de Revisitas: Universidad Veracruzana*, 119-147.
- Ciudad FCC. (2017). Recuperado el 13 de Enero de 2018, de <http://www.ciudadfcc.com/es/-/puerto-de-el-callao-peru>
- Comunidad Andina. (26 de Junio de 2003). *Acuerdo de Cartagena (Decisión 563)*. Recuperado el 13 de Marzo de 2018, de <http://www.comunidadandina.org/Documentos.aspx>
- Comunidad Andina. (s.f.). *Biodiversidad*. Recuperado el 11 de Marzo de 2018, de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=133&tipo=TE>
- Comunidad Andina de Naciones. (2014). *Dimensión Económico Comercial de la Comunidad Andina*. Lima: CAN.
- Comunidad Andina de Naciones. (2017). *Resolución 782*. Cartagena de Indias: Comunidad Andina de Naciones.
- Conexión INTAL. (s.f.). *Perú busca negociar con China*. Obtenido de <http://conexionintal.iadb.org/2017/07/11/peru-busca-negociar-la-exportacion-de-productos-a-china/>
- Costa, C. R. (2006). *Los Puertos en el Transporte Marítimo*. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- *DatosMacro*. (s.f.). Obtenido de <https://www.datosmacro.com/paises/colombia>
- *Departamento Administrativo Nacional de Estadística*. (s.f.). Obtenido de <http://www.dane.gov.co>
- *Departamento Administrativo Nacional de Estadística*. (2017). Recuperado el 20 de Marzo de 2018, de http://sige.dane.gov.co/atlasestadistico/Pdf/Tomo_III_Economico.pdf
- Dirección Nacional Jurídica. (1969). *Pacto Andino*. Obtenido de <file:///C:/Users/Didi/Downloads/CONVENIO%20CAN-COMUNIDAD%20ANDINA.pdf>
- Downs, C. (2013). *Origen y Evolución de la Integración Económica*. Barcelona.
- Economipedia. (s.f.). Balanza comercial. Recuperado el 18 de Marzo de 2018, de <http://economipedia.com/definiciones/balanza-comercial.html>
- El Comercio. (30 de Enero de 2018). Moreno a interesados en la Refinería de Manabí: 'Al hacer negocios con nosotros tendrán completa seguridad jurídica'. Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/inversionistas-refineria-manabi-pacifico-seguridadjuridica.html>
- El Impulso. (10 de Junio de 2013). Copei: Sí Venezuela regresa a la CAN sería el rescate de la producción nacional. *El Impulso*, pág. Virtual.

- El Nacional. (30 de Octubre de 2017). Restablecido el paso en la autopista Caracas-La Guaira. *El Nacional*. Recuperado el 20 de Marzo de 2018, de http://www.el-nacional.com/noticias/sucesos/restablecido-paso-autopista-caracas-la-guaira_209880
- El Periódico de Aragón. (2010). La importancia de puertos y aeropuertos en el desarrollo. Obtenido de http://www.elperiodicodearagon.com/noticias/idear/importancia-puertos-y-aeropuertos-desarrollo_572512.html
- El Pitazo. (10 de Abril de 2017). Punto de control de la GN crea megacola de Guarenas a Caracas. *El Pitazo*. Recuperado el 20 de Marzo de 2018, de <https://elpitazo.com/ultimas-noticias/punto-control-la-gn-crea-megacola-guarenas-caracas/>
- El Tiempo. (07 de Febrero de 2016). Marginal de la Selva, la kilométrica vía que unirá a tres países. *El Tiempo*. Recuperado el 08 de Febrero de 2018, de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16503604>
- Ellis, R. E. (2014). *China on the Ground in Latin America. Challenges for the Chinese and Impacts on the Region*. Nueva York: The Political Economy of East Asia.
- Empresa Nacional de Puertos. (2016). Recuperado el 20 de Marzo de 2018, de <http://www.enapu.com.pe/web/contenido.php?id=1303753297>
- *Empresa Nacional de Puertos S.A.* (2016). Recuperado el 2018, de <http://www.enapu.com.pe/web/index.php>
- Empresa Nacional de Puertos S.A. (2016). *Empresa Nacional de Puertos S.A.* Recuperado el 10 de Marzo de 2018, de <http://www.enapu.com.pe/web/index.php>
- ENFE. (2017). *Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado* .
- Fernández, A. (01 de Junio de 2017). China dibuja un nuevo mapa mundi . *América XXI*. Recuperado el 12 de Marzo de 2018, de http://dangdai.com.ar/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=7890:orbo-un-proyecto-trascendente-y-sin-precedentes&catid=24:economia&Itemid=30
- Fernández, C., & Pineda, J. G. (2006). *Implicaciones de la salida de Venezuela de la CAN*. Buenos Aires: Rt Bourton.
- Ferrocarril Central Andino S.A. (2017). Obtenido de https://www.ferrocarrilcentral.com.pe/index_.php
- Flickr. (2018). Obtenido de <https://www.flickr.com/search/?text=puertos%20de%20bolivia>
- Fondo Monetario Internacional. (13 de Octubre de 2017). *Artículos de Actualidad*. Recuperado el 14 de Marzo de 2018, de

<https://www.imf.org/es/News/Articles/2017/10/13/NA101317-Latin-Americas-Recovery-on-Track-but-Long-Term-Growth-Weak>

- Fondo Monetario Internacional. (2015). Recuperado el 23 de Diciembre de 2017, de http://www.imf.org/external/ns/search.aspx?lan=esl&NewQuery=china&col=SITESL&page=10&sort=Score&Filter_Val=N&iso=&requestfrom=country&countryname=
- Fondo Monetario Internacional. (2016). *World Economic Outlook Database*. Washington: Fondo Monetario Internacional. Recuperado el 11 de Marzo de 2018, de <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2016/01/weodata/weorept.aspx?sy=2013&ey=2019&scsm=1&ssd=1&sort=country&ds=.&br=1&c=512%2C668%2C914%2C672%2C612%2C946%2C614%2C137%2C311%2C962%2C213%2C674%2C911%2C676%2C193%2C548%2C122%2C556%2C912%2C678%2C313%2C181%2C>
- Forosecuador. (2018). *Foros Ecuador*. Recuperado el 20 de diciembre de 2017, de <http://www.forosecuador.ec/forum/ecuador/directorio/172-listado-de-aeropuertos-de-ecuador>
- Giler, A. A. (2016). *El Comercio Internacional desde sus inicios*. Quito: PUCE. Recuperado el 26 de Marzo de 2018, de <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/12-teoria-clasica/214-inicios-del-comercio-internacional>
- Gobierno Autónomo Departamental Santa Cruz. (2017). Recuperado el 12 de Marzo de 2018, de http://www.santacruz.gob.bo/sczturistica/germanbush_municipio_puertoquijarro_datos/30000351
- Gobierno Bolivariano de Venezuela. (2017). *Firma de 27 nuevos acuerdos entre Venezuela y China beneficiarán el desarrollo de ambas naciones*. Obtenido de http://chile.embajada.gob.ve/index.php?option=com_content&view=article&id=336%3Afirma-de-27-nuevos-acuerdos-entre-venezuela-y-china-beneficiaran-el-desarrollo-de-ambas-naciones-&catid=3%3Anoticias-de-venezuela-en-el-mundo&Itemid=18&lang=es
- Gómez, D. R., & Valdeoriola Roquet, J. (2011). *Metodología de la Investigación*. Catalunya : Universidad Oberta de Catalunya.
- Guardia Nacional de Venezuela. (2018). Recuperado el 10 de Marzo de 2018, de <http://www.guardia.mil.ve>
- Hermida, X. (06 de Agosto de 2017). Mercosur decide la “suspensión política” de Venezuela y consuma el aislamiento de Maduro. *El País*, pág. sn.
- HispanTV. (2017). Alianza País no puede ocultar más su ruptura. Obtenido de <http://www.hispantv.com/noticias/ecuador/358255/alianza-pais-moreno-correa-tensiones>

- IContainers. (s.f.). *Transporte Marítimo a Ecuador*. Obtenido de <https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/ecuador/>
- Instituto de Ferrocarriles del Estado. (2018). Obtenido de <http://www.ife.gob.ve>
- Instituto Nacional de Estadística. (30 de abril de 2016). Recuperado el 20 de Abril de 2018, de <https://www.ine.gob.bo/>
- Instituto Nacional de Estadística. (2017). Obtenido de <http://www.ine.gob.bo/>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2010). *censo de poblacion y vivienda*. Recuperado el Enero de 30 de 2018, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/institucional/home/>
- *Instituto Nacional de Vías*. (2017). Recuperado el 10 de enero de 2018, de <https://www.invias.gov.co>
- Instituto Nacional de Vías de Colombia. (2013). *Marginal de la Selva*. Recuperado el 18 de Marzo de 2018, de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/servicios-al-ciudadano/proyectos-invias/corredores-para-la-prosperidad/1772-marginal-de-la-selva-2/file>
- Instituto Nacional del Emprendedor. (2013). *Importancia de la exportación*. Obtenido de <http://www.contactopyme.gob.mx/guiasempresariales/guias.asp?s=10&g=5&sg=32>
- Isbell, P. (2008). Energía y Geopolítica en América Latina. *Documento de trabajo N°12/2008*. Real Instituto Elcano.
- Kruszewski, C. (1940). Germany's Lebensraum. (C. U. Press, Ed.) *American Political Science Review*, 34, 964-975. Recuperado el 03 de Diciembre de 2017, de <http://dx.doi.org/10.2307/1949220>
- La Razón. (Julio de 2015). Empresas chinas invierten en Bolivia atraídas por el crecimiento del país latinoamericano. *La Razón*, pág. En línea. Recuperado el 16 de Octubre de 2017
- Logacho, D. (11 de Mayo de 2013). *Comunidad de Comercio Exterior*. Recuperado el 24 de Febrero de 2018, de http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blog/show?id=2927438%3ABlogPost%3A81553&commentId=2927438%3AComment%3A295123&xg_source=activity
- Mackinder, H. (1904). The Geographical Pivot of History . *The Geographical Journal* , 421 - 437.
- Mackinder, H. J. (1904). *The geographical pivot of history* (Vol. 23). Reino Unido: The Geographical Journal.
- Malamud, C. (2006). *La salida venezolana de la Comunidad Andina Naciones y sus repercusiones sobre la integración regional latinoamericana*. Obtenido de

http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/dt28-2006

- Malamud, C. (2006). *La salida venezolana de la Comunidad Andina y sus repercusiones sobre la integración regional latinoamericana*. Madrid: Real Instituto de Estudios Internacionales y Estratégicos . Recuperado el 26 de Junio de 2018, de <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2009/02475.pdf>
- Malamud, C. (08 de Noviembre de 2016). *Real Instituto Elcano*. Obtenido de http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/6caaf0804f0186a5baedfe3170baead1/272_Malamud_salida_venezolana_CAN.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=6caaf0804f0186a5baedfe3170baead1
- Manetto, F. (25 de Noviembre de 2017). Las promesas y las críticas marcan el primer aniversario de la paz en Colombia. *El País*, pág. En línea. Obtenido de https://elpais.com/tag/proceso_paz_colombia/a
- Marine Traffic. (2017). Recuperado el 10 de Marzo de 2018, de <https://www.marinetraffic.com/>
- Mellado, R. (21 de Agosto de 2012). *Nuestra Vuelta al Mundo*. Recuperado el 24 de Febrero de 2018, de <http://vueltaalmundo.travel/bolivia/1413.html>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2018). *Tratado de Libre Comercio entre el Perú y China*. Recuperado el 10 de Marzo de 2018, de http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=42&Itemid=59
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2018). *Acuerdos Comerciales y de Inversión*. Recuperado el 10 de Marzo de 2018, de http://www.tlc.gov.co/publicaciones/6420/acuerdos_internacionales_de_inversion_vigentes
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. (2017). *Gobiernos de Ecuador y China firmaron siete convenios bilaterales en cooperación, comercio y seguridad*. Recuperado el 10 de Enero de 2018, de <http://www.cancilleria.gob.ec/gobiernos-de-ecuador-y-china-firmaron-siete-convenios-bilaterales-en-cooperacion-comercio-y-seguridad/>
- Ministerio de Transporte. (2017). Recuperado el 18 de Marzo de 2018, de <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=FAQ&IFuncion=viewPreguntas&id=68>
- Ministerio de Transporte Colombia. (2015). *Ministerio de Transporte Colombia*. Obtenido de <file:///C:/Users/Didi/Downloads/Transporte%20en%20Cifras%20-%20Estadisticas%202015.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2011). *Boletín estadístico de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*. Guayaquil: Ministerio de

Transporte y Obras Públicas. Recuperado el 20 de Enero de 2018, de <http://www.obraspublicas.gob.ec/puertos-y-transporte-maritimo-y-fluvial/>

- *Ministerio de Transporte y Obras Públicas.* (2017). Obtenido de <http://www.obraspublicas.gob.ec/personal-del-mtop-listo-para-atender-a-los-usuarios-de-la-red-vial-estatal/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador. (s.f.). Recuperado el 08 de Febreo de 2018, de https://web.archive.org/web/20100615011938/http://www.mtop.gov.ec:80/informacion_vial.php
- Ministerio De Transportes y Comunicaciones. (2017). Obtenido de <http://www.mtc.gob.pe>
- National Geographic. (2016). *National Geographic España.* Recuperado el 2017, de http://www.nationalgeographic.com.es/naturaleza/conoce-los-ganadores-del-fotografo-naturaleza-del-ano-2016-national-geographic_10970/7
- Noticias24. (06 de Marzo de 2015). Inauguran enlace de la autopista José Antonio Páez con la Troncal 5 vía San Cristóbal en Barinas. *Noticias24.* Recuperado el 20 de Marzo de 2018, de <http://www.noticias24.com/venezuela/noticia/276434/inauguran-enlace-de-la-autopista-jose-antonio-paez-con-la-troncal-5-via-san-cristobal-en-barinas/>
- NU. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura. (2011). *La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe.* CEPAL.
- Observatory of Economic Complexity. (2018). Recuperado el 12 de diciembre de 2017, de <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/col/>
- Observatory of Economic Complexity. (2018). *Balanza Comercial del Ecuador.* Recuperado el 3 de Abril de 2018, de <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/ecu/>
- Observatory of Economic Complexity. (2018). *Observatory of Economic Complexity.* Recuperado el 3 de Abril de 2018, de <https://atlas.media.mit.edu/es/resources/about/>
- Oca, I. M. (2001). *Enciclopedia Geográfica de Bolivia.* La Paz: Reviews.
- Oratlas. (2017). *Bolivia - Geografía - Libro Mundial de Hechos.* Grupo Editorial Atlas. Recuperado el 21 de Mayo de 2018, de <https://www.oratlas.com/libro-mundial/bolivia/geografia>
- Organización de las Naciones Unidas. (21 de Abril de 2017). *Noticias ONU.* Recuperado el 13 de Marzo de 2018, de <https://news.un.org/es/story/2017/04/1377521>
- *Organización Mundial de Comercio.* (2012). Obtenido de <https://www.wto.org/indexsp.htm>

- Organización Mundial del Comercio. (2011). *Informe del comercio mundial 2011*. Ginebra: Organización Mundial del Comercio. Recuperado el 26 de Marzo de 2018, de https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/world_trade_report11_s.pdf
- Panamericana Internacional. (2018). *Rutas*. Recuperado el 23 de Marzo de 2018, de <http://www.panamericana.ec/web/index.php/es/nuestras-rutas/rutas>
- Pérez, A. (21 de Diciembre de 2016). *Vuela Viajes*. Recuperado el 16 de Marzo de 2018, de <https://www.vuelaviajes.com/las-ciudades-mas-importantes-de-colombia/>
- Pérez, A. (09 de Diciembre de 2016). *Vuela Viajes*. Recuperado el 13 de Marzo de 2018, de <https://www.vuelaviajes.com/las-ciudades-mas-importantes-de-venezuela/>
- Pérez, A. (09 de Diciembre de 2016). *Vuela Viajes*. Recuperado el 22 de Enero de 2018, de <https://www.vuelaviajes.com/las-ciudades-mas-importantes-de-venezuela/>
- Pérez, A. (09 de Febrero de 2017). *Vuela Viajes*. Recuperado el 10 de Febrero de 2018, de <https://www.vuelaviajes.com/las-ciudades-mas-importantes-de-peru/>
- PROEXPORT - COLOMBIA. (2017). Obtenido de http://www.mincit.gov.co/publicaciones/16799/proexport_colombia
- Redacción de "El Mundo". (22 de Mayo de 2015). Colombia y China negociarán un Tratado de Libre Comercio. *El Mundo*, pág. En línea. Obtenido de <http://www.noticiasrcn.com/nacional-economia/colombia-y-china-negociaran-un-tratado-libre-comercio>
- Redacción Diario Ámbito Financiero. (16 de Febrero de 2018). Información Histórica Ecuador. (R. Daloia, Ed.) *Ámbito Financiero*(6345), pág. En línea. Recuperado el 17 de Febrero de 2018, de <http://www.ambito.com/economia/mercados/riesgo-pais/info/?id=5>
- Redacción Revista Énfasis. (2017). Importancia del desarrollo de infraestructura. *Revista Énfasis*. Obtenido de <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/4540-importancia-del-desarrollo-infraestructura>
- Refinería del Pacífico. (2018). Recuperado el 20 de Abril de 2018, de <http://www.rdp.ec>
- *Representaciones Marítimas del Ecuador S.A.* (s.f.). Obtenido de <http://www.remar.com.ec/remar/es/puertoesmeraldas>
- Representaciones Marítimas del Ecuador S.A. (2016). *REMAR*. Recuperado el 2017, de http://www.edina.com.ec/guia-telefonica/ver_datos_clientes.aspx?cliente=208194&provincia=9&ciudad=238&t=representaciones&anunciante=208197&tipo=2

- Richthofen, F. F. (1877). *Viejas y Nuevas aproximaciones a la Ruta de la Seda* (Vol. 21).
- Robert, J.-N. (2015). *De Roma a China. Por la Ruta de la Seda en tiempos de la Roma Antigua*. STELLA MARIS.
- Roldán, A., Castro, A. S., Pérez, C. A., Echavarría, P., & Ellis, R. E. (Abril de 2016). *La presencia de China en América Latina*. Washington: IADB. Recuperado el 2018, de <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2016/16192.pdf>
- Rollano, J. (2015). *Scribd*.
- Rozas, P., & Sánchez, R. (Octubre de 2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado el 16 de Marzo de 2018, de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=LzRvPOnLWYAC&oi=fnd&pg=PA7&dq=utilidad+infraestructura&ots=vmmelyW9Vv&sig=qUB1pDnxxUUzUYEk5bUXeUdTLpA#v=onepage&q=utilidad%20infraestructura&f=false>
- Rozas, P., & Sánchez, R. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico*. Santiago de Chile: CEPAL.
- RPP Noticias. (13 de Julio de 2016). Así de Claro: ¿Qué es la Comunidad Andina y en qué beneficia al Perú? *RPP Noticias*, pág. En línea. Recuperado el 22 de Mayo de 2018, de <http://rpp.pe/politica/estado/asi-de-claro-que-es-la-comunidad-andina-y-en-que-beneficia-al-peru-noticia-978912>
- Ruiz, G. (2015). Infraestructura, sinónimo de desarrollo. *El Financiero*. Obtenido de <http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/infraestructura-sinonimo-de-desarrollo.html>
- Shixue, J. (6 de 2006). Una mirada china a las relaciones con América Latina. *Nueva Sociedad*(203), pág. En línea.
- Sistema Ferroviario Nacional de Venezuela. (2018). Obtenido de <http://www.ife.gob.ve>
- Skyscrapercity. (2016). Obtenido de <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1895878>
- SMITH, A. (1974). *Una investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las Naciones*. Barcelona: BASCH CASA EDITORIAL S.A.
- *Sociedad Portuaria de Santa Marta S.A.* (2017). Obtenido de <https://www.spsm.com.co>
- Sociedad Portuaria del Puerto de Barranquilla. (2017). Recuperado el 18 de Marzo de 2018, de <http://www.puertodebarranquilla.com/index.php/historia/>
- *Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A.* (1993). Obtenido de <http://www.puertodebarranquilla.com>

- *Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.* (2017). Recuperado el 11 de Abril de 2018, de <http://www.sprbun.com/web/portal/inicio>
- *Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.* (2016). Obtenido de <https://www.puertocartagena.com/es/empresas-de-la-organizacion/sprc>
- Strausz-Hupé, R. (1945). *Geopolítica. La lucha por el espacio y el poder*. México: Hermes.
- TeleSur. (31 de agosto de 2017). Venezuela y China fortalecen acuerdos petroleros y comerciales. Caracas, Venezuela. Recuperado el 24 de Noviembre de 2017, de <https://www.telesurtv.net/news/Venezuela-y-China-fortalecen-acuerdos-petroleros-y-comerciales-20170831-0040.html>
- Tello, E. (2013). *Ecuador su realidad* (Vol. 17). Quito: Fundación "José Peralta".
- Teodoro Wolf. (1990). *Geografía y Geología del Ecuador*. Leipzig: Tipografía de F. A. Brockhaus. Recuperado el 20 de Mayo de 2018, de <https://www.oratlas.com/libro-mundial/ecuador/geografia>
- Terminales Portuarios Euroandinos. (2016). Recuperado el 24 de Enero de 2018, de <http://www.puertopaita.com>
- The Airport Guide. (s.f.). Obtenido de <http://www.the-airport-guide.com/>
- The Economist Intelligence Unit. (2016). *"ONE BELT, ONE ROAD": AN ECONOMIC ROADMAP*. Londres: The Economist. Obtenido de http://www.iberchina.org/files/2016/obor_economist.pdf
- Torres, J. A. (2015). La importancia vial. *El Nacional*. Obtenido de <http://elnacional.com.do/la-importancia-vial/>
- Tren Ecuador. (2018). Recuperado el 4 de Abril de 2018, de <http://trenecuador.com/es/inicio/>
- Tysza, A. B. (2004). *Hugo Chávez sin uniforme*. Caracas: Debate.
- Unión Internacional de Ferrocarriles. (2018). Recuperado el 20 de Abril de 2018, de <https://uic.org/>
- Vessel Finder. (2018). Obtenido de <https://www.vesselfinder.com/es/ports/PERTIGALETE-VENEZUELA-3085>
- Vuela Viajes. (01 de Septiembre de 2017). *Las ciudades más importantes de Bolivia*. Obtenido de <https://www.vuelaviajes.com/las-ciudades-mas-importantes-de-bolivia/>
- Zaniuk, B. (2011). *Rutas y Mapas*. Obtenido de <https://www.rutasymapas.com/la-ruta-panamericana/>

- Zizek, M. (15 de febrero de 2017). Los aeropuertos más importantes del Perú. *AboutEspañol*, <https://www.aboutespanol.com/los-aeropuertos-mas-importantes-del-peru-1190757>.

ANEXO

CURRICULUM VITAE

1. Nombres Completos

MARCO ALFREDO SANCHEZ NUÑEZ

2. Lugar y Fecha de Nacimiento:

Quito, enero 05 de 1952

3. Dirección domiciliaria y teléfono:

JOSÉ MANUEL ABASCAL Nº 39-185 / QUITO – ECUADOR / 2251-772

4. Nacionalidad

ECUATORIANA

5. Conocimiento de Idiomas

ESPAÑOL, INGLES

6. Título Profesional

INGENIERO CIVIL

Universidad

U. CENTRAL DEL ECUADOR

Fecha de Graduación

JUNIO-1978

7. EXPERIENCIA PROFESIONAL EN CONSULTORIA

7.1 Nombre de la Actividad:

GERENTE DE CONSULTORA IBEROAMERICANA
IBEROCONSULT CIA. LTDA.

Fechas de participación:

Agosto 2009 a Mayo 2017

Breve descripción de los trabajos:

ADMINISTRACION Y SEGUIMIENTO TÉCNICO DE LOS
ESTUDIOS CONTRATADOS POR LA EMPRESA.

7.2 Nombre de la Actividad: DIRECTOR DE LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD Y DEFINITIVOS DE LA AMPLIACION MEDIANTE CARRILES EXCLUSIVOS DE LAS VIAS CONFLUYENTES AL REDONDEL LA PERA DEL CANTON SAMBORONDON EN UNA LONGITUD DE 15.42 km.

Entidad Beneficiaria: CONORTE

Fechas de participación: Enero 2015 a Mayo 2015

Costo de los Estudios en USD 158.379,12

Breve descripción de los trabajos: ESTUDIOS: GEOLOGICOS, GEOTECNICOS, TRAFICO, COSTOS, PRESUPUESTOS, LEVANTAMIENTO CATASTRAL, ETC. Y LOS DISEÑOS: GEOMÉTRICO, DRENAJE VIAL, INTERCAMBIADORES EN LA SECA Y PASCUALES, PUENTE DE L=110 M. EN EL RÍO PULA Y ANALISIS FINANCIERO.

7.3 Nombre de la Actividad: DIRECTOR DE LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD Y DEFINITIVOS DEL PROYECTO RIEGO BINACIONAL PUYANGO –TUMBES

Entidad Beneficiaria: CONSORCIO FRONTERIZO

Fechas de participación: Mayo 2011 a Noviembre 2012

Costo de los Estudios en USD 1'789.230

Breve descripción de los trabajos: ESTUDIOS: GEOLOGICOS, GEOTECNICOS, TRAFICO, COSTOS, PRESUPUESTOS, LEVANTAMIENTO CATASTRAL, ETC. Y LOS DISEÑOS: GEOMÉTRICO, DRENAJE VIAL, INTERCAMBIADORES EN LA SECA Y PASCUALES, PUENTE DE L=110 M. EN EL RÍO PULA Y ANALISIS FINANCIERO.

7.4 Nombre de la Actividad: DIRECTOR DE LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD Y DEFINITIVOS DEL PROYECTO AUTOPISTA GUAYAQUIL DAULE, TRAMO GUAYAQUIL – LA SECA DE 18+098 KM

Entidad Beneficiaria: CONORTE

Fechas de participación: Septiembre 2010 a Marzo 2011

Costo de los Estudios en USD 433.622,00

Costo de Construcción en USD 53'189.497.78 (PRESUPUESTADO)

Breve descripción de los trabajos: ESTUDIOS: GEOLOGICOS, GEOTECNICOS, TRAFICO, COSTOS, PRESUPUESTOS, LEVANTAMIENTO CATASTRAL, ETC. Y LOS DISEÑOS: GEOMÉTRICO, DRENAJE VIAL, INTERCAMBIADORES EN LA SECA Y PASCUALES, PUENTE DE L=110 M. EN EL RÍO PULA Y ANALISIS FINANCIERO.

7.5 Nombre de la Actividad: DIRECTOR DE CONSULTORÍA PARA LOS ESTUDIOS DE LA AMPLIACIÓN DE LA VÍA ALOAG-SANTO DOMINGO, TRAMO ALOAG-TANDAPI

Entidad Beneficiaria: HIDALGO E HIDALGO S.A.

Fechas de participación: Noviembre 2007 a Febrero 2008

Costo de Construcción en USD 92'150.141,49

Breve descripción de los trabajos: DIRECTOR DE ESTUDIOS, RESPONSABLE DE LA EJECUCIÓN DEL LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO DE LA VÍA EXISTENTE, ESTUDIO GEOLÓGICO, DISEÑO GEOMÉTRICO DE LA AMPLIACIÓN, DISEÑO DE LAS OBRAS DE DRENAJE, MUROS, LEVANTAMIENTO CATASTRAL, ETC.

7.6 Nombre de la Actividad: CONSULTOR EN LA CONSTRUCCION DE LA MICRO
CENTRAL HIDROELECTRICA EL CORAZON DE 1 Mw.
Entidad Beneficiaria: HIDALGO E HIDALGO S.A.
Fechas de participación: Febrero 2006 a Septiembre 2007
Costo de Construcción en USD 2'245.854,88
Breve descripción de los trabajos: ASESORAMIENTO Y SEGUIMIENTO TÉCNICO
DURANTE LA CONSTRUCCION

7.7 Nombre de la Actividad: SUPERINTENDENTE GENERAL DEL PROYECTO
HIDROELECTRICO SIBIMBE DE 15 Mw.
Entidad Beneficiaria: HIDALGO E HIDALGO S.A.
Fechas de participación: Agosto 2003 a Enero 2006
Costo del Proyecto en USD \$ 16'541.247,00
Breve descripción de los trabajos: SUPERINTENDENTE GENERAL DEL PROYECTO,
RESPONSABLE DE LA DIRECCIÓN DE LOS ESTUDIOS,
DISEÑOS DE LAS OBRAS VIALES, HIDRÁULICAS,
CONDUCCIÓN, MECÁNICAS, ETC. DE LA CENTRAL
HIDROELÉCTRICA SIBIMBE DE 15 MW, LOCALIZADA
EN EL CANTÓN VENTANAS DE LA PROVINCIA DE LOS
RÍOS.

8. EXPERIENCIA PROFESIONAL EN CONSTRUCCIÓN

8.1 Nombre de la Actividad: SUPERINTENDENTE GENERAL EN LA CONSTRUCCION
DEL PROYECTO HIDROELECTRICO SIBIMBE DE 15 Mw.
Entidad Beneficiaria: HIDALGO E HIDALGO S.A.
Fechas de participación: Agosto 2003 a Enero 2006
Costo en USD \$ 16'541.247,00

Breve descripción de los trabajos: MOVIMIENTO DE TIERRAS y ROCA, CONSTRUCCION DE UNA PRESA DE HORMIGON DE h=14 m., CANAL DE CONDUCCIÓN, OBRAS DE HORMIGON, RESERVORIO DE REGULACION DE 220.000 m3., 4 KM. DE TUBERIA DE PRESION DE D=2.4 m., CASA DE MAQUINAS, INSTALACION DE DOS TURBINAS, RED ELECTRICA, ETC

8.2 Nombre de la Actividad: SUPERINTENDENTE DE HIDALGO E HIDALGO S.A. EN LA REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA PUYO - TENA, TRAMO PUYO – SANTA CLARA

Entidad Beneficiaria: M.O.P

Fechas de participación: Febrero 2002 a Julio 2003

Costo en USD \$ 21'444.348,84

Breve descripción de los trabajos: MOVIMIENTO DE TIERRAS y ROCA, CONFORMACION DE LA SUB RASANTE, OBRAS DE DRENAJE, CONTRUCCION DE TRES PUENTES, OBRAS DE ARTE MAYOR Y MENOR, ETC.

8.3 Nombre de la Actividad: INGENIERO JEFE DE TRABAJOS DE HIDALGO E **HIDALGO S.A. EN LA CONSTRUCCION DEL PROYECTO DE RIEGO Y DRENAJE ZAPOTILLO.**

Entidad Beneficiaria: PREDESUR.

Fechas de participación: Enero 2001 a Diciembre 2001

Costo en USD \$88'887.119,00 (valor a la fecha de suscripción)

Breve descripción de los trabajos: DESBROCE, DESBOSQUE, LIMPIEZA, MOVIMIENTO DE TIERRAS Y ROCA, PROTECCIÓN DE CANALES, OBRAS DE HORMIGON, COLOCACIÓN DE TUBERÍAS, OBRAS

DE ARTE MAYOR Y MENOR, CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS DE ACCESO, 8 Km., TUNELES DE CONDUCCIÓN.

8.4 Nombre de la Actividad: SUPERINTENDENTE DE HIDALGO E HIDALGO S.A.
PROYECTO LADERAS DEL PICHINCHA
CONTRATO GRUPO Nº 1 Y 2

Entidad Beneficiaria: E.M.A.A.P. QUITO

Fechas de participación: Mayo 1998 a Diciembre 2000

Costo en USD \$ 13'272.554.20

Breve descripción de los trabajos: CONSTRUCCIÓN DE CUATRO PRESAS, EMBALSES DE REGULACIÓN, PRESAS DE HORMIGON RODILLADO, RESERVORIOS, DIQUES DE HORMIGON CICLOPEO, OBRAS DE DESVIO, TUNELES, OBRAS COMPLEMENTARIAS, ETC.

8.5 Nombre de la Actividad: INGENIERO JEFE DE TRABAJOS DE HIDALGO E HIDALGO S.A. PROYECTO DE RIEGO Y DRENAJE "CATARAMA"

Entidad Beneficiaria: C.E.D.E.G.E.

Fechas de participación: Septiembre 1995 a Abril 1998

Costo en USD \$47'000.000,00 (valor a la fecha de suscripción)

Breve descripción de los trabajos: DESBROCE, DESBOSQUE, LIMPIEZA, MOVIMIENTO DE TIERRAS Y ROCA, PROTECCIÓN DE CANALES, OBRAS DE HORMIGON, COLOCACIÓN DE TUBERÍAS, OBRAS DE ARTE MAYOR Y MENOR, CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS DE ACCESO, ETC

LA REPUBLICA DEL ECUADOR

011

0500

Y EN SU NOMBRE Y POR AUTORIDAD DE LA LEY,

LA FACULTAD DE INGENIERIA Y LA UNIVERSIDAD CENTRAL

HACE NOTORIO: que habiendo completado el Sr

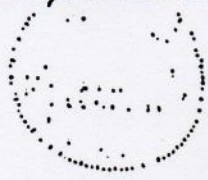
Marco Alfredo Sánchez Nuñez

los estudios, según las disposiciones legales se presentó a examen para recibir la investidura de Ingeniero Civil y, en mérito de la APROBACION que obtuvo, se le confirió el referido GRADO, el día 9 de junio de mil novecientos setenta y ocho

POR TANTO, se le expide el presente TITULO, de conformidad con las prescripciones de la Ley, en Quito, Capital de la República, a 15 de junio de 1978.

EL DECANO,

[Handwritten signature]



EL SECRETARIO-ABOGADO,

[Handwritten signature]



EL SECRETARIO GENERAL,

[Handwritten signature]



RECTORADO DE LA UNIVERSIDAD CENTRAL
Quito, a 15 de junio de 1978

ATTESTADO,

del tomo No. 271

del Libro de Grados

EL RECTOR,

[Handwritten signature]



RECTORADO



UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR
FACULTAD DE INGENIERIA
NOTARIO
[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



Quito, 08/03/2018

La Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación, SENESCYT, informa que SANCHEZ NUÑEZ MARCO ALFREDO BACILIO , con documento de identificación número 1702989276, registra en el Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador (SNIESE), la siguiente información:

Nombre: SANCHEZ NUÑEZ MARCO ALFREDO BACILIO
Número de Documento de Identificación: 1702989276
Nacionalidad: Ecuador
Género: MASCULINO

Título de Tercer Nivel o Pregrado

Número de Registro	1005-14-1311119
Institución de Origen	UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR
Institución que Reconoce	
Título	INGENIERO CIVIL
Tipo	Nacional
Fecha de Registro	2014-10-15
Observaciones	

