



UNIVERSIDAD UTE

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y ADUANAS

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

TEMA: ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE OBSTACULIZAN EL
AVANCE EN EL PROYECTO DE INTEGRACIÓN DE LA CAN (2014 – 2019)

AUTOR: ANGIE ALEJANDRA ROMERO QUINCHANEGUA

DIRECTOR(A) DE TESIS: Prof. PASQUALE CERBONE

QUITO, 2020

FORMULARIO DE REGISTRO BIBLIOGRÁFICO

PROYECTO DE TITULACIÓN

DATOS DE CONTACTO	
CÉDULA DE IDENTIDAD:	1721184875
APELLIDO Y NOMBRES:	Angie Alejandra Romero Quinchanegua
DIRECCIÓN:	Francisco de Izazaga N45-235 y Av. El Inca
EMAIL:	angie_alejandra22@hotmail.com
TELÉFONO FIJO:	4758095
TELÉFONO MOVIL:	0992851817

DATOS DE LA OBRA	
TITULO:	ANALISIS DE LOS FACTORES QUE OBSTACULIZAN EL AVANCE EN EL PROYECTO DE INTEGRACIÓN DE LA CAN (2014 – 2019)
AUTOR O AUTORES:	Angie Alejandra Romero Quinchanegua
FECHA DE ENTREGA DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:	3/12/2020
DIRECTOR DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:	Pasquale Cerbone
PROGRAMA	PREGRADO <input checked="" type="checkbox"/> POSGRADO <input type="checkbox"/>
TITULO POR EL QUE OPTA:	Ing. en Comercio Exterior, Integración y Aduanas.
RESUMEN: Mínimo 250 palabras	La Comunidad Andina (CAN) es un proceso de integración subregional que fue creado el 26 de mayo de 1969 mediante el Acuerdo de Cartagena que se prefijó como objetivo el desarrollo integral, autónomo y equilibrado de sus miembros. En los últimos años se ha observado un estancamiento dentro del

	<p>proceso de la CAN, por lo que surgió la iniciativa de investigar sobre los principales factores que obstaculizan el avance de este proceso. Debido al tipo de objetivos planteados por la misma organización internacional se eligió investigar sobre los aspectos económicos y comerciales, sobre los avances en la infraestructura de comunicación para el transporte y en fin sobre los factores políticos, considerando también que éstos pueden constituir los pilares fundamentales para el futuro progreso de la organización. Por estas razones, se realizó un análisis para el periodo 2014 – 2019 basado en la recolección y sistematización de la información a partir de fuentes bibliográficas y de bancos de datos. Los resultados muestran que: entre los miembros de la CAN existe una marcada desigualdad en términos económicos y que el atractivo comercial ejercido por los mercados extra regionales es mayor del que existe en la CAN; que la infraestructura comercial ha mejorado bastante y que entre los analizados representa el único factor alentador para la integración; en fin, que la política nacional ha sido un factor de inestabilidad para el proceso de integración representado por la CAN.</p>
<p>PALABRAS CLAVES:</p>	<p>Comunidad Andina, Economía, Comercio, Infraestructura, Política.</p>
<p>ABSTRACT:</p>	<p>Comunidad Andina (CAN) is a subregional integration process that was created on May 26, 1969, through the Cartagena Agreement, which set the integral, autonomous, and balanced development of its members as its objective. In recent years there has been a stagnation within the CAN process, which is why the initiative arose</p>

	<p>to investigate the main factors that hinder the progress of this process. Due to the type of objectives set by the same international organization, it was chosen to investigate the aspects economic and commercial, on the advances in the infrastructure of communication for the transport and finally on the political factors, considering that these can constitute the fundamental pillars for the future progress of the organization. For these reasons, an analysis was carried out for the period 2014 - 2019 based on the collection and systematization of information from sources bibliographic and data banks. The results show that: among the members of the CAN there is a marked inequality in economic terms and that the commercial attractiveness exercised by the extra-regional markets is greater than that which exists in the CAN; that the commercial infrastructure has improved considerably and that between those analyzed represent the only encouraging factor for integration; in short, that the National policy has been a factor of instability for the integration process represented by the CAN.</p>
<p>KEYWORDS</p>	<p>Comunidad Andina, Economy, Trade, Infrastructure, Policy.</p>

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

Angie Romero

F: _____

ANGIE ALEJANDRA ROMERO QUINCHANEGUA
1721184875

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **ROMERO QUINCHANEGUA ANGIE ALEJANDRA**, CI 1721184875 autor/a del proyecto titulado: **“ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE OBSTACULIZAN EL AVANCE EN EL PROYECTO DE INTEGRACIÓN DE LA CAN (2014 – 2019)”** previo a la obtención del título de **INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y ADUANAS** en la Universidad UTE.

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 UTE 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, 3 de Diciembre del 2020



F: _____

ANGIE ALEJANDRA ROMERO QUINCHANEGUA
1721184875

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de tutor de tesis de grado certifico que el presente trabajo que lleva por título **“ANÁLISIS DE LOS FACTORES QUE OBSTACULIZAN EL AVANCE EN EL PROYECTO DE INTEGRACIÓN DE LA CAN (2014 – 2019)”**, para aspirar al título de **INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y ADUANAS** fue desarrollado por **ROMERO QUINCHANEGUA ANGIE ALEJANDRA**, bajo mi dirección y supervisión, en la Facultad de Ciencias Administrativas ; y que dicho trabajo cumple con las condiciones requeridas para ser sometidos a la presentación pública y evaluación por parte del Jurado examinador que se designe.

A handwritten signature in black ink, enclosed within a hand-drawn oval. The signature is cursive and appears to read 'Pasquale Cerbone'.

PROF. PASQUALE CERBONE

DECLARACIÓN JURAMENTADA DEL AUTOR

Yo, **ROMERO QUINCHANEGUA ANGIE ALEJANDRA**, portador(a) de la cédula de identidad N° **1721184875**, 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 ese documento.

La Universidad UTE 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.

Angie Romero

F: _____

ANGIE ALEJANDRA ROMERO QUINCHANEGUA
1721184875

Dedicatoria

A mis padres, por haberme forjado como la persona que soy en la actualidad, por su comprensión y ayuda en momentos buenos y sobre todo en los malos momentos, muchos de mis logros se los debo a ustedes, entre los que incluye este.

Siempre me he sentido orgullosa por la maravillosa familia que tengo, se han preocupado por mí desde el primer momento que llegue a este mundo y han sido la base de mi formación y desarrollo, muchos años después sus enseñanzas no cesan y estoy aquí con un nuevo logro, dedicado a todos ustedes.

ANGIE ALEJANDRA ROMERO QUINCHANEGUA

Agradecimiento

A los docentes personas de gran sabiduría, quienes a lo largo de todo este período me han formado académicamente impartíendome sus conocimientos y experiencias, entregándome un camino de formación hacia al éxito.

A mi tutor por su paciencia y entrega para el desarrollo de este logro, gracias a su conocimiento y enseñanza este proyecto pudo culminarse con éxito, y finalmente y no menos importante a mi familia, por su apoyo y comprensión en la evolución y trabajo de mi tesis.

ANGIE ALEJANDRA ROMERO QUINCHANEGUA

INDICE GENERAL

DEDICATORIA	VIII
AGRADECIMIENTO	IX
INDICE GENERAL.....	X
INDICE DE TABLAS.....	XIII
INDICE DE FIGURAS.....	XIV
RESUMEN	XV
CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	1
1.1.1 Problema a investigar	1
1.1.2 Objeto de estudio teórico.....	1
1.1.3 Objeto de estudio práctico.....	1
1.1.4 Planteamiento del Problema	1
1.1.5 Formulación del problema.....	2
1.1.6 Sistematización del problema.....	2
1.1.7 Objetivo general.....	3
1.1.8 Objetivos específicos	3
1.1.9 Justificación.....	3
1.2 MARCO REFERENCIAL	4
1.2.1 Marco teórico	4
1.2.1.1 Génesis de la Comunidad Andina	4
1.2.1.2 Ingreso de Venezuela	5
1.2.1.3 Retiro de Chile	6
1.2.1.4 Programa de Liberación	6
1.2.1.5 Márgenes de preferencia para Bolivia y Ecuador	8
1.2.1.6 Arancel Externo Común.....	9
1.2.1.7 Protocolo de Trujillo.....	9
1.2.1.8 Salida de Venezuela y su impacto en el esquema de integración andino.	
10	
1.2.1.9 Reingeniería de la CAN.....	12
1.2.1.10 Plan CAN 50 Años.....	13
3.1.2 Marco Conceptual.....	14
3.1.2.2 Integración Regional.....	14

3.1.2.2	<i>Integración Económica</i>	14
3.1.2.3	<i>Integración Política</i>	15
CAPITULO 2. MÉTODO		16
2.1	<i>METODOLOGÍA GENERAL</i>	16
2.1.1	<i>Nivel de estudio</i>	16
2.1.2	<i>Modalidad de investigación</i>	16
2.1.3	<i>Método</i>	17
2.2	<i>METODOLOGÍA ESPECIFICA</i>	17
2.2.1	<i>Objetivo 1</i>	17
2.2.2	<i>Objetivo 2</i>	17
2.2.3	<i>Objetivo 3</i>	18
CAPÍTULO 3. RESULTADOS		19
3.1	<i>RECOLECCIÓN Y TRATAMIENTO DE DATOS</i>	19
3.1.1.1	<i>Factores Económicos y Comerciales</i>	19
3.1.1.1.1	<i>Producto Interno Bruto (PIB)</i>	20
3.1.2.2.1	<i>Exportaciones</i>	22
3.1.2.2.1.1	<i>Evolución de las exportaciones</i>	22
3.1.2.2.1.1.1	<i>Estructura de las Exportaciones</i>	24
3.1.2.2.1.1.2	<i>Principales Productos Exportados</i>	25
3.1.2.2.1.1.2.1	<i>Bolivia</i>	25
3.1.2.2.1.1.1.1	<i>Colombia</i>	26
3.1.2.2.1.1.1.2	<i>Ecuador</i>	27
3.1.2.2.1.1.1.3	<i>Perú</i>	28
3.1.2.2.1.2	<i>Principales Mercados de Destino</i>	28
3.1.2.2.1.2.1	<i>Bolivia</i>	28
3.1.2.2.1.1.1	<i>Colombia</i>	29
3.1.2.2.1.1.2	<i>Ecuador</i>	30
3.1.2.2.1.1.3	<i>Perú</i>	31
3.1.2.2.2	<i>Importaciones</i>	32
3.1.2.2.2.1	<i>Evolución de las Importaciones</i>	32
3.1.2.2.1.1	<i>Estructura de las Importaciones</i>	34
3.1.2.2.1.2	<i>Principales Mercados de Origen</i>	36
3.1.2.2.1.2.1	<i>Bolivia</i>	36
3.1.2.2.1.1.1	<i>Colombia</i>	37
3.1.2.2.1.1.2	<i>Ecuador</i>	38

3.1.2.2.1.1.3 Perú.....	39
3.1.2.2.2 Deuda Externa.....	40
3.1.2.3 Factores infraestructurales y políticos.....	43
3.1.2.3.1 Infraestructura de las vías de comunicación.....	44
3.1.2.3.1.1 Sistema Andino de Carreteras.....	45
3.1.2.3.1.1.1 Movimiento de Carga Internacional por carretera.....	46
3.1.2.3.1.1.2 Movimiento de carga internacional por carretera de Bolivia	47
3.1.2.3.1.1.3 Movimiento de carga internacional por carretera de Colombia	48
3.1.2.3.1.1.4 Movimiento de carga internacional por carretera de Ecuador	49
3.1.2.2.1.1.1.1 Movimiento de carga internacional por carretera de Perú	49
3.1.2.2.1.2 Infraestructura Portuaria.....	50
3.1.2.2.1.2.1 Tráfico marítimo de contenedores de la CAN.....	52
3.1.2.2.1.3 Infraestructura Aeroportuaria.....	53
3.1.2.2.2 Factores Políticos.....	57
3.1.2.2.2.1 Bolivia.....	57
3.1.2.2.2.2 Colombia.....	59
3.1.2.2.2.3 Ecuador.....	60
3.1.2.2.2.4 Perú.....	61
CAPITULO 4. DISCUSIÓN.....	65
4.1 CONCLUSIONES.....	65
4.2 RECOMENDACIONES.....	67
BIBLIOGRAFIA.....	70

INDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1: EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE LA CAN (Millones de Dólares)</i>	22
<i>Tabla 2: EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE LA CAN SEGÚN PAIS MIEMBRO (Millones de Dólares).....</i>	23
<i>Tabla 3: PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR BOLIVIA (millones de dólares)</i>	25
<i>Tabla 4: PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR COLOMBIA (millones de dólares)</i>	26
<i>Tabla 5: PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTACION DE ECUADOR (millones de dólares)</i>	27
<i>Tabla 6: PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOR POR PERÚ (millones de dolares)</i>	28
<i>Tabla 7: EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE LA CAN (millones de dólares)</i>	32
<i>Tabla 8: EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE LA CAN SEGÚN PAIS MIEMBRO (millones de dólares).....</i>	33
<i>Tabla 9: Movimiento de carga internacional de Bolivia por aduana (toneladas).....</i>	47
<i>Tabla 10: Movimiento de carga internacional de Colombia por aduana (toneladas)...</i>	48
<i>Tabla 11: Movimiento de carga internacional de Ecuador por aduana (toneladas)....</i>	49
<i>Tabla 12: Movimiento de carga internacional de Perú por aduana (toneladas).....</i>	49
<i>Tabla 13: Principales Puertos de la CAN.....</i>	50
<i>Tabla 14: Aeropuertos Internacionales de la CAN.....</i>	53

INDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1: PRODUCTO INTERNO BRUTO CAN 2014 – 2018 (millones a precios actuales)</i>	20
<i>Figura 2: CRECIMIENTO DEL PIB (% ANUAL) CAN 2014 - 2018</i>	21
<i>Figura 3: PARTICIPACION PORCENTUAL DE LAS EXPORTACIONES INTRACOMUNITARIAS 2014 - 2018</i>	24
<i>Figura 4: PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE LAS EXPORTACIONES INTERCOMUNITARIAS 2014 - 2018</i>	25
<i>Figura 5: PRINCIPALES DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DE BOLIVIA</i>	28
<i>Figura 6: PRINCIPALES DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DE COLOMBIA</i> ..	29
<i>Figura 7: PRINCIPALES DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DE ECUADOR</i>	30
<i>Figura 8: PRINCIPALES DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DE PERÚ</i>	31
<i>Figura 9: PARTICIPACION PORCENTUAL DE LAS IMPORTACIONES INTRACOMUNITARIAS 2014 - 2018</i>	34
<i>Figura 10: PARTICIPACION PORCENTUAL DE LAS IMPORTACIONES INTERCOMUNITARIAS 2014 - 2018</i>	35
<i>Figura 11: PRINCIPALES MERCADOS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE BOLIVIA</i>	36
<i>Figura 12: PRINCIPALES MERCADOS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE COLOMBIA</i>	37
<i>Figura 13: PRINCIPALES MERCADOS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE ECUADOR</i>	38
<i>Figura 14: PRINCIPALES MERCADOS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE PERÚ</i>	39
<i>Figura 15: DEUDA EXTERNA ACUMULADA, TOTAL</i>	40
<i>Figura 16: LPI Internacional Países de la CAN (2014 - 2018)</i>	44
<i>Figura 17: Movimiento de Carga Internacional por Carretera (toneladas)</i>	46
<i>Figura 18: Tráfico marítimo de contenedores (TEU: unidades equivalentes a 20 pies)</i> 52	
<i>Figura 19: Entrada Internacional de Carga y Correo - Tráfico aéreo (toneladas)</i>	54
<i>Figura 20: Salida Internacional de Carga y Correo - Tráfico aéreo (toneladas)</i>	55

RESUMEN

La Comunidad Andina (CAN) es un proceso de integración subregional que fue creado el 26 de mayo de 1969 mediante el Acuerdo de Cartagena que se prefijó como objetivo el desarrollo integral, autónomo y equilibrado de sus miembros.

En los últimos años se ha observado un estancamiento dentro del proceso de la CAN, por lo que surgió la iniciativa de investigar sobre los principales factores que obstaculizan el avance de este proceso. Debido al tipo de objetivos planteados por la misma organización internacional se eligió investigar sobre los aspectos económicos y comerciales, sobre los avances en la infraestructura de comunicación para el transporte y en fin sobre los factores políticos, considerando también que éstos pueden constituir los pilares fundamentales para el futuro progreso de la organización. Por estas razones, se realizó un análisis para el periodo 2014 – 2019 basado en la recolección y sistematización de la información a partir de fuentes bibliográficas y de bancos de datos. Los resultados muestran que: entre los miembros de la CAN existe una marcada desigualdad en términos económicos y que el atractivo comercial ejercido por los mercados extra regionales es mayor del que existe en la CAN; que la infraestructura comercial ha mejorado bastante y que entre los analizados representa el único factor alentador para la integración; en fin, que la política nacional ha sido un factor de inestabilidad para el proceso de integración representado por la CAN.

PALABRAS CLAVES: Comunidad Andina, Economía, Comercio, Infraestructura, Política.

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El problema de investigación

1.1.1 Problema a investigar

Escaso análisis de los factores que obstaculizan el avance en el proyecto de integración de la CAN (2014 – 2019).

1.1.2 Objeto de estudio teórico

Factores que obstaculizan el proyecto de integración.

1.1.3 Objeto de estudio práctico

Comunidad Andina (CAN).

1.1.4 Planteamiento del Problema

La Comunidad Andina (CAN) constituye uno de los procesos de integración más antiguos de América Latina, al haberse generado a partir del 26 de mayo de 1969, a través del Acuerdo de Cartagena (Colombia). Inicialmente se conformó por cinco países: Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile; en 1973 se incorporó Venezuela y en 1976, por diferencias en las políticas económicas de sus miembros, se retiró Chile; y en el 2006 Venezuela decidió retirarse de la CAN por distintos motivos. (CAN, 2020; SENA, 2020)

Desde sus orígenes este proyecto de integración fue el más ambicioso de América Latina, ya que durante sus tres décadas de existencia ha presenciado diferentes cambios, crisis y dificultades que ha llevado a la situación a la que se encuentra hoy la integración andina. A pesar de ello, muchas de las metas que plantea la Comunidad (la armonización de políticas económicas y sociales, ejecución de programas sectoriales de desarrollo industrial, un programa de liberalización comercial, un arancel externo común y programas destinados a acelerar el desarrollo del sector agropecuario que es el principal sector que manejan los países miembros de la CAN) se han llevado a cabo a pesar de las trabas y obstáculos que ha vivido la región. El proyecto de integración de la CAN se ha enfocado principalmente en mejorar los ámbitos comerciales de los países que lo conforman; es decir, se implementó la libre circulación de productos, servicios y personas, mediante la cual

se conformó un mercado común que se ha ido respaldando en el manejo de un Arancel Externo Común. La duda a partir de la cual, surge esta investigación se refiere al por qué, después de tantos años, el proyecto de integración no ha podido avanzar. Las respuestas, en muchos casos, pueden ser evidentes: la mayoría de miembros manejan un alto grado de inestabilidad política que en muchos casos es el principal factor que contrasta la integración comercial y económica. (Vega, 2009; Aguirre, Peña, & Duarte, 2014)

Los avances en temas de integración e institucionalidad han ido mejorando, pero las diferencias al interior de los países miembros cada vez vuelven a surgir y se ven obstaculizadas por sus fragilidades y debilidades en el proceso de integración. Entre ellas existe la falta de un consenso interno sólido, el escaso conocimiento referente a que factores obstaculizan la integración y en la inestabilidad política presentada cada vez que se hablaba de nuevas dinámicas de integración, que son retos a los cuales se va enfrentando la CAN a medida que pasan los años. Por esta razón, es necesario identificar cuáles son los factores que representan un obstáculo para la integración andina, considerando que para poder determinar una ruta para la misma es primeramente necesario realizar un diagnóstico.

Es evidente que la supervivencia de la CAN dependerá de la capacidad para enfrentar y profundizar la integración subregional, que va enfocada a las nuevas dinámicas que presenta el mundo globalizado, realizando un análisis y estudio minucioso referente a los factores que han obstaculizado el avance dentro de este proyecto de integración para de esta manera determinar que factor ha sido predominante dentro de la integración de la CAN.

1.1.5 Formulación del problema

¿Cuáles son los factores que obstaculizan el avance en el proyecto de integración de la CAN (2014 -2019)?

1.1.6 Sistematización del problema

¿Cuáles han sido los principales factores económicos y comerciales que obstaculizan el avance en el proyecto de integración de la CAN (2014 – 2019)?

¿Cuáles han sido los principales factores de naturaleza infraestructurales que pueden haber provocado un estancamiento del proyecto de integración de la CAN (2014 – 2019)?

¿Cuáles han sido los principales factores políticos que han causado un estancamiento del proyecto de integración de la CAN (2014 – 2019)?

1.1.7 Objetivo general

Determinar cuáles son los factores que obstaculizan el avance en el proyecto de integración de la CAN durante el 2014 – 2019.

1.1.8 Objetivos específicos

Describir cuáles han sido los principales factores económicos y comerciales que obstaculizan el avance en el proyecto de integración de la CAN (2014 – 2019).

Analizar cuáles han sido los principales factores de naturaleza infraestructurales que pueden haber provocado un estancamiento del proyecto de integración de la CAN (2014 – 2019).

Identificar cuáles han sido los principales factores políticos que han causado un estancamiento del proyecto de integración de la CAN (2014 – 2019).

1.1.9 Justificación

El presente trabajo constituye una herramienta fundamental para conocer e identificar los obstáculos que se han presentado a lo largo del periodo 2014 – 2019, en relación con el proyecto de integración de la CAN.

Por consecuente gracias al análisis y resultados obtenidos, se podrá identificar cuáles son los principales factores que han impedido que este proceso de integración avance y a su vez ayuda a ampliar el conocimiento a todos los investigadores que busquen enfocar sus investigaciones referente a este proceso de integración..

La aportación de dicho trabajo es una fuente útil para identificar y analizar los cambios que han tenido los países miembros dentro del proyecto de integración, durante los años 2014 – 2019, dando un enfoque económico y geopolítico de los principales factores que han intervenido dentro de este proceso de integración.

El presente trabajo está dirigido no solamente a los estudiantes y académicos de negocios, integración, economía y negociación internacional, sino que también a las personas involucradas dentro de dicho proceso como empresarios, diplomáticos, abogados, negociantes y analistas que consideren que la CAN puede mejorar en sus procesos de integración.

1.2 Marco Referencial

1.2.1 Marco teórico

1.2.1.1 Génesis de la Comunidad Andina

La Comunidad Andina (CAN) es uno de los procesos de integración con mayor trascendencia a nivel mundial, ya que ha recorrido cinco décadas, cruzando por diversos momentos de avance y estancamiento de parte de los países miembros, con respecto a las políticas económicas, sociales y a cuestiones culturales.

Históricamente, los gobiernos miembros de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) tomaron la iniciativa de llevar a cabo un proyecto de integración regional, el cual buscaba crear una zona de libre comercio desde México hasta Chile, conocido con el nombre de Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), que se realizó mediante la firma del Tratado de Montevideo en el cual se suscribieron: Chile, Uruguay, Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela y México. Con el tiempo el acuerdo no se desarrolló, ya que entre los miembros existían diferencias económicas entre Argentina, Brasil y México y el resto de los participantes, los cuales no estaban en condiciones de abrir sus mercados de la misma forma que los primeros. Por consiguiente, lograr dicho proyecto se volvió inalcanzable en ese entonces. Chile junto con otros países, ya antes mencionados, buscó nuevas visiones de integración para la creación del proyecto regional que les permitiera alcanzar los objetivos que se habían planteado mediante el Tratado de Montevideo. De esta manera se dio la creación del Grupo Andino. La CAN se conformó en 1969, mediante el Acuerdo de Cartagena con la participación de los delegados plenipotenciarios de Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú. El debido proceso de negociaciones comenzó con la Declaración de Bogotá, y es de esta manera que nació uno de los procesos de integración más estructurados de América y de todo el mundo en desarrollo. Gracias a la firma del Acuerdo de Cartagena se crearon las bases institucionales de la integración andina, donde se determinan diversos órganos principales para su correcto funcionamiento: la Comisión del Acuerdo de Cartagena, que es el órgano máximo del acuerdo, encargado de la coordinación de los enfoques de desarrollo, armonización y políticas económicas de los países miembros y quien velara por el cumplimiento de las obligaciones planteadas dentro del acuerdo; la junta del Acuerdo de Cartagena, quien

ejercía funciones relacionadas al equilibrio institucional, es decir, armonizaba los intereses de la subregión.; a su vez dentro del Acuerdo de Cartagena se dio la creación de órganos auxiliares como el Comité Consultivo y un Comité Asesor Económico y Social que conjuntamente trabajaban con instituciones complementarias para que desarrollen acciones en distintos campos (financiero, educativo, sanitario, laboral, judicial, etc.). Dichas instituciones se englobaban dentro del Sistema Andino de Integración (Maldonado Lira, 2011, págs. 33, 34).

1.2.1.2 Ingreso de Venezuela

En febrero de 1973 finalizaron las negociaciones entre el Grupo Andino y Venezuela donde se dio la aprobación de la incorporación del mencionado país al proyecto de integración convirtiéndose en ese entonces en el sexto miembro del acuerdo de integración subregional. Los beneficios para Venezuela fueron amplios, ya que desde su ingreso se procedería a la eliminación total de gravámenes y restricciones de importación de una serie de productos originarios del Grupo Andino, y que sería el punto de partida del cumplimiento del “Programa de Liberación” establecido por Colombia, Chile y Perú mediante reducciones anuales de un 10% del punto inicial de desgravación, hasta llegar a una desgravación total el 31 de diciembre de 1980 (Maldonado Lira, 2011, págs. 48,49).

Durante este proceso de integración, Venezuela se veía como un miembro muy criticado por su condición política ya que desde poco había empezado una experiencia democrática, que se veía marcada por una economía fundamentada sobre el sector petrolero, lo que determinó un atraso en su proceso de industrialización; además, dependía mucho del mercado estadounidense. Por eso, se tomaba como crítica que dicho país no tenía una intensión positiva en el interés regional que se vivía dentro del grupo andino, ya que su estabilidad doméstica se debía a los altos precios petroleros y se tomaba como prioridad el tema mundial sobre el regional. En ese momento, el Grupo Andino cruzó por una época de estancamiento ya que la integración que se esperaba por parte de los miembros respondía más a intereses individuales, y de posicionamiento internacional. Para Venezuela, la integración sudamericana era también un proyecto esencial: su interés era la relación simbiótica con Brasil, con miras a su desarrollo industrial y energético ya que su acercamiento a dicho país se efectuaba a través de su ingreso al Grupo Andino (Cardozo, 2015, págs. 29,30).

1.2.1.3 Retiro de Chile

El 11 de septiembre de 1973 en Chile se dio un golpe de estado liderado por el general Augusto Pinochet, que causó el decaimiento del gobierno del presidente Salvador Allende, con el cual se acabó la ‘vía chilena al socialismo’. A partir de entonces, Chile formó parte de un régimen militar que modificó radicalmente su posición en el área económica y política, y especialmente con las relaciones que se mantenían dentro del Grupo Andino. Se inició un largo proceso de negociaciones que culminó en un Protocolo Adicional al Acuerdo de Cartagena, firmado el 5 de octubre de 1976, donde se creó una comisión especial conformada por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, por una parte, y Chile por otra, que estableció un ultimátum de 24 horas, para aclarar si la nación chilena se sujetaría a los derechos y obligaciones que tenía como país miembro del Acuerdo de Cartagena. La resolución de dicho protocolo previó que Chile se retiraría de la organización, rescindiendo el acuerdo. En el día 30 de octubre de 1976, Chile confirmó la salida del Grupo Andino, misma que significó un gran retroceso para el proyecto de integración (Maldonado Lira, 2011, págs. 52,53; Sánchez, 2010, págs. 10,11)

1.2.1.4 Programa de Liberación

La finalidad del “Programa de Liberación” fue eliminar los gravámenes y restricciones que inciden en el proceso de importación de productos originarios del territorio de cualquier país miembro de la CAN. Se entenderá por gravámenes a los derechos aduaneros y otros recargos que sean de carácter fiscal, monetario o cambiario que incidan sobre las importaciones. Como restricciones se entiende cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un país impida o dificulte las importaciones.

El programa se estableció con el Acuerdo de Cartagena y está definido en el Capítulo VI – artículo 72. La implementación del Programa de Liberación, en términos generales, lleva consigo dos tipos de compromisos: dejar de aplicar todas las normas que establezcan gravámenes o restricciones de todo orden y abstenerse de imponer nuevos gravámenes o restricciones a las importaciones provenientes de la subregión andina.

En la versión inicial del Acuerdo de Cartagena se dispone una liberación total del universo de productos hasta el año 1980, cuando se establecieron diversas modalidades de desgravación, que habrían debido llegar a una zona de libre

comercio entre los países miembros de ese entonces. Por su condición de “Países de Menor Desarrollo Económico Relativo” (PMDER) Bolivia y Ecuador se beneficiaron de un acceso más rápido al mercado de los otros socios y se tardarían más tiempo que los demás en abrir sus propios mercados.

A partir del año 1970 el “Programa de liberación” estableció cuatro grupos para proceder con el desmonte de gravámenes y restricciones que fueron divididos de la siguiente manera:

- a) Los productos del primer tramo de la Lista Común de la ALAC se desgravaron desde abril de 1970;
- b) Producto no-producidos (Abarcan productos del sector químico, papel, minerales y manufacturas de hierro, manufacturas de otros metales, maquinaria, aparatos eléctricos, aparatos de precisión, relojería e instrumentos de pesca.), se desgravarían desde febrero de 1971;
- c) Dentro del sector industrial se incluyen productos preseleccionados que se desgravarían conforme a los respectivos Programas Sectoriales de Desarrollo Industrial –PSDI- del acuerdo; y
- d) “Los productos no comprendidos en los literales anteriores”, que se conoció como la nómina de desgravación automática, se pactó inicialmente con reducciones anuales, lineales y sucesivas del 10% cada una, a partir del 31 de diciembre de 1971, de manera que al 31 de diciembre de 1980 se completase la desgravación total.

La CAN, completó su proceso de liberalización del comercio a partir del año 2006, cuando se terminó de desgravar entre Perú y los demás países andinos el último grupo de productos que permanecía con aranceles; a partir de 1991 el resto de países miembros habían completado la zona de libre comercio. En 1988, en materia de comercio y servicios se inició el proceso de liberalización con compromisos inmediatos de *status quo*, cláusula de la “nación más favorecida”¹ y “trato nacional”², más el libre acceso a los servicios para todos los sectores y modos de

¹ Artículo 1: ACUERDO GENERAL SOBRE ARANCELES ADUANEROS Y COMERCIO (GATT de 1947), La Nación más favorecida, los países no pueden establecer discriminaciones entre sus diversos interlocutores comerciales. Si se concede a un país una ventaja especial se tiene que hacer lo mismo con todos los demás Miembros de la OMC.

² Artículo 3: ACUERDO GENERAL SOBRE ARANCELES ADUANEROS Y COMERCIO (GATT de 1947), Trato nacional las mercancías importadas y las producidas en el país deben

prestación, excepto unas listas negativas con medidas disconformes que fueron notificadas cuatro años después, en octubre de 2001 (SELA, 2014, págs. 9-11; Junta del Acuerdo de Cartagena, pág. 29.30).

1.2.1.5 Márgenes de preferencia para Bolivia y Ecuador

Bolivia y Ecuador, considerados los países menos desarrollados de la subregión, tienen un régimen especial con el propósito de disminuir gradualmente las diferencias de desarrollo con el resto de miembros. Particularmente, se les permitió alcanzar con un ritmo más acelerado el desarrollo económico, mediante su participación activa e inmediata dentro del comercio de la CAN, obteniendo la liberación total de productos.

La CAN es un organismo que sustenta el principio de la solidaridad en pro del bien común, como se puede evidenciar a partir del tratamiento preferencial para Bolivia y Ecuador con el fin de que los dos países con menor desarrollo puedan convertirse en mercados lo suficientemente sólidos, que les permita generar competencia en el futuro con economías mayores. Dentro de este contexto, el Acuerdo de Cartagena establece medidas como:

- A partir del 31 de diciembre de 1973 los productos originarios de Bolivia y Ecuador gozan de total exoneración de aranceles en los mercados de los otros países miembros. En esta nomina se encuentran alrededor de 2370 ítems de la Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena (NABANDINA).
- Para permitir la participación inmediata en el mercado ampliado, la Comisión, órgano máximo del Acuerdo, mediante la Decisión 29, liberó totalmente de gravámenes y restricciones a una nómina de productos de Bolivia y Ecuador, a partir del 1 de enero de 1971.
- Bolivia y Ecuador obtuvieron márgenes de preferencia para un número determinado de productos, los cuales entraron en vigencia el 1 de abril de 1971, según lo dispuesto por la decisión 34. Esta lista fue actualizada y ampliada por la Decisión 112.
- En la armonización de políticas económicas y sociales y en la coordinación de los planes de desarrollo se establece que deben adoptarse

recibir el mismo trato, al menos después de que las mercancías extranjeras hayan entrado en el mercado. (GATT, 1947)

tratamientos diferenciales e incentivos suficientes que compensen las deficiencias estructurales de ambos países de tal forma que aseguren la movilización y asignación de recursos necesarios para el cumplimiento de los objetivos del trato preferencial (Junta del Acuerdo de Cartagena, págs. 65-67; Maldonado Lira, 2011, págs. 42,43).

1.2.1.6 Arancel Externo Común

Desde el inicio del proyecto de integración de la CAN, se plasmó la idea de la formación de una unión aduanera que, conjuntamente con la eliminación de diversos gravámenes y restricciones, se adoptó mediante la creación de un Arancel Externo Común (AEC). La aprobación del AEC contempló los niveles adecuados de protección en favor de la producción subregional, teniendo en cuenta el objetivo del Acuerdo de armonizar gradualmente las diversas políticas económicas de los Países Miembros.

- **Etapas de Adopción**

En la primera etapa se estableció Arancel Externo Mínimo Común (AEMC) que se formalizó el 31 de diciembre de 1971 y entró en vigor en Colombia, Perú y Venezuela el 31 de diciembre de 1975. Gracias a este instrumento se fijaron los niveles mínimos de gravámenes aduaneros que los países de mayor desarrollo deberían cobrar a las importaciones de terceros países. Ecuador y Bolivia no están obligados a adoptar el AEMC, excepto para productos que no se elaboran en la subregión para los cuales se adoptaran los gravámenes mínimos mediante tres aproximaciones anuales, a partir de la fecha en que se inicie su producción.

La segunda etapa comprende la adopción del AEC que es de carácter universal en cuanto comprende a la totalidad de productos y obliga a todos los países miembros. Para Colombia, Perú y Venezuela se deberá iniciar el 31 de diciembre de 1980 y completarse el 31 de diciembre de 1983; y en el caso de Bolivia y Ecuador su proceso inicia el 31 de diciembre de 1981 y finaliza el 31 de diciembre de 1990 (Junta del Acuerdo de Cartagena, págs. 37 -39)

1.2.1.7 Protocolo de Trujillo

En 1996 se da una modificación al Acuerdo de Cartagena, mediante el protocolo de Trujillo donde adopta el nombre de Comunidad Andina este proyecto de integración, a su vez las principales reformas que se presentaron dentro de este

protocolo estuvieron orientadas a la reestructuración institucional, donde se evidencia la creación de diversos organismos con el fin de dar un mayor avance en relación al desarrollo de la Comunidad Andina, se incorpora el Sistema Andino de Integración (SAI) , el Consejo Presidencial Andino y el Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores, con esta modificación se busca que los gobernantes de cada país miembro mejoren sus vínculos y adopten un mayor fortalecimiento de sus democracias, con el fin de erradicar la pobreza, promover y mejorar el desarrollo sostenible de las economías , generando mayor apertura de sus mercados. (CAN, 1996)

1.2.1.8 Salida de Venezuela y su impacto en el esquema de integración andino.

Venezuela durante una reunión realizada el 19 de abril de 2006 con los presidentes de Bolivia, Paraguay y Uruguay, anunció su salida de la CAN. Dicha reunión tenía como objeto mencionar la construcción de un gasoducto entre Bolivia y Paraguay, donde Venezuela tuvo gran participación y a su vez serviría para abastecer de gas a Uruguay. No se comprende las razones exactas de la presencia de Hugo Chávez a más de su interés por evidenciar su liderazgo energético dentro la región, y de brindar su apoyo a la construcción del ducto. Era evidente el intento de Chávez de enviar un claro mensaje de que pudiera ser capaz de actuar en el sur del continente sin la coordinación con Brasil y Argentina. El presidente venezolano formalizó su salida el 22 de abril, a razón de los eventuales perjuicios que causarían los Tratados de Libre Comercio (TLC) firmados por Colombia y Perú con Estados Unidos donde señalaba lo siguiente:

“Las recientes negociaciones y firma de los Tratados de Libre Comercio por parte de Colombia y Perú con los Estados Unidos de Norte América, han conformado un nuevo cuerpo legal que pretende asimilar la normativa de los TLC a la Comunidad Andina, cambiando de facto su naturaleza y principios originales”. (Sasaki, 2012)

El detonante de esta decisión se relacionó con la aprobación de la Decisión 598 en julio de 2004 gracias a la Comisión de la CAN quien aprobó las “Relaciones Comerciales con terceros países” autorizando a los países a negociar por separado con terceros países, siempre y cuando se preserve el ordenamiento jurídico andino y se aplique el principio de “nación más favorecida” al finalizar las negociaciones. Por

lo tanto, si Venezuela criticó la firma del TLC por parte de Colombia y Perú, ambos países se apoyaron a la Decisión 598, por lo que si Venezuela estaba en contra de los TLC's desde un inicio no debió haber firmado dicha decisión. El país boliviano manifestaba que, "los TLC privilegian los intereses particulares sobre los intereses de los pueblos, impulsan una injusta distribución de la riqueza y frenan el desarrollo integral del pueblo, provocando la progresiva desaparición de sectores productivos nacionales y la consecuente pérdida de soberanía económica" (Sasaki, 2012, págs. 4-6).

Después de la salida de Venezuela de la CAN, el esquema de integración se debilitó, pero tuvo que mantenerse y surgir, empezando por que el presidente boliviano Evo Morales decidió tomar las riendas al asumir la conducción del Consejo Presidencial Andino, que en ese entonces estaba bajo el mando de Venezuela. Desde que Venezuela presentó su renuncia no ha existido algún acercamiento formal con los demás países miembros en el tema de integración, de todos modos, gracias a lo estipulado en el art. 135 del Acuerdo de Cartagena que manifiesta que: "El país miembro que desee denunciar este Acuerdo deberá comunicarlo a la Comisión. Desde ese momento cesarán para él los derechos y obligaciones derivados de su condición de miembro, con excepción de las ventajas recibidas y otorgadas de conformidad con el Programa de Liberación de la Subregión, las cuales permanecerán en vigencia por un plazo de cinco años a partir de la denuncia", el comercio intrasubregional se podrá mantener un tiempo hasta buscar mejoras dando prioridad a las áreas políticas, económicas, comerciales, sociales e integración como ejes de desarrollo a los países andinos, ya que se mantiene la idea de que la unión será el camino y estrategia fundamental para el desarrollo de los países miembros.

Dicha unión se ve evidenciada con el inicio de las negociaciones con la Unión Europea que surgieron el 12 de mayo de 2006, en la IV Cumbre América Latina-Europa. Las negociaciones con la Unión Europea se iniciaron en Bogotá, sobre la base de tres "pilares": comercial, cooperación internacional y diálogo político; la unidad del bloque duraría solo un año, por cuanto Colombia y Perú en octubre de 2008 anunciaron que constituían un grupo por separado. Tras esta decisión quedó evidenciado que la CAN estaba pasando por momentos de estancamiento ya que se veía dividida en dos pequeños bloques: uno conformado por Colombia y Perú y otro por Bolivia y Ecuador, lo que traía como consecuencia otra

crisis para la Comunidad Andina (Vidal, ¿“Reingeniería” o extinción de la Comunidad Andina? , 2014, págs. 11-14).

1.2.1.9 Reingeniería de la CAN

Después de la salida de Venezuela y del inicio de las negociaciones con la Unión Europea, los siguientes hechos evidenciaron una división al interno del bloque: por un lado, Colombia y Perú, adoptaron una política comercial de tipo neoliberal y por el otro, Ecuador y Bolivia, se oponían al discurso neoliberalista³.

La crisis en la Comunidad Andina se evidenciaba a lo largo de esa época ya que desde que Bolivia asumió la presidencia pro témpore, el consejo no se reunía. Los ministros se reunieron nuevamente en junio del 2007 cuando se le transmitió la presidencia a Colombia, durante este tiempo la CAN no tomaba medidas de mejora con respecto a su integración, por esa razón se realiza una reunión extraordinaria en 2008 donde el presidente Rafael Correa presento una propuesta llama “Comunidad Andina para los ciudadanos” proyecto que se relacionaba con avances en los aspectos sociales de la integración.

En el 2011 se realizó una reunión en Lima con el fin de determinar el “Plan de Implementación de la Nueva Agenda Estratégica Andina” cuya finalidad sería fortalecer todos los niveles del proceso de integración. Gracias a esta idea, todos los presidentes andinos se comprometieron a llevar a cabo la reingeniería de la CAN que se enfocó principalmente en fortalecer y dar un renovado dinamismo al proceso andino de integración, con el fin de adecuar la CAN a los retos del actual contexto internacional (Vidal, ¿“Reingeniería” o extinción de la Comunidad Andina?, 2014, págs. 15-20; Andina, 2013, págs. 2-3).

Dentro de los puntos estratégicos que se consideraron para establecer dicha reingeniería se encuentran:

- Reestructurar el Sistema Andino de Integración, para adecuarlo a las nuevas realidades y retos del contexto internacional: el SAI quedó compuesto por las siguientes instituciones: Consejo Presidencial Andino, Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, Comisión de la

³ Como neoliberalismo se entiende una teoría política-económica que adopta la doctrina de liberalismo clásico y lo replantea dentro del esquema del capitalismo actual bajo principios más radicales; donde se evidencia un panorama con más libertad para el sector privado y minimiza la intervención estatal en busca de libre comercio. Se considera que la administración privada es más eficiente y adecuada que la administración pública, bajo este esquema supone que el mercado lograra obtener el mejor precio de bienes y servicios. (Nación, 2008)

Comunidad Andina, Secretaria General de la Comunidad Andina, Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, Universidad Andina Simón Bolívar, Consejo Consultivo Empresarial, Consejo Consultivo Laboral.

- Asumir aspectos sociales dentro del proceso de integración: promover que los ciudadanos andinos, puedan viajar, trabajar, estudiar y residir en el territorio cubierto por la organización internacional, sin discriminación por la nacionalidad.
- Profundizar la integración comercial: mejorando el mecanismo para incrementar el comercio intracomunitario; incrementando las exportaciones con valor agregado; implementando el transporte internacional de pasajeros y mercancías.
- Aumentar la interconexión eléctrica: conectando a los países miembros.
- Coordinar gradualmente la articulación, complementación y convergencia de acciones en el marco de la Comunidad Andina, Mercosur y Unasur: instruyendo al Secretario General para establecer acercamientos con actores regionales en los diferentes procesos de integración (Andina, 2013, págs. 8-10).

El proceso de reingeniería buscaba resultados positivos y que beneficien a los países miembros, ya que se consideró dar otro enfoque en el proceso de integración de la CAN, mejorando de esta manera la aplicación de recursos y esfuerzos.

1.2.1.10 Plan CAN 50 Años

Para el futuro de la CAN se previó, además, incrementar la “integración para la gente”, entendiendo con eso el nuevo proyecto que se busca impulsar en el aniversario 50 de la CAN. El 26 de mayo de 2019 se celebraron los 50 años de la creación de la Comunidad Andina, donde los presidentes de los cuatro países miembros confirmaron su participación en la cumbre presidencial, representando esta la primera reunión de mandatarios tras casi ocho años. Se mencionaron temas como: la eliminación del cobro telefónico del *roaming* entre los países miembros; la adopción de medidas contra la minería ilegal; el aumento de la seguridad del transporte, entre otros.

La reingeniería planteada en el 2013 está dando buenos resultados y en concordancia con lo que manifiesta Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, secretario general de la CAN:

“El proceso de reingeniería andina está funcionando y ahora lo que sigue es hacer un esfuerzo en seguir compartiendo la actividad comercial entre nuestros países, así como la colaboración en el tema arancelario. Se está trabajando muy bien en el tema del *roaming* internacional y la integración energética” (Vallas, 2019).

Como resultado de las decisiones tomadas al interno de la CAN se han fijado tres ejes fundamentales: la infraestructura, el comercio y el ámbito social/cultural.

Dentro del tema de la infraestructura se tomaron decisiones sobre la facilitación de la circulación de las mercancías por tierra, dentro los países miembros de la CAN. De manera concreta se tomarán medidas relacionadas con la seguridad vial, ya que se ha comprobado que se produce alrededor de 20,000 muertos en las carreteras de los países andinos. En el ámbito del comercio, se enfatizó en implementar una política frontal contra la minería ilegal; debido a que este problema está relacionado en forma transnacional con el tráfico de armas y la acción de las bandas criminales. Se busca generar actividades culturales relacionadas con el bicentenario de las proclamaciones de la independencia de los países andinos (Tarqui, 2019).

3.1.2 Marco Conceptual

3.1.2.2 Integración Regional

- Proceso mediante el cual países vecinos se fusionan voluntariamente con el fin de promover una mayor unión dentro de un territorio geográfico, de modo que adquieran nuevas técnicas y estrategias para resolver conflictos en conjunto (Malamud A. , 2011).
- La integración regional es considerado como un proceso multidimensional, con iniciativas de integración profunda donde se incluyen factores de cooperación, coordinación y organización de países vecinos cuyos objetivos van relacionados con temáticas políticas, sociales, económicas, culturales, entre otras (CEPAL, 2014).

3.1.2.2 Integración Económica

- Mecanismo por el cual los países participantes convienen eliminar los derechos arancelarios y las restricciones de todo orden a las importaciones de productos originarios de sus respectivos territorios, pudiendo estas medidas acompañarse de políticas comunes en lo económico y social (Pinto, 2000, pág. 19).

- Proceso mediante el cual dos o más países proceden a la abolición, gradual o inmediata, de las barreras discriminatorias existentes entre ellos con el propósito de establecer un solo espacio económico, por consiguiente, la integración debe tender hacia el surgimiento de un espacio económico entre los participantes que podrá lograrse aboliendo las barreras discriminatorias existentes que obstaculicen la libre circulación de los productos y de los factores dentro de dicho espacio. (Orantes, 1981, págs. 149-150)

3.1.2.3 Integración Política

- Constituye un proceso de unificación donde la principal influencia va en relación de que diversos estados independientes abordan aspectos jurídicos, políticos y de derecho con el fin de que se coordine un desarrollo económico y social, con el objetivo de ser un estado sólido y unido mediante el cual se tomaran decisiones en conjunto enfocadas todos los órganos supranacionales constituidos para este proceso (González, 2006).
- La definición política de integración, se concibe como un proceso mediante el cual dos o más participantes desarrollan atribuciones legales y políticas para mejorar sus relaciones, a un ente o unidad mayor que busca hacerse cargo de las implicaciones políticas de un proceso integrador más allá de un espacio económico y social y donde se enfrenta a un concepto de mejoras políticas institucionales capaz de ordenar el funcionamiento de dicho ente (CEPAL, 1981).

CAPITULO 2. MÉTODO

2.1 Metodología general

2.1.1 Nivel de estudio

El diseño de investigación exploratoria, requiere de suficiente información teórica para determinar la causa de problemas en investigaciones a futuro, así como también teorías e hipótesis con la finalidad de identificar una visión específica o general de una determinada realidad. El nivel exploratorio se inicia considerando los trabajos publicados de investigaciones anteriores, los avances predominantes del tema recolectado en un lapso determinado, la información no escrita que puedan relatar las personas a partir de sus experiencias (Ferrer, 2005, pp. 42-43)

El uso del estudio exploratorio en el caso planteado determina el conocimiento y entendimiento sobre los factores que obstaculizan el proceso de integración de la CAN, con la finalidad de determinar técnicas más accesibles y de mayor utilidad para la mejora de dicho proceso.

2.1.2 Modalidad de investigación

La investigación documental será utilizada dentro de esta investigación, ya que consiste en un análisis de la información escrita sobre un determinado tema, con el propósito de establecer relaciones, diferencias, etapas, posturas o estado actual del conocimiento respecto al tema objeto de estudio. Esta investigación se basa, fundamentalmente, en la información que se obtiene o se consulta en documentos, entendiéndose por éstos todo material al que se puede acudir como fuente de referencia, sin que se altere su naturaleza o sentido, los cuales aportan información o dan testimonio de una realidad o un acontecimiento (Bernal, Metodología de la Investigación, 2010, pp. 111-112).

Además, la investigación utilizará una herramienta típica del análisis cualitativo, es decir las entrevistas, teniendo como referencia que es la técnica mediante cual el investigador pretende recolectar información de forma oral y personalizada. La información se relacionará en torno creencias, actitudes, opiniones o valores en relación con la situación que se está estudiando (Torrecilla, 2006).

2.1.3 Método

En el caso de esta investigación se utilizará el método “inductivo – deductivo” que es un procedimiento que se basa en la lógica y estudia hechos particulares, para darle sentido a partir de la deducción en un sentido, partiendo de lo general (leyes o principios) a lo particular (fenómenos o hechos concretos), de tal manera que se desglose en pequeñas partes el tema general, analizando las posibles variables que se encontraran y a su vez descartando falsos criterios que no ayuden a establecer una conclusión (Bernal, 2010, págs. 60-61)

El uso de dicho método determinará la base lógica y el sentido que se le da al proceso de integración de la CAN. Por consecuente, se llevará a cabo un estudio que permita identificar el ámbito general y particular que no permite una integración plena de la región.

2.2 Metodología específica

2.2.1 Objetivo 1

Describir cuáles han sido los principales factores económicos y comerciales que obstaculizan el avance en el proyecto de integración de la CAN (2014 – 2019). - La utilización de la investigación será de nivel exploratorio con el fin de realizar un estudio acerca del proceso de integración de la CAN, analizando diversos datos estadísticos. La información se obtendrá de bases de datos de instituciones involucradas; Informes de años anteriores ya realizados que sirvan para realizar una comparación del periodo analizado, el cual consiste en obtener cifras que incluyen una revisión de las importaciones, exportaciones, crecimiento económico, y otros factores de gran importancia, para poder demostrar cual ha sido el impacto de los mismos en el avance del proyecto de integración de la CAN

2.2.2 Objetivo 2

Analizar cuáles han sido los principales factores de naturaleza infraestructurales que pueden haber provocado un estancamiento del proyecto de integración de la CAN (2014 – 2019). - Para desarrollar el cumplimiento de este objetivo, se usará un nivel de investigación de tipo exploratorio con el fin de realizar un estudio de los principales factores infraestructurales .La información se obtendrá de bases de datos de instituciones involucradas; Informes de años anteriores ya

realizados que sirvan para realizar una comparación del periodo analizado y como instrumento se utilizara fuentes bibliográficas.

2.2.3 Objetivo 3

Identificar cuáles han sido los principales factores políticos que han causado un estancamiento del proyecto de integración de la CAN (2014 – 2019).

La investigación será de nivel exploratorio, con el fin de realizar un estudio de los principales factores políticos. Este objetivo determinará qué factores han sido predominantes en el avance del proyecto de integración de la CAN durante los años 2014 – 2019. La información se obtendrá de bases de fuentes bibliográficas que nos permitirá realizar un análisis y estudio completo de que inclinaciones políticas tiene cada país miembro.

CAPÍTULO 3. RESULTADOS

3.1 Recolección y tratamiento de datos

Dentro de este objetivo se encontrará un análisis de factores económicos, infraestructurales y políticos desde el 2014 hasta el 2019, estudiando diversos indicadores para determinar su evolución en relación al tiempo analizado, mediante este estudio se podrán identificar las causas para que un proceso de integración como la CAN no logre avanzar. La elección de los factores mencionados se basa en la naturaleza misma del proceso de integración de la CAN, el cual para su potenciamiento, prevé una mejora en los tres contextos considerados, como es posible observar entre los objetivos futuros de la Organización indicados dentro la página oficial de su sitio web (CAN, 2020).

3.1.1.1 Factores Económicos y Comerciales

Dentro de esta sección se realizará un estudio de los diversos indicadores económicos que afectan positiva o negativamente a las economías con el fin de generar un análisis de los posibles factores que influyen para determinar el avance o retroceso un proceso de integración.

Dentro de los indicadores que se estudiarán tendremos al:

- Producto Interno Bruto (PIB), que nos ayudara a identificar que tan grande son las economías de los países miembros.
- Exportaciones, determinara que tan atractivos son los productos de los países miembros para el resto del mundo, y a su vez que tipo de productos se exporta en mayor cantidad y frecuencia.
- Importaciones, este indicador nos facilitara la dependencia que tiene los países miembros de la Can en relación al resto de países.
- Productos Estrella, es importante identificar qué tipos de productos son los más conocidos a nivel mundial por parte de los países miembros de la Can.
- Principales Destinos, determinar que mercados son los más atractivos para las exportaciones de la Can y evaluar que semejanzas tienes estos.
- Deuda Externa, identificar que valores recibidos han sido útiles para satisfacer mejor sus preferencias en materia de consumo y producción, aumentando así el crecimiento económico.

3.1.1.1.1 Producto Interno Bruto (PIB)

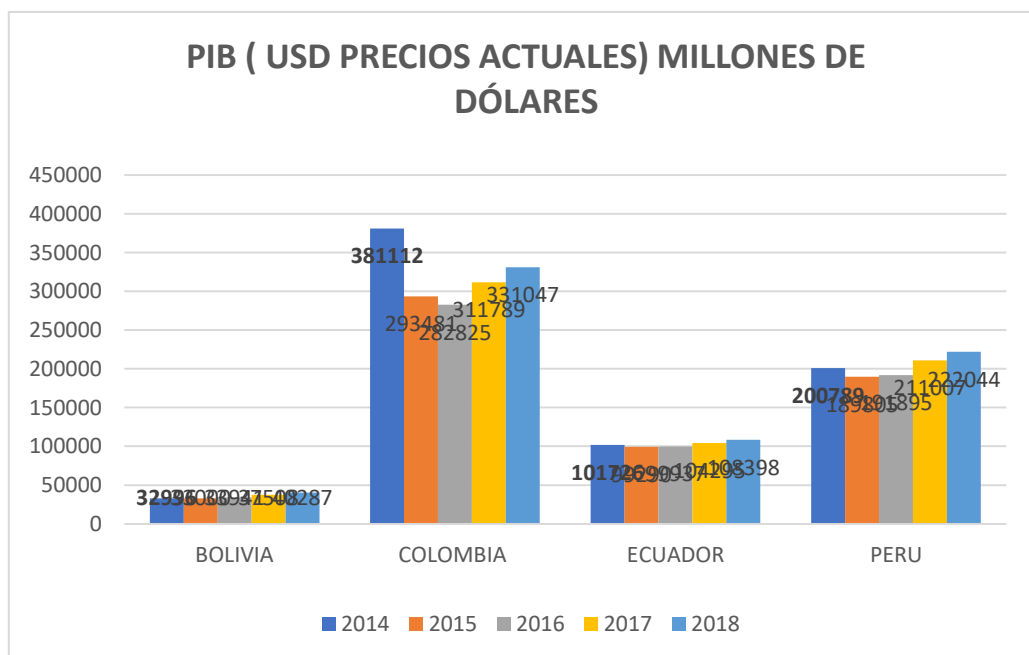


Figura 1: PRODUCTO INTERNO BRUTO CAN 2014 – 2018 (millones a precios actuales)

Fuente: (Banco Mundial, 2019)

Realizado por: El autor

En la presente figura podemos observar el PIB de los 4 países de la CAN durante el periodo 2014-2018. Es evidente que este indicador ha incrementado durante el periodo considerado: Bolivia de acuerdo a los dos últimos años analizados se puede observar que paso de USD 37,508 millones de dólares a USD 40,287 millones de dólares; Colombia paso de USD 311,789 millones de dólares a USD 331,047 millones de dólares en los años 2017 y 2018 respectivamente; Ecuador en el año 2017 tuvo un total de USD 104,295 millones de dólares y para el año 2018 termino con un total de USD 108,398 millones de dólares y finalmente para Perú el cambio del PIB para los años 2017 y 2018 fue positivo ya que paso de tener un total de USD 211,007 millones de dólares a USD 222,044 millones de dólares.

De acuerdo a la información analizada se puede determinar que todos los países de la CAN han tenido un incremento significativo con respecto a este indicador.

En el siguiente grafico podemos tener un enfoque de la variación porcentual de dicho incremento, en el cual se identifica en valores porcentuales cuanto ha crecido cada país miembro y la CAN en su totalidad.

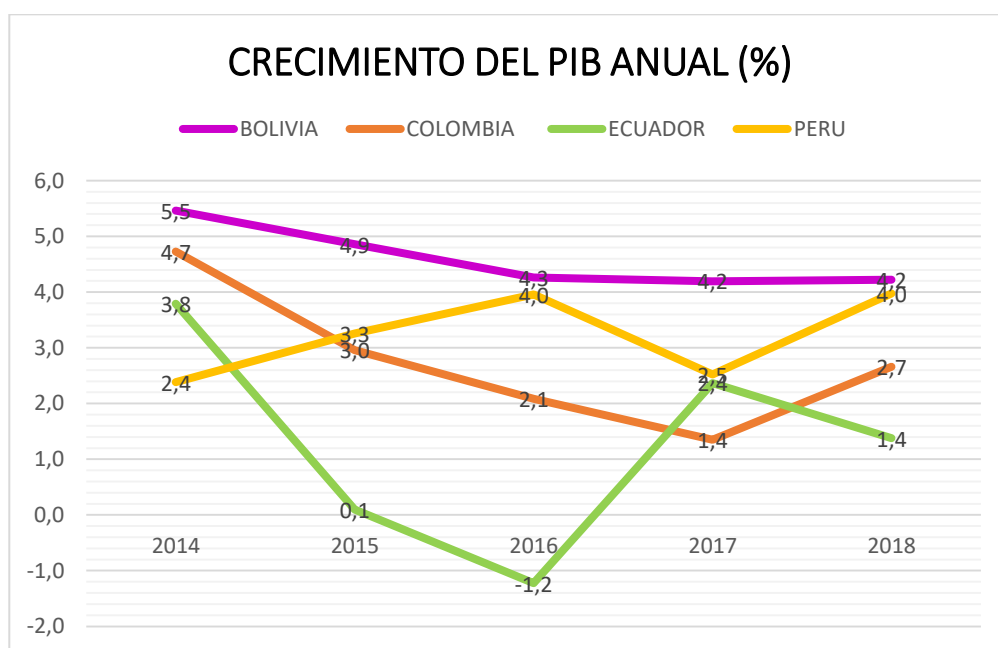


Figura 2: CRECIMIENTO DEL PIB (% ANUAL) CAN 2014 - 2018

Fuente: (Banco Mundial, 2019)

Realizado por: El autor

De acuerdo a la información y análisis de las organizaciones internacionales puede determinar que:

- Para Bolivia, en el año 2018 el PIB ha acelerado su crecimiento con un aumento estimado del 4.2%. Esto supone un incremento en relación a los resultados en los años anteriores, cuando el PIB alcanzó el 4.3% y el 4.2% para 2016 y 2017, respectivamente. A pesar del contexto desfavorable que se vive en la región, el gobierno boliviano activo el pago del doble aguinaldo a los trabajadores asalariados lo que refuerza la demanda interna y por consecuente mejora el proceso para obtener un PIB positivo, lo que prevé que para el año 2019 este indicador siga en aumento, para el FMI las proyecciones realizadas para la economía boliviana van en consecuente a los resultados conseguidos por el gobierno de dicho país miembro, ya que para el año 2018 estimaron un incremento de hasta el 4.3%, y en diciembre volvió a elevarla hasta el 4.5% dando resultados favorables para Bolivia (CELAG, 2018).
- En Colombia, los sectores que más contribución tuvieron en el crecimiento del PIB durante los últimos años fueron: comercio y transporte, defensa, educación y salud, actividades profesión ales, científicas y técnicas y el sector

inmobiliario, adicionalmente el desempeño que ha generado el Gobierno colombiano ha sido de gran aporte para el crecimiento del PIB en el país, las políticas de austeridad, el incremento de la recaudación tributaria, el impulso del sector manufacturero y de los hidrocarburos han contribuido al avance de la economía. En los años donde se evidencia una contracción del crecimiento del PIB se hace énfasis en los sectores de explotación de minas y canteras con -3.6% e industria manufacturera con -1%. (CEPAL, 2018).

- Para Ecuador durante el periodo analizado existió una desaceleración que se justifica con el desplome del precio internacional del petróleo y a las millonarias pérdidas debido al terremoto que sufrió el 16 de abril del 2016. A su vez el crecimiento que se presenta en los siguientes años se motiva sobre todo con: un aumento en el dinamismo de las exportaciones (3.5%); el crecimiento del gasto de consumo final de los hogares (1.0%), y el aumento del gasto de consumo final del gobierno general (0.3%) (CEPAL, 2018).
- Para Perú el aumento del PIB se dio gracias al desempeño de los sectores de Telecomunicaciones, que creció 6.28% en dicho periodo; el sector de Electricidad, Gas y Agua, que se expandió 5.95%; el sector agropecuario, que aumentó en 4.92%; y el sector Financiero y Seguros, que creció 4.4% (INEI, 2019).

3.1.2.2.1 Exportaciones

3.1.2.2.1.1 Evolución de las exportaciones

Tabla 1: EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE LA CAN (Millones de Dólares)

EXPORTACIONES	2014	2015	2016	2017	2018
MUNDO	128.355	94.580	89.929	107.142	119.317
INTRACOMUNITARIAS	9.725	7.613	7.132	7.572	8.902
INTERCOMUNITARIAS	118.630	86.967	82.797	99.570	110.415

Fuente: (SIXCET, 2019)

Realizado por: El autor

Al interno del mercado de la CAN, las exportaciones han registrado un decrecimiento en los últimos años, como se puede apreciar en el cuadro anterior. El porcentaje de variación de las exportaciones intracomunitarias alcanzó el -8.5%, pasando de USD 9,725 millones de dólares en el año 2014 a USD 8,902 millones de dólares en el año 2018.

A nivel intercomunitario, las exportaciones de bienes se han reducido en -6.9%, pasando de USD 118,630 millones de dólares en el 2014 a USD 110,415 millones de dólares en el año 2018. Cabe resaltar que, en el 2018, tanto las exportaciones intracomunitarias como las intercomunitarias tuvieron una reducción de alrededor de 0.95 a 1.5 veces lo registrado el año 2014. Asimismo, si se compara el valor de las exportaciones del 2018 con las del año anterior, se evidencia que tanto las exportaciones intracomunitarias como las intercomunitarias crecieron en 17.6% y 10.9%, respectivamente, tomando en cuenta la variación de millones que existe económicamente de las exportaciones intercomunitarias ya que las mismas representan un 12 veces más que las exportaciones intracomunitarias.

Tabla 2: EVOLUCIÓN DE LAS EXPORTACIONES DE LA CAN SEGÚN PAIS MIEMBRO (Millones de Dólares)

Exportaciones	2014	2015	2016	2017	2018
Mundo	128.355	94.580	89.929	107.142	119.317
Bolivia	12.496	8.855	7.164	7.957	9.013
Colombia	54.706	35.556	30.976	36.903	41.831
Ecuador	25.707	18.366	16.801	19.135	21.623
Perú	35.446	31.803	34.988	43.147	46.850
Intracomunitarias	9.725	7.613	7.132	7.572	8.902
Bolivia	1.320	1.016	1.050	718	994
Colombia	3.210	2.730	2.400	2.694	3.160
Ecuador	2.545	1.752	1.776	2.085	2.485
Perú	2.650	2.115	1.906	2.075	2.263
Intercomunitarias	118.630	86.967	82.797	99.570	110.415
Bolivia	11.176	7.839	6.114	7.239	8.019
Colombia	51.496	32.826	28.576	34.209	38.671
Ecuador	23.162	16.614	15.025	17.050	19.138
Perú	32.796	29.688	33.082	41.072	44.587

Fuente: (SIXCET, 2019)
Realizado por: El autor

A nivel de cada país miembro, entre el 2014 y el 2018, las exportaciones intracomunitarias de Bolivia han reducido a una tasa promedio anual de -4.9%, las de Colombia en -0.3%, las de Ecuador en -0.5% y las del Perú en -2.9%.

En el periodo analizado, las exportaciones intercomunitarias de Bolivia redujeron a una tasa promedio anual de -5.6%, las de Colombia en -5%, las de Ecuador en -3.5%, y las del Perú han incrementado en 7.2%.

3.1.2.2.1.1 Estructura de las Exportaciones

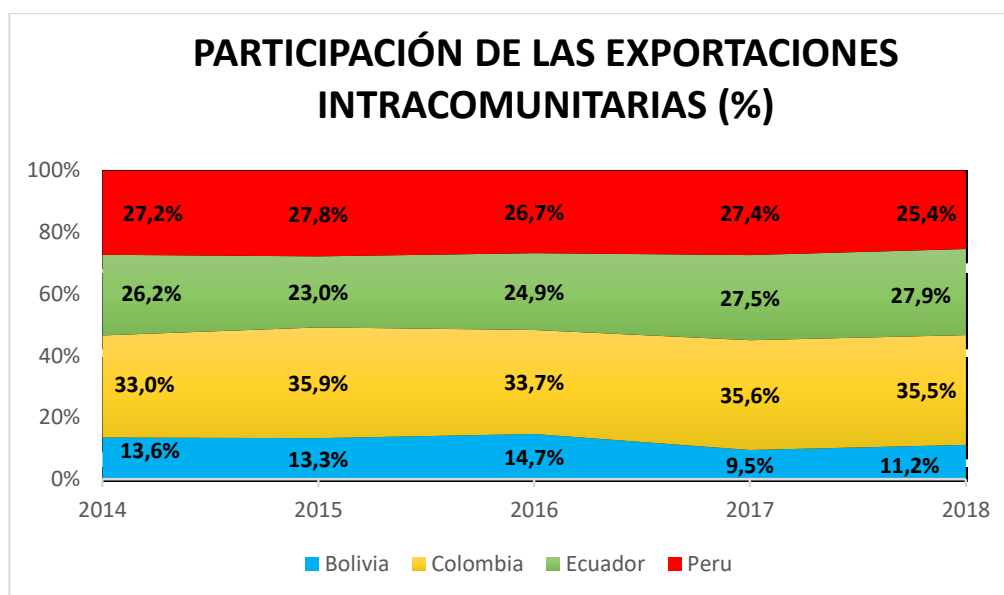


Figura 3: PARTICIPACION PORCENTUAL DE LAS EXPORTACIONES INTRACOMUNITARIAS 2014 - 2018

Fuente: (SIXCET, 2019)

Realizado por: El autor

Para el año 2018, Bolivia representó el 11.2% del total de las exportaciones intracomunitarias, Colombia el 35.5%, Ecuador el 27.9%, y el Perú el 25.4%.

A nivel intracomunitario, entre los años 2014 y 2018, la participación de Colombia y Ecuador se incrementó en 1.08 y 1.07 puntos porcentuales, respectivamente; mientras que Bolivia y el Perú redujeron su participación en 0.82 y 0.93 puntos porcentuales, respectivamente.

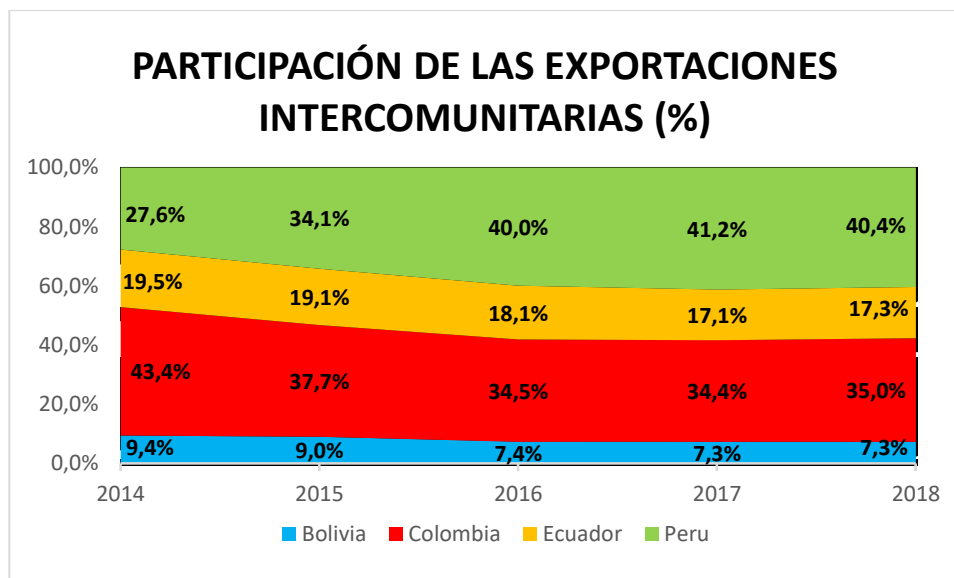


Figura 4: PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE LAS EXPORTACIONES INTERCOMUNITARIAS 2014 - 2018

Fuente: (SIXCET, 2019)

Realizado por: El autor

En el año 2018, Bolivia representó el 7.3% del total de las exportaciones intercomunitarias, Colombia el 35.0%, Ecuador el 17.3%, y el Perú el 40.4%. Entre los años 2014 y 2018, la participación de Perú se incrementó en 1.46 puntos porcentuales, mientras que, la participación de Bolivia, Colombia y Ecuador se redujo en 0.77, 0.81 y 0.89 puntos porcentuales respectivamente.

3.1.2.2.1.2 Principales Productos Exportados

3.1.2.2.1.2.1 Bolivia

En el 2018 Bolivia se convirtió en el 90º exportador más grande en el mundo. (OEC, 2018)

Las exportaciones más recientes son lideradas por la exportación de gas, de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos, que representa el 32.3% de las exportaciones totales de Bolivia, seguidas por minerales y concentrados de zinc, que representan el 17.1%.

Tabla 3: PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR BOLIVIA (millones de dólares)

PRODUCTO	USD EXPORTADO
Gas de petróleo y demás hidrocarburos Gaseosos	USD 3,040
Minerales y concentrados de zinc	USD 1,610
Oro, incluido el oro platinado, en bruto, semilabrado o en polvo	USD 1,170

Fuente: (OEC, 2018)

Realizado por: El autor

En términos monetarios para los productos exportados por Bolivia, podemos determinar que el gas de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos, representaron un total de USD 3,040 millones de dólares, seguido de los Minerales y concentrados de zinc con un total de USD 1,610 millones de dólares y como tercer producto principal tenemos al Oro, incluido el oro platinado con un total de USD 1,170 millones de dólares.

3.1.2.2.1.1.1 Colombia

Colombia es el 55° exportador más grande en el mundo (OEC, 2018).

Las exportaciones más recientes son lideradas por la exportación de petróleo, crudo de petróleo o minerales bituminosos, que representa el 31.8% de las exportaciones totales de Colombia, seguidas por minerales tales como la hulla, briqueta, ovoide y combustibles sólidos similares, obtenidos de la hulla, que representan el 19.5%.

Tabla 4: PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR COLOMBIA (millones de dólares)

PRODUCTO	USD EXPORTADO
Gas de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos	USD 13,800
Hullas; briquetas, ovoides y combustibles sólidos similares, obtenidos de la hulla	USD 7,630
Café, incluso tostado o descafeinado; cáscara y cascarilla de café; sucedáneos del café que contengan café en cualquier proporción	USD 2,700

Fuente: (OEC, 2018)

Realizado por: El autor

En términos monetarios para los productos exportados por Colombia, podemos determinar que el gas de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos,

representó un total de USD 13,800 millones de dólares, seguido de las Hullas; briquetas, ovoides y combustibles sólidos similares, obtenidos de la hulla con un total de USD 7,630 millones de dólares y como tercer producto principal tenemos al Café, incluso tostado o descafeinado; cáscara y cascarilla de café; sucedáneos del café que contengan café en cualquier proporción con un total de USD 2,700 millones de dólares.

3.1.2.2.1.1.2 Ecuador

Ecuador es el 70° exportador más grande en el mundo (OEC, 2018) .

Las exportaciones más recientes son lideradas por la exportación de petróleo, crudo de petróleo o minerales bituminosos, que representan el 36 %de las exportaciones totales de Ecuador, seguidas por plátanos frescos o secos, que representan el 15.2%.

Tabla 5: PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTACION DE ECUADOR (millones de dólares)

PRODUCTO	USD EXPORTADO
Gas de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos	USD 7,970
Plátanos frescos o secos	USD 3,380
Crustáceos, incluso pelados, vivos, frescos, refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; crustáceos sin pelar, cocidos en agua o vapor, incluso refrigerados, congelados, secos, salados o en salmuera; harina, polvo y pellets de crustáceos.	USD 3,240

Fuente: (OEC, 2018)

Realizado por: El autor

Para Ecuador los tres productos que más representaron ingresos en el año 2018 fueron Gas de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos con un total de USD 7,970 millones de dólares, seguido de Plátanos frescos o secos con un valor de USD 3,380 millones de dólares y finalmente los Crustáceos con un total de USD 3,240 millones de dólares.

3.1.2.2.1.3 Perú

Perú se convierte en el 53° exportador más grande del mundo (OEC, 2018).

Las exportaciones más recientes son lideradas por mineral de cobre, que representan el 26.9% de las exportaciones totales de Perú, seguido de oro, el oro platinado, en bruto, semilabrado o en polvo, que representa el 14.6%.

Tabla 6: PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOR POR PERÚ (millones de dolares)

PRODUCTO	USD EXPORTADO
Mineral de cobre	USD 13,000
Oro, incluido el oro platinado, en bruto, semilabrado o en polvo	USD 7,080
Petróleo refinado	USD 2,830

Fuente: (OEC, 2018)

Realizado por: El autor

Los principales productos exportados en Perú fueron Mineral de cobre con un total de USD 13,000 millones de dólares, seguidos de el Oro equivalente a un total de USD 7,080 millones de dólares y finalmente se encuentra el petróleo refinado con un valor total de USD 2,830 millones de dólares.

3.1.2.2.1.2 Principales Mercados de Destino

3.1.2.2.1.2.1 Bolivia



Figura 5: PRINCIPALES DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DE BOLIVIA

Fuente: (OEC, 2018)

Realizado por: El autor

Dentro de los principales destinos de exportaciones de Bolivia encontramos a diversos países del mismo continente: en primer lugar, Brasil, representando el 17% del total de las exportaciones que es equivalente a USD 1,410 millones de dólares, seguido por Argentina con un 15% representando un total de USD 1,240 millones de dólares.

En tercer lugar, se encuentra un país del continente asiático, Corea del Sur, con un 7.1% equivalente a USD 574 millones de dólares; dentro del cuarto lugar tenemos a India con un 6.8% que representa un total de USD 552 millones de dólares y finalmente encontramos a Estados Unidos con 6.7% equivalente a USD 542 millones de dólares.

Podemos interpretar que la mayoría de destinos a los cuales se realizan las exportaciones bolivianas, son países que representan gran poder económico a nivel mundial.

3.1.2.2.1.1.1 Colombia

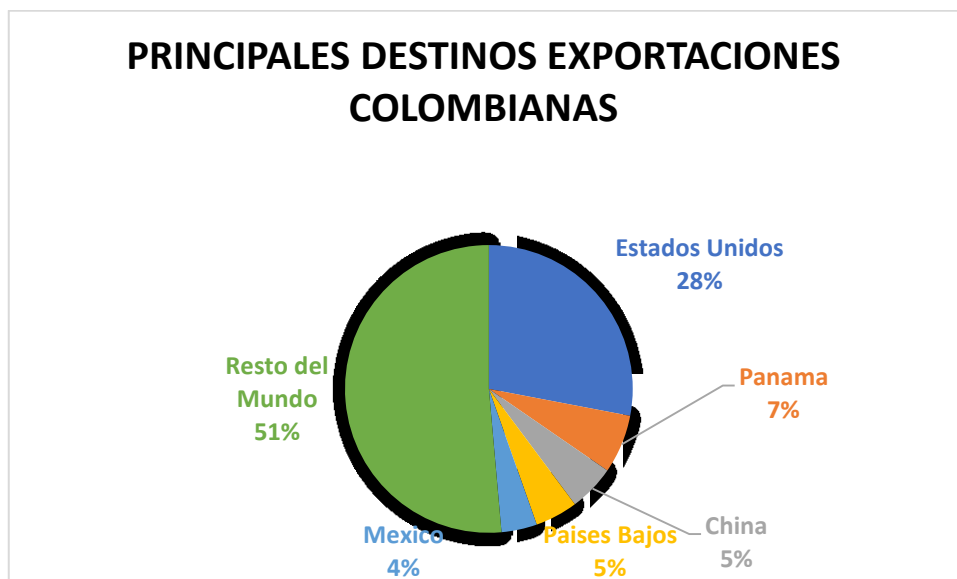


Figura 6: PRINCIPALES DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DE COLOMBIA
Fuente: (OEC, 2018)
Realizado por: El autor

Las exportaciones de Colombia dentro de los últimos años han sido destinadas principalmente a Estados Unidos, representando un 28% del total de las mismas y con un equivalente de USD 11,100 millones de dólares. El siguiente destino representativo para Colombia es Panamá con un 6.6%, equivalente a un total

de USD 2,580 millones de dólares, seguido por China con un 5.2% que representa un total de USD 2,020 millones de dólares.

En cuarto lugar, se encuentran los Países Bajos con un total de USD 1,860 millones de dólares que representa el 4.8% y finalmente encontramos a México con un 4% equivalente a USD 1,560 millones de dólares del total de las exportaciones colombianas.

3.1.2.2.1.2 Ecuador



Figura 7: PRINCIPALES DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DE ECUADOR
Fuente: (OEC, 2018)
Realizado por: El autor

Las exportaciones de Ecuador han sido destinadas principalmente a Estados Unidos, representando el 31% del total de las mismas, es decir un monto de USD 6,060 millones de dólares, seguido con un segundo puesto a Vietnam con 7.6% equivalente a USD 1,460 millones de dólares. Encontramos a Chile en tercer lugar, con un total de USD 1,330 millones de dólares equivalente al 6.9%, finalmente Panamá y a Rusia con un 4.8 y 4.7 % respectivamente que son equivalentes a USD 932 millones de dólares y USD 912 millones de dólares.

3.1.2.2.1.1.3 Perú



Figura 8: PRINCIPALES DESTINOS DE LAS EXPORTACIONES DE PERÚ

Fuente: (OEC, 2018)

Realizado por: El autor

Las exportaciones de Perú durante los últimos años han sido destinadas a China como principal lugar representando un total de 26% equivalente a USD 11,700 millones de dólares. En segundo lugar, encontramos a Estados Unidos con un total de USD 6.770 millones de dólares que representa el 15% del total de las exportaciones peruanas, seguido por Suiza con un valor total de USD 2,470 millones de dólares equivalente a 5.5%, finalmente encontramos a Corea del Sur y a España con USD 2,190 millones de dólares y USD 2,000 millones de dólares respectivamente y que representan un total de 4.9 y 4.5%.

Es importante recalcar que para todos los países miembros de la CAN el mercado estadounidense ha sido un gran atractivo para las exportaciones ya que como se puede evidenciar, este mercado tiene una gran participación para la económica de la CAN.

3.1.2.2.2 Importaciones

3.1.2.2.2.1 Evolución de las Importaciones

Para el año 2018, las importaciones intracomunitarias de la CAN pasaron de USD 10,410 millones de dólares en el 2014 a USD 9,640 millones de dólares en el 2018, durante este periodo las importaciones han tenido crecimiento y decrecimiento con respecto a cada año estudiado.

Tabla 7: EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE LA CAN (millones de dólares)

IMPORTACIONES	2014	2015	2016	2017	2018
MUNDO	146.919	126.516	106.460	116.795	129.992
INTRACOMUNITARIAS	10.410	8.152	7.654	8.649	9.640
INTERCOMUNITARIAS	136.065	118.364	98.806	108.146	120.352

Fuente: (SIXCET, 2019)

Realizado por: El autor

En el año 2018, las importaciones intracomunitarias fueron equivalentes a una reducción de 0.92 veces lo registrado en el año 2014, mientras que las importaciones intercomunitarias fueron equivalentes al 0.89 de lo presentado en el 2014. Las cifras del 2018 con respecto al año 2017 variaron en un 10.3% en las importaciones intracomunitarias y en un 10.1% en las importaciones intercomunitarias.

Tabla 8: EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE LA CAN SEGÚN PAIS MIEMBRO (millones de dólares)

Importaciones	2014	2015	2016	2017	2018
Mundo	146.919	126.516	106.460	116.795	129.992
Bolivia	10.464	9.474	8.276	9.308	9.996
Colombia	64.060	54.058	44.909	46.076	51.230
Ecuador	27.507	21.378	16.189	19.845	23.020
Perú	44.888	41.606	37.086	41.566	45.746
Intracomunitarias	10.410	8.152	7.654	8.649	9.640
Bolivia	869	826	809	884	928
Colombia	2.675	2.153	2.021	1.731	1.893
Ecuador	3.165	2.541	2.151	2.591	2.848
Perú	3.701	2.632	2.673	3.443	3.971
Intercomunitarias	136.065	118.364	98.806	108.146	120.352
Bolivia	9.595	8.648	7.467	8.424	9.068
Colombia	61.385	51.905	42.888	44.345	49.337
Ecuador	24.342	18.837	14.038	17.254	20.172
Perú	41.187	38.974	34.413	38.123	41.775

Fuente: (SIXCET, 2019)
Realizado por: El autor

Entre el 2014 y el 2018, las importaciones intracomunitarias de Bolivia y Perú han crecido a una tasa promedio anual de 1.3% y 1.4% respectivamente, por otro lado, las de Colombia y Ecuador han reducido en -8.3% y - 2.2% respectivamente. A su vez dentro del periodo analizado, las importaciones Intercomunitarias de Bolivia, Colombia y Ecuador han reducido a una tasa promedio anual de %, las de Colombia en - 1.2%, - 4.9%, - 4.1% respectivamente y donde Perú ha tenido un incremento de 0.3%.

3.1.2.2.1.1 Estructura de las Importaciones

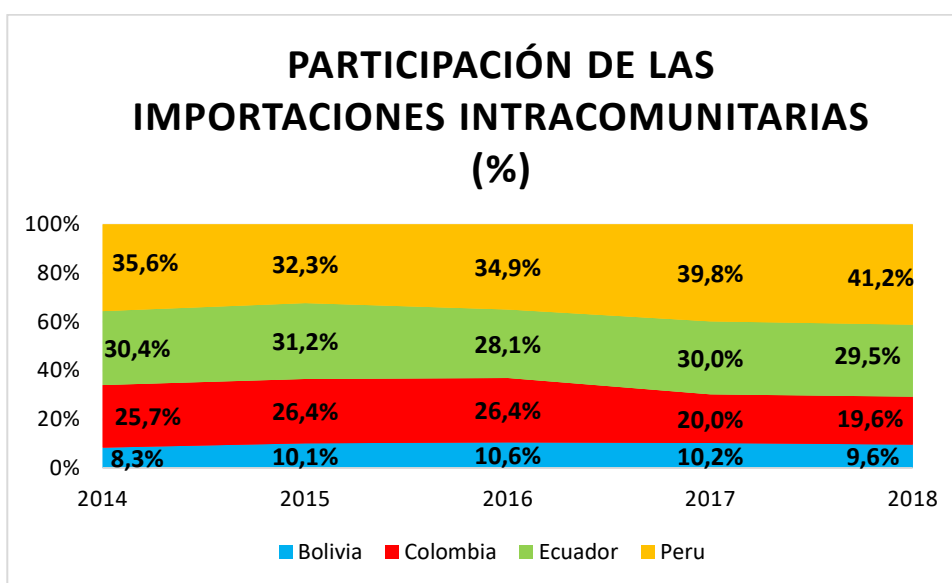


Figura 9: PARTICIPACION PORCENTUAL DE LAS IMPORTACIONES INTRACOMUNITARIAS 2014 - 2018

Fuente: (SIXCET, 2019)

Realizado por: El autor

Bolivia representó el 9.6% del total de las importaciones intracomunitarias en el año 2018, Colombia el 19.6%, Ecuador el 29.6%, y el Perú el 41.2%.

Dentro de las importaciones intracomunitarias, entre los años 2014 y 2018, la participación de Bolivia y el Perú se incrementaron en 1.15 y 1.16 puntos porcentuales respectivamente; mientras que Colombia y Ecuador se redujeron 0.76 y 0.9 puntos porcentuales, respectivamente.

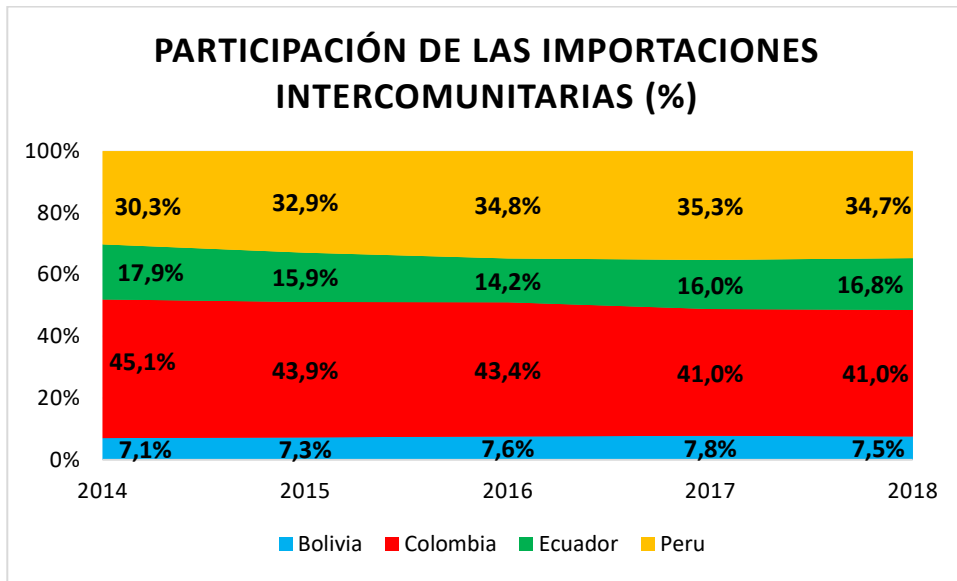


Figura 10: PARTICIPACION PORCENTUAL DE LAS IMPORTACIONES INTERCOMUNITARIAS 2014 - 2018

Fuente: (SIXCET, 2019)

Realizado por: El autor

Para el año 2018 en las importaciones intercomunitarias los países miembros representaron: Con Bolivia el 7.5%, Colombia el 41.0%, Ecuador el 16.8%, y Perú el 34.7%. Evaluando el periodo analizado 2014 – 2018, Bolivia y Perú tuvieron un incremento de 1.07 y 1.15 puntos porcentuales respectivamente dentro de los años mencionados, por otro lado, Colombia y Ecuador tuvieron una reducción de 0.91 y 0.94 puntos porcentuales respectivamente.

3.1.2.2.1.2 Principales Mercados de Origen

3.1.2.2.1.2.1 Bolivia

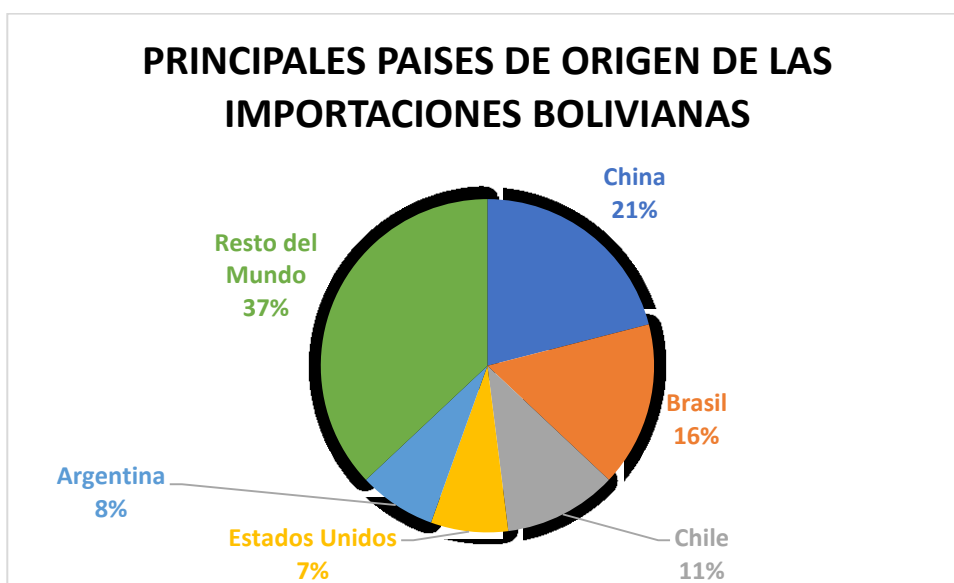


Figura 11: PRINCIPALES MERCADOS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE BOLIVIA
Fuente: (OEC, 2018)
Realizado por: El autor

China es uno de los principales mercados de origen de las importaciones bolivianas, representando con un total de 21% que equivale a USD 1,930 millones de dólares.

Brasil y Chile como segundo y tercer puesto, con un porcentaje de 16 y 11% respectivamente equivalente a USD 1,520 millones de dólares y USD 999 millones de dólares; Estados Unidos en un cuarto lugar con un total de USD 706 millones de dólares y finalmente encontramos a Argentina con un 7.5% representando un total de USD 698 millones de dólares.

3.1.2.2.1.1.1 Colombia

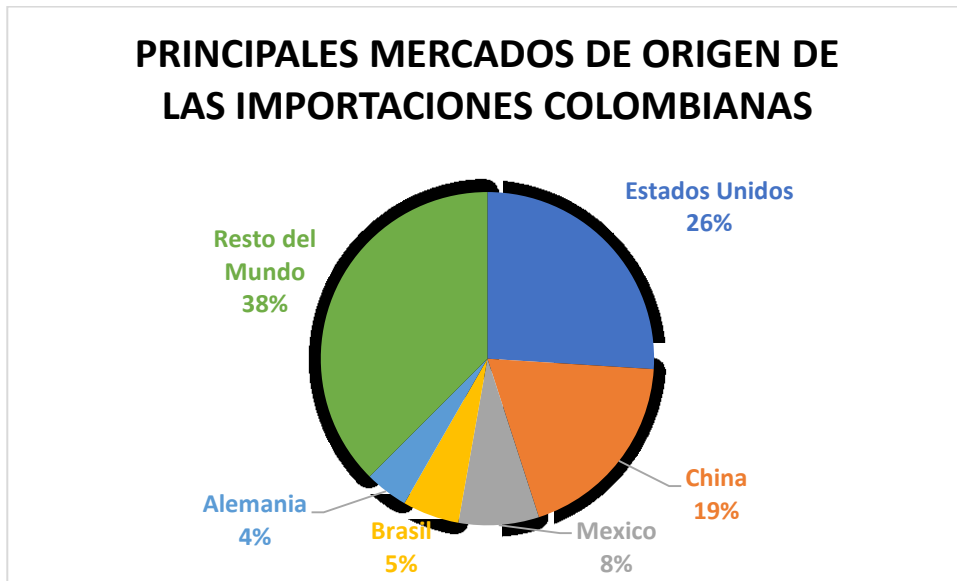


Figura 12: PRINCIPALES MERCADOS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE COLOMBIA
Fuente: (OEC, 2018)
Realizado por: El autor

Los principales orígenes de las importaciones de Colombia son los Estados Unidos, con un total de USD 11,700 millones de dólares, equivalente a un 26%, seguido por China, de la cual se importa un total de USD 8,580 millones de dólares.

En tercer puesto encontramos a México, con USD 3,470 millones de dólares equivalente al 7.8%, luego encontramos a Brasil con un 5.5% que representa un total de USD 2,420 millones de dólares y finalmente tenemos a Alemania con USD 1,860 millones de dólares.

3.1.2.2.1.2 Ecuador

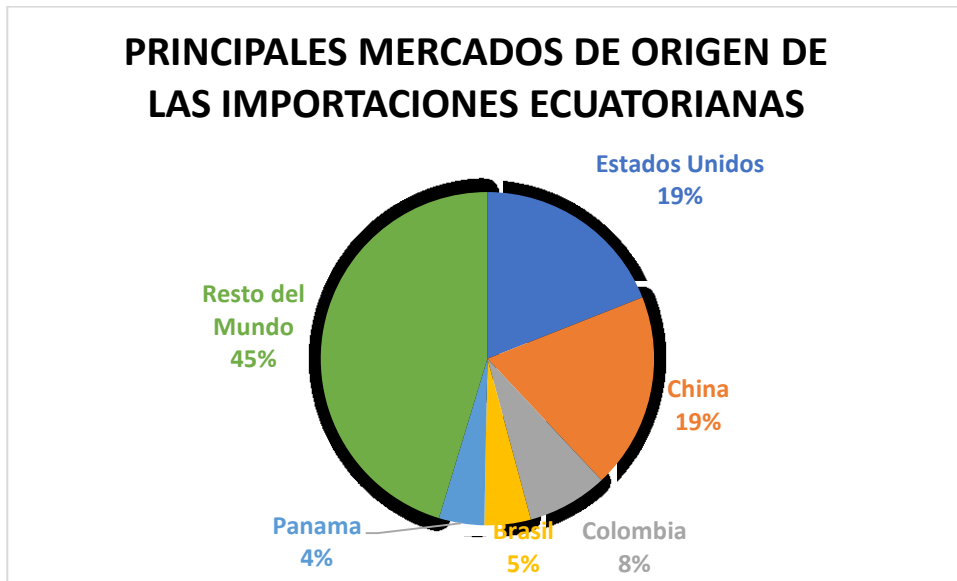


Figura 13: PRINCIPALES MERCADOS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE ECUADOR
Fuente: (OEC, 2018)
Realizado por: El autor

Los principales mercados de origen de las importaciones ecuatorianas son: Estados Unidos con un total de 19% que es equivalente a USD 3,720 millones de dólares.

China con el segundo lugar, con un total de USD 3,620 millones de dólares que representa el 19%, seguido por un país miembro de la CAN, Colombia, con un total 8% equivalente a USD 1,510 millones de dólares.

Finalmente encontramos Brasil con un 5% y a Panamá con un 4% y en millones de dólares representan 865 y 848 respectivamente.

3.1.2.2.1.1.3 Perú

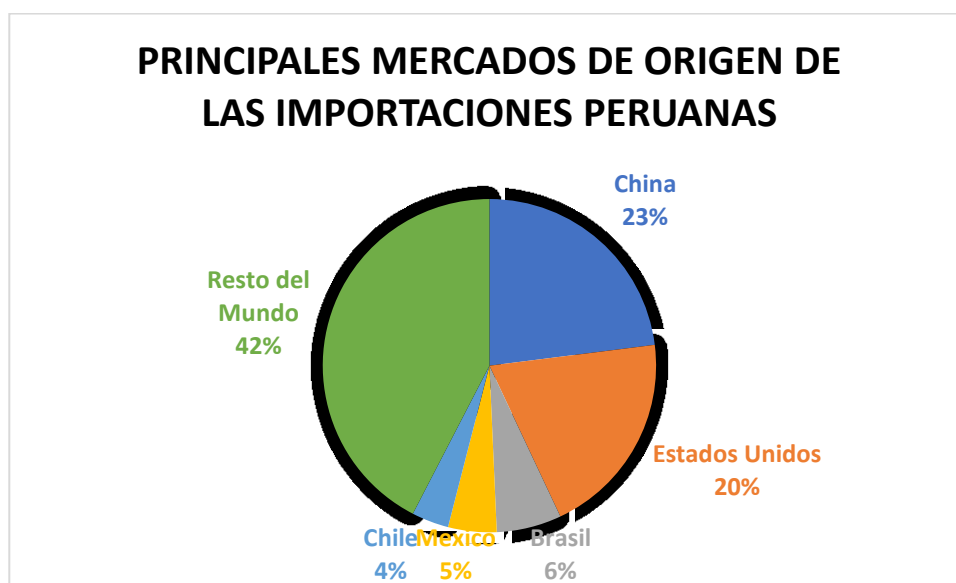


Figura 14: PRINCIPALES MERCADOS DE ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES DE PERÚ
Fuente: (OEC, 2018)
Realizado por: El autor

China uno de los mercados más importantes a nivel mundial se ha convertido para Perú una de las principales fuentes de productos importados representando un total de USD 8,750 millones de dólares equivalentes al 23% de las importaciones peruanas.

Del mercado estadounidense se importa alrededor de USD 7,730 millones de dólares que representa un 20%. Brasil, México y Chile países de Latinoamérica también se hacen presentes en el mercado peruano con un valor de 6.3, 4.7 y 3.6% respectivamente. Brasil representa un total de USD 2,370 millones de dólares, México con un total de USD 1,780 millones de dólares y Chile USD 1,390 millones de dólares.

3.1.2.2.2 Deuda Externa

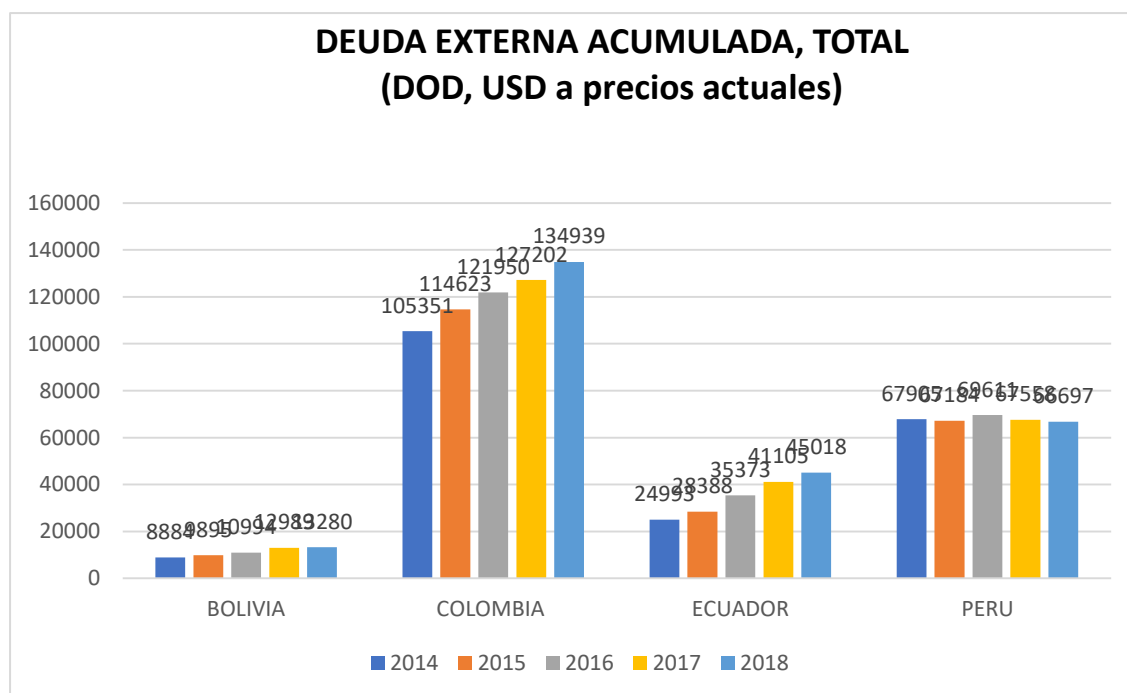


Figura 15: DEUDA EXTERNA ACUMULADA, TOTAL

Fuente: (Banco Mundial, 2019)

Realizado por: El autor

En la presente figura podemos observar el valor de la deuda externa de los 4 países de la CAN durante el periodo 2014-2018. Es evidente que este valor ha ido incrementado durante el periodo considerado: Bolivia de acuerdo a los dos últimos años analizados se puede observar que paso de USD 12,989 millones de dólares a USD 13,280 millones de dólares. Colombia paso de USD 127,202 millones de dólares a USD 134,939 millones de dólares en los años 2017 y 2018 respectivamente; Ecuador en el año 2017 tuvo un total de USD 41,105 millones de dólares y para el año 2018 termino con un total de USD 45,018 millones de dólares y finalmente para Perú el aumento de la deuda externa para los años 2017 y 2018 paso de tener un total de USD 67,558 millones de dólares a USD 66,697 millones de dólares.

De acuerdo a la información analizada se puede determinar que todos los países de la CAN han tenido un incremento significativo con respecto a adquirir dinero del exterior este dinero se basa en el monto adeudado a los no residentes, que se reembolsa en divisas, bienes o servicios y se convierte en el total de la suma de la

deuda a largo plazo pública, con garantía pública, y privada no garantizada, el uso del crédito del FMI y la deuda a corto plazo, a su vez la deuda a corto plazo se compone por toda la deuda con un vencimiento original de un año o menos y los atrasos en los intereses de la deuda a largo plazo (Banco Mundial, 2019).

Para Bolivia la deuda externa acumulada ha representado un total 32.96% del PIB al 31 de diciembre de 2018, en Colombia para el año 2018 la deuda externa represento el 40.76% del PIB. Para Ecuador en el año 2018 la deuda externa representó un total de 41.53% del PIB. Para el año 2018 la deuda externa peruana represento el 30.04% del PIB.

Finalmente podemos determinar que los indicadores económicos ponen en evidencia que todavía existe una brecha muy grande para lograr una integración total de la Comunidad Andina; a pesar de que en algunos de los indicadores analizados se tuvo un crecimiento no han sido un factor para motivar a una mayor integración.

El crecimiento del PIB en los años analizados, se enfocaron directamente en ramas del sector primario, los países miembros tuvieron variaciones entre el 3 y 6% positivamente (figura 2), predominando el sector agropecuario, la extracción de hidrocarburos, el comercio y transporte de los mismos, y por consecuente si damos una perspectiva de como evoluciono la balanza comercial durante este periodo podemos identificar que también tuvo diversas variaciones a partir del año 2014 (tabla 2); el país más representativo para la CAN ha sido Colombia (figura 3 – 4) ya que de acuerdo a los resultados obtenidos es el país que más exportaciones realiza hacia el mundo, dando énfasis en que la mayoría de productos exportados son productos pertenecientes al sector primario y no solo por parte de Colombia si no por parte de todos los países miembros (tabla 3 – 4 – 5 -6), y en su mayoría los principales destinos de las exportaciones son a países del primer mundo (figura 5 - 6 -7 -8), enfocándonos en las importaciones de la Comunidad Andina durante el periodo analizado en la mayoría de años se tuvo una reducción de las mismas, a excepción del año 2017 – 2018 donde se evidencio un incremento de las mismas (tabla 8), el país que más participación tiene en las importaciones del mundo es Perú, seguido de Bolivia y durante los últimos años las mismas incrementaron a diferencia de Colombia y Ecuador que estas redujeron, y al igual que las exportaciones, las

importaciones de la Comunidad Andina dependen de país del primer mundo (figura 11-12-13-14).

La Deuda externa para los países miembros fue incrementando en cada año analizado (figura 15), esto nos permite determinar de que a pesar de que la Balanza Comercial y el PIB se encuentran estables, la situación financiera de liquidez y solvencia de todos los países está en desventaja ya que para la mayoría de los países la deuda representa alrededor del 30 - 40% del PIB, y por consecuente se determina que es un porcentaje alto ya que indica que en la producción y venta bienes y servicios no suficientes para pagar sus deudas sin incurrir en más deuda.

3.1.2.3 Factores infraestructurales y políticos

Esta sección abarcará un estudio de los diversos factores infraestructurales y políticos que influyen positiva o negativamente en la integración de los países miembros de la CAN, dichos factores serán de utilidad para generar un análisis del avance o retroceso de este proceso de integración.

Dentro de los aspectos que se estudiarán tendremos al:

- Contexto infraestructurales de las vía de comunicación, mediante el cual se analizará factores como infraestructura comercial, enfocándonos principalmente en las vías de comunicación que poseen los países miembros, con el fin de determinar qué tan útiles han sido las mejoras basándonos en la infraestructura durante el periodo analizado para cumplir identificando los obstáculos que se ocasionan para abordar una integración física.
- Contexto político, nos enfocaremos en las ideologías presidenciales que han tomado los mandatarios durante el periodo analizado destacando su movimiento político y mayores logros mientras estuvieron en la presidencia. El análisis ira basado en los aspectos positivos de cada mandatario, sin entrar en la especificación de los logros no alcanzados con el fin de que no se genere una opinión subjetiva dentro del análisis.

3.1.2.3.1 Infraestructura de las vías de comunicación

Las vías de comunicación juegan un papel importante dentro de la logística del mundo actual, ya que constituyen un factor que se debe tomar en cuenta en el momento de conectar al mundo para la distribución de bienes y servicios.

Se ha evaluado el Índice de desempeño logístico (LPI por sus siglas en inglés), índice que se ha convertido en una herramienta interactiva creada por el Banco Mundial para identificar la posición de los países a nivel mundial enfocándose en el desempeño de su logística comercial donde se evalúan 6 componentes:

- La eficacia de las aduanas y despacho en la frontera.
- La calidad del comercio y la infraestructura de transporte.
- La facilidad de organizar los envíos a precios competitivos.
- La competencia y la calidad de los servicios logísticos.
- La capacidad de seguimiento y rastreo de envíos.
- La frecuencia con que los envíos lleguen a los destinatarios dentro de los plazos de entrega programados o previstos.

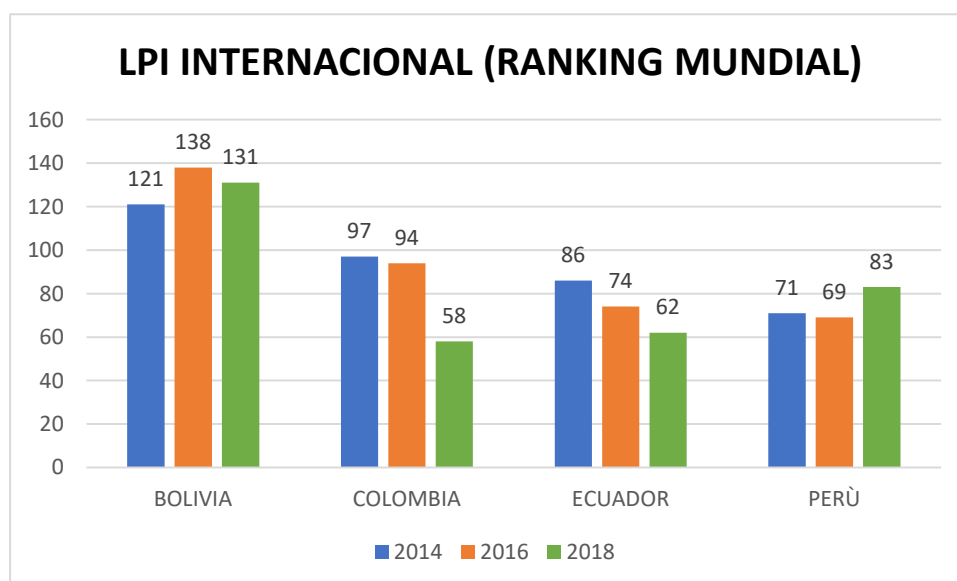


Figura 16: LPI Internacional Países de la CAN (2014 - 2018)

Fuente: (Banco Mundial, 2019)

Realizado por: El autor

En la figura presentada se puede observar que, en la mayoría del periodo analizado, los países miembros han mejorado su posición dentro del ranking mundial de LPI, con excepción de Bolivia que pasó de estar en la posición 121 en el año 2014

a la posición 131 en el año 2018, y Perú, cuya posición del LPI internacional pasó del lugar 71 en el año 2014 al lugar 83 en el año 2018, retroceso que se identificó en la competencia y la calidad de los servicios logísticos ya que paso de la posición 76 a la posición 110, en los años 2014 y 2018 respectivamente. En cuanto a Colombia, pasó de la posición 97 en el 2014 a la posición 58 en el 2018, identificando mejoras significativas en organizar los envíos a precios competitivos ya que pasó del puesto 95 al puesto 46 en los años 2014 y 2018 respectivamente. Ecuador al igual que Colombia, presentó una mejora en la posición pasando del puesto 86 al puesto 62 en los años 2014 y 2018, la mejora más representativa se dio dentro del área de seguimiento y rastreo de envíos, ya que paso de lugar 95 al 55 en los años ya analizados.

3.1.2.3.1.1 Sistema Andino de Carreteras

En 1990 se habilitó la Decisión 271 donde se manifiestan diversos enfoques relacionados con la conveniencia y necesidad de fortalecer las vías de comunicación entre los países miembros por ello consideraron importante constituir a nivel andino una red o sistema vial con el fin de cumplir uno de los principales objetivos del Acuerdo de Cartagena, que se enfoca en la integración física.

Dentro de dicha decisión se establecen diversos objetivos mediante los cuales se busca mejorar el vínculo directo entre los países miembros por medio de una red de carreteras continuas que faciliten y permitan un acceso directo a los principales centros y regiones del área andina. El sistema Andino de Carreteras, está constituido por 24 100 kilómetros de vías clasificadas en tres tipos de ejes viales:

1. Ejes Troncales. - Corresponden a 12 500 km y permiten la interconexión continua, directa, económica y segura entre los Países Miembros, para facilitar el transporte de personas y el intercambio comercial andino.
2. Ejes Interregionales. - Abarca un total de 2 700 km y permiten el enlace de los Ejes Troncales con las redes viales de los demás países de América Latina.
3. Ejes Complementarios. - Tiene un total de 8 900 km y facilitan la conexión de otras áreas internas de desarrollo con los Ejes Troncales (CAN, 1990).

La única modificación existente para le decisión antes mencionada es la Decisión 277, Modificación de la Decisión 271 Sistema Andino de Carreteras donde se incluye un único artículo donde se modifica el artículo 10 relacionado con los tramos de construcción de interconexión con Bolivia.

3.1.2.3.1.1 Movimiento de Carga Internacional por carretera

El movimiento de carga internacional por carretera evidencia el uso de las carreteras implementadas desde el año 1990 y corresponde al ingreso y salida de mercancías por las aduanas de frontera de los países de la CAN durante el periodo analizado.

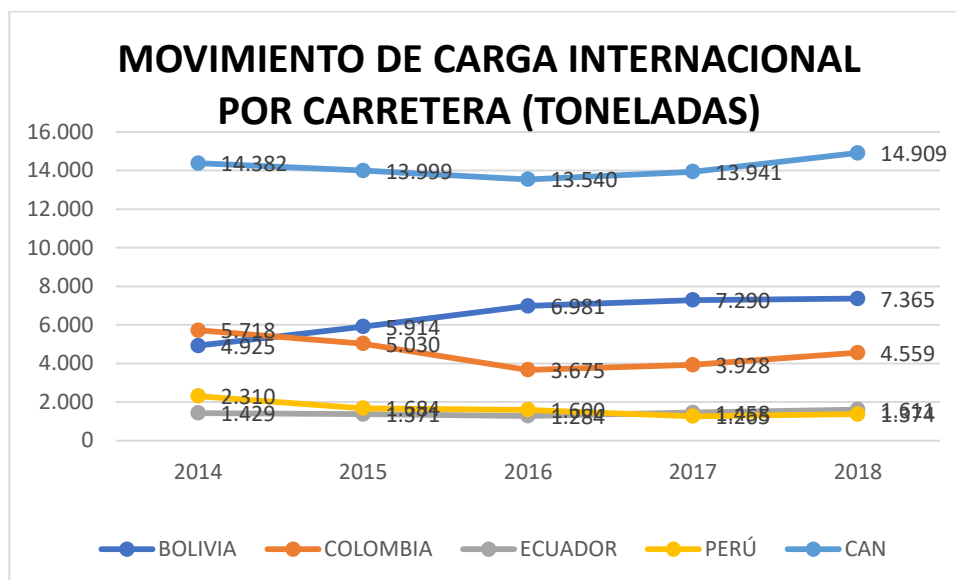


Figura 17: Movimiento de Carga Internacional por Carretera (toneladas)

Fuente: (CAN, 2016; CAN, 2017; CAN, 2018; CAN, 2015)

Realizado por: El autor

En la figura podemos observar el movimiento que ha tenido la carga internacional por carretera durante el periodo 2014 – 2018. Durante el año 2018 se movilizó una totalidad de 14,909 toneladas, que representó un crecimiento del 6.9% con respecto al año 2017 en el cual se movilizaron 13,941 toneladas. Para todos los países miembros de la CAN, existió incremento en la movilización de carga internacional: en el caso de Bolivia, en el año 2017 se tuvo una movilización total de 7,290 toneladas y para el año 2018 fue de 7,365 toneladas, existiendo un incremento de 1.0%. Colombia registró para el año 2017 y 2018 un total de 3,928 toneladas y 4,559 toneladas respectivamente representando un crecimiento del 16.1%. Para el año 2017 la movilización de carga ecuatoriana tuvo un total de 1,458 toneladas y para el año 2018 un total de 1,611 toneladas registrando un incremento del 10.5%. Finalmente, para Perú, en el año 2017 el movimiento de carga internacional representó el total de 1,265 toneladas y para el año 2018 de 1,374 toneladas que identifica un incremento del 8.6%.

En totalidad para el año 2018, Bolivia movilizó un 49.4% del total de movimiento de carga internacional por carretera de la CAN. Colombia se encuentra en segundo lugar con un total de 30.6%, en tercer lugar, se encuentra Ecuador con el 10.8% y finalmente Perú con el 9.2%.

Es importante destacar que para los años analizados Bolivia ha representado un gran incremento en el movimiento de carga internacional ya que es el único país miembro que no tiene salida al mar y por consiguiente en su mayoría los movimientos comerciales de bienes se realizan por esta vía.

3.1.2.3.1.1.2 Movimiento de carga internacional por carretera de Bolivia

Tabla 9: Movimiento de carga internacional de Bolivia por aduana (toneladas)

FRONTERAS BOLIVIA	2014	2015	2016	2017	2018
Agencia Exterior Arica	1163	2082	2256	2408	2350
Desaguadero	1385	1233	1263	1057	1163
Tambo Quemado	1112	1015	1101	997	1046
Arroyo Concepción	403	483	471	667	801
Yacuiba	325	342	306	327	318
Pisiga	230	336	402	428	481
Villamontes	81	88	144	137	104
CEBAF Desaguadero	0	84	350	415	150
Agencia Exterior Matarani	140	47	93	25	19
Cobija	8	54	53	69	135
Control Integrado Villazón	0	34	218	276	276
Bermejo	20	28	20	25	24
Villazón	19	24	8	7	15
Apacheta	16	17	17	15	16
Avaroa	7	15	30	86	156
Otras aduanas	16	32	249	351	311
TOTAL	4925	5914	6981	7290	7365

Fuente: (CAN, 2015; CAN, 2016; CAN, 2017; CAN, 2018)

Realizado por: El autor

En la tabla se evidencia el movimiento de carga internacional de Bolivia por aduana en el periodo 2014 – 2018, donde en primer lugar encontramos a la aduana de frontera de Agencia exterior Arica que está ubicada en la frontera con Chile y durante el periodo estudiado se ve un incremento de las toneladas movilizadas a excepción del año 2018 donde se registró una disminución de 2.4% en relación del año 2017. En segundo lugar, encontramos a Desaguadero, frontera con Perú según esta aduana de frontera se registra un crecimiento de 10% entre el año 2017 y el año 2018. La tercera aduana de frontera más concurrida por el movimiento internacional

de carga de Bolivia es, Tambo Quemado frontera con Chile aduana que registra un crecimiento del 4.9% del año 2017 y 2018.

3.1.2.3.1.1.3 Movimiento de carga internacional por carretera de Colombia

Tabla 10: Movimiento de carga internacional de Colombia por aduana (toneladas)

FRONTERAS COLOMBIA	2014	2015	2016	2017	2018
Ipiales	4033	3553	3187	2688	2985
Puerto Asís	370	622	426	828	1188
Cúcuta	760	401	42	178	105
Maicao	460	276	18	230	256
Arauca	95	174	0	0	22
Leticia	0,005	3	2	3,9	4
Santa Marta	0,02	0,03	0,4	0,00001	0
Inírida	0,005	0	0	0	0
TOTAL	5718	5029	3675	3928	4559

Fuente: (CAN, 2015; CAN, 2016; CAN, 2017; CAN, 2018)

Realizado por: El autor

Para Colombia, durante los dos últimos años estudiados se registró un crecimiento de tres fronteras principales. La primera con más movimiento de carga es Ipiales frontera con Ecuador, la cual en el año 2017 representó un movimiento de 2,688 toneladas y en el año 2018 tuvo un movimiento de 2,985 toneladas, equivalente a un incremento del 11%. En segundo lugar, encontramos a Puerto Asís, igualmente en la frontera con Ecuador, y para el cual se registra un crecimiento del 43% entre el año 2017 y 2018. La tercera aduana de frontera más concurrida es Maicao, frontera con Venezuela registrando un total de 256 toneladas en el 2018, equivalente a un crecimiento del 11.6% con respecto al año 2017.

3.1.2.3.1.1.4 Movimiento de carga internacional por carretera de Ecuador

Tabla 11: Movimiento de carga internacional de Ecuador por aduana (toneladas)

FRONTERAS ECUADOR	2014	2015	2016	2017	2018
Tulcán	1064	950	874	972	1012
Huaquillas	334	363	343	431	533
CEBAF San Miguel	24	32	44	36	46
Loja Macara	7	27	24	20	20
TOTAL	1429	1371	1284	1458	1611

Fuente: (CAN, 2015; CAN, 2016; CAN, 2017; CAN, 2018)

Realizado por: El autor

Para Ecuador la aduana de frontera más transcurrida en el periodo analizado es Tulcán frontera con Colombia, que tuvo una movilización de 972 y 1,012 toneladas en los años 2017 y 2018 respectivamente que equivale al 4.2% de incremento de un año con respecto al otro. La segunda aduana de frontera más transcurrida es Huaquillas frontera con Perú tuvo un incremento en la movilización de carga por carretera del 23.8%, equivalente a 431 y 533 toneladas en los años 2017 y 2018. CEBAF San Miguel frontera con Colombia, es la tercera aduana de frontera más transcurrida representando un total de 36 toneladas en el año 2017 y 46 toneladas para el año 2018, representando un incremento del 28.5%.

3.1.2.2.1.1.1.1 Movimiento de carga internacional por carretera de Perú

Tabla 12: Movimiento de carga internacional de Perú por aduana (toneladas)

FRONTERAS PERÚ	2014	2015	2016	2017	2018
Desaguadero	1895	1357	1264	1056	1145
Santa Rosa – Tacna	272	249	241	124	129
Tumbes	125	69	87	77	89
Puerto Maldonado	17	9	9	8	11
La Tina	0,1	0	0	0,1	0
Marítima del Callao	0	0	0	0,14	0
TOTAL	2309	1683	1600	1265	1374

Fuente: (CAN, 2015; CAN, 2016; CAN, 2017; CAN, 2018)

Realizado por: El autor

En Perú dentro del periodo analizado 2014 – 2018, la aduana de frontera con más movimiento ha sido Desaguadero frontera con Bolivia, la cual registro un movimiento de 1,056 toneladas en el año 2017 y en el año 2018, 1,145 toneladas,

siendo estos valores un incremento total del 8.4%. La segunda aduana de frontera más transcurrida es Santa Rosa – Tacna frontera con Chile, frontera que registra un crecimiento del 4.4%, equivalente a 124 y 129 toneladas en los años 2017 y 2018. Tumbes frontera con Ecuador, es la tercera aduana de frontera con más movilización con un total de 77 toneladas en el año 2017 y 89 toneladas en el año 2018, lo cual representó un crecimiento del 15.8%.

3.1.2.2.1.2 Infraestructura Portuaria

La infraestructura Portuaria de un país está relacionada con el desarrollo del comercio exterior, para la CAN la operación de sus puertos principales va desplegados a lo largo de la Costa del Pacífico, y con Colombia que es el único país de América del Sur que tiene salida tanto en el Océano Pacífico como en el Océano Atlántico a través del mar Caribe. Para Bolivia, la movilización por vía marítima se vuelve complicada ya que es el único país miembro que no tiene salida al mar, su movilización se realiza gracias a los Puertos de Chile (Puerto Antofagasta y Puerto Arica).

Tabla 13: Principales Puertos de la CAN

	PUERTOS - PACIFICO	PUERTOS – ATLANTICO
BOLIVIA	-	-
COLOMBIA	BUENAVENTURA	BARRANQUILLA SANTA MARTA CARTAGENA
ECUADOR	GUAYAQUIL ESMERALDAS PUERTO BOLIVAR MANTA	-
PERÚ	CALLAO MATARANI ILO PAITA CHIMBOTE PISCO	-

Fuente: (SEARATES, 2020; SEARATES, 2020; SEARATES, 2020)
Realizado por: El autor

En la tabla anterior se evidencia los puertos principales de acuerdo a cada país miembro. De acuerdo a la Calidad de infraestructura portuaria que es evaluada por el Banco Mundial se define la percepción de los ejecutivos de negocios sobre las

instalaciones portuarias de cada país, las puntuaciones establecidas se definen desde 1 – siendo la infraestructura portuaria muy poco desarrollada hasta 7 – siendo la infraestructura portuaria muy eficiente y acorde a las normas internacionales; para los países que no poseen litoral esta herramienta se define a cuan accesibles son las instalaciones portuarias siendo 1 – muy difícil acceso y 7 muy accesibles.

Para Bolivia se identifica que para el año 2014, tuvo un resultado de 2 en relación a la calidad de infraestructura que posee. En el año 2015 tuvo 2.08 y para el 2016 un valor de 2.1. Es importante dejar en claro que esta calificación se da a cuan accesible es Bolivia en las instalaciones portuarias ya que es un país que no posee salida al mar y su movimiento de contenedores se realiza por medio de sus países vecinos y en su mayoría por medio de Chile.

En Colombia, desde el año 2014 hasta el año 2017 tenemos puntuaciones de 3.70, 3.65, 3.60, 3.80 respectivamente, valores que identifican que Colombia se encuentra en una posición media con respecto a la calidad de infraestructura portuaria que posee por consecuente se define que es un tipo de estructura ligeramente eficiente en relación a los estándares internacionales de calidad.

Para Ecuador en el año 2015 tuvo una puntuación de 4.84, en el año 2016 de 4.80 y para el año 2017 un total de 4.60. En Ecuador la puntuación se ha mantenido durante los últimos y se cataloga una de las mejores infraestructuras portuarias de los países Miembros de la CAN de acuerdo a las políticas y estándares que establece el Banco Mundial en relación a los factores analizados.

Y finalmente para Perú el registro en relación a la calidad de la infraestructura portuaria desde el año 2014 al año 2017 va con puntuaciones de 3.70, 3.65, 3.60, 3.70 respectivamente, podemos determinar que estas puntuaciones también van de la mano con la cantidad de puertos que posee cada país, ya que si el país cuenta con una gran cantidad de puertos por consecuente será menos accesible a llegar a una buena calidad hablando de infraestructura para todos los puertos como tal. (Banco Mundial, 2020)

3.1.2.2.1.2.1 Tráfico marítimo de contenedores de la CAN

El tráfico de contenedores mide el flujo de movimiento de contenedores de 20 pies dentro de cada país miembro de la CAN.

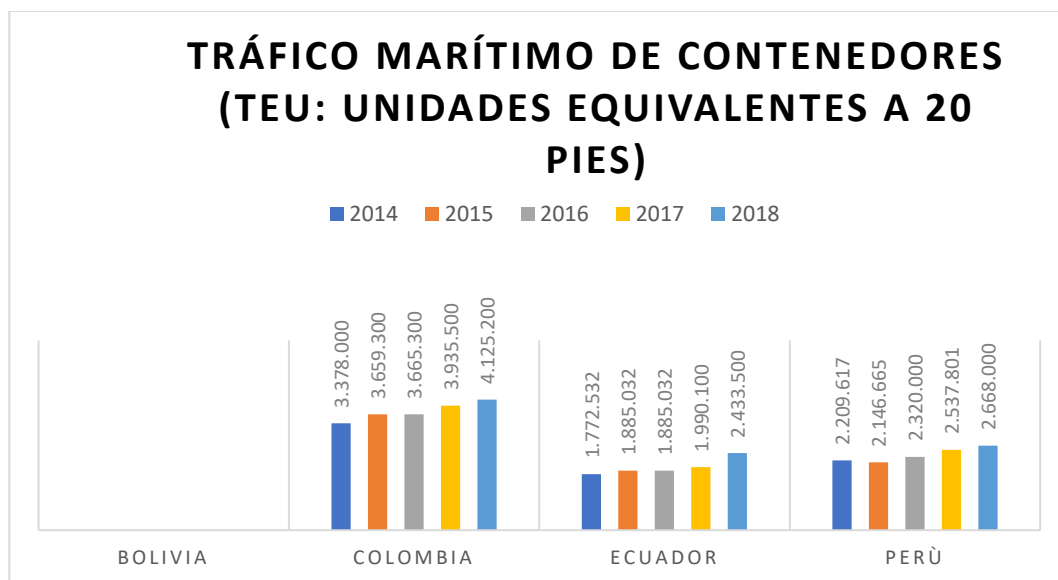


Figura 18: Tráfico marítimo de contenedores (TEU: unidades equivalentes a 20 pies)

Fuente: (Banco Mundial, 2020)

Realizado por: El autor

Durante el periodo analizado, es importante mencionar que para Bolivia no se registran estadísticas referentes a la movilización de contenedores por medio marítimo ya que como se especifica anteriormente, es el único país miembro de la CAN que no tiene salida al mar. Para el resto de países miembros de la CAN se ve un incremento en relación al movimiento de contenedores, Colombia es el país que más registra movimiento marítimo representando un total del 45% de movilización de la CAN para el año 2018, paso de tener un movimiento de 3'935.500 TEUS en el año 2017 a 4'125.200 TEUS en el año 2018. Perú, es el segundo país que más registra movimiento marítimo dentro de la CAN, en el año 2017 tuvo un total de 2'537.801 TEUS y paso a 2'668.000 de TEUS para el año 2018 representando un total del 29%. Y finalmente el país que menos registra movimiento dentro de la CAN, es Ecuador, y registró un movimiento para el año 2017 un total de 1'990.100 TEUS y para el año 2018 un total de 2'433.500 TEUS, equivalente al 26% del total.

3.1.2.2.1.3 Infraestructura Aeroportuaria

Dentro de la movilización de carga y pasajeros, los aeropuertos representan un nodo central en el sistema de transporte nacional e internacional. Para la CAN, identificaremos los aeropuertos internacionales que han representado un gran aporte en la económica de la integración.

Tabla 14: Aeropuertos Internacionales de la CAN

AEROPUERTOS INTERNACIONALES	
BOLIVIA	AEROPUERTO INTERNACIONAL EL ALTO, LA PAZ AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE WILSTERMAN, COCHABAMBA AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU VIRU, SANTA CRUZ
COLOMBIA	AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTA AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSÉ MARIA CORDOVA, MEDELLIN AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ, BARRANQUILLA AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ, CARTAGENA AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMON BOLIVAR, SANTA MARTA AEROPUERTO INTERNACIONAL GUSTAVO ROJAS PINILLA, ISLA DE SAN ANDRES AEROPUERTO INTERNACIONAL ALFONSO BONILLA, CALI
ECUADOR	AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE, QUITO AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSE JOAQUIN DE OLMEDO, GUAYAQUIL AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL LAMAR, CUENCA AEROPUERTO INTERNACIONAL ELOY ALFARO, MANTA
PERÚ	AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ, LIMA AEROPUERTO INTERNACIONAL RODRIGUEZ BALLON, AREQUIPA AEROPUERTO INTERNACIONAL ALEJANDRO VELASCO ASTETE, CUZCO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE IQUITOS, IQUITOS AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PUERTO MALDONADO, PUERTO MALDONADO AEROPUERTO INTERNACIONAL CORONEL FAP CARLOS CIRIANI SANTA ROSA. TACNA

Fuente: (AEROPUERTOS, 2020; AEROPUERTOS, 2020; AEROPUERTOS, 2020; AEROPUERTOS, 2020)

Realizado por: El autor

En el cuadro anterior, se evidencia los aeropuertos internacionales por cada país miembro. Bolivia, dispone 3 aeropuertos internacionales para gestionar el tráfico internacional de carga. Colombia el país con más aeropuertos internacionales de la

CAN contando con 7 aeropuertos disponibles para el tráfico de carga y correo. En Ecuador, se dispone de 4 aeropuertos internacionales y finalmente Perú dispone de 6 aeropuertos internacionales.

En las siguientes ilustraciones se puede observar la cantidad de tráfico aéreo internacional que la CAN ha tenido durante los últimos años.

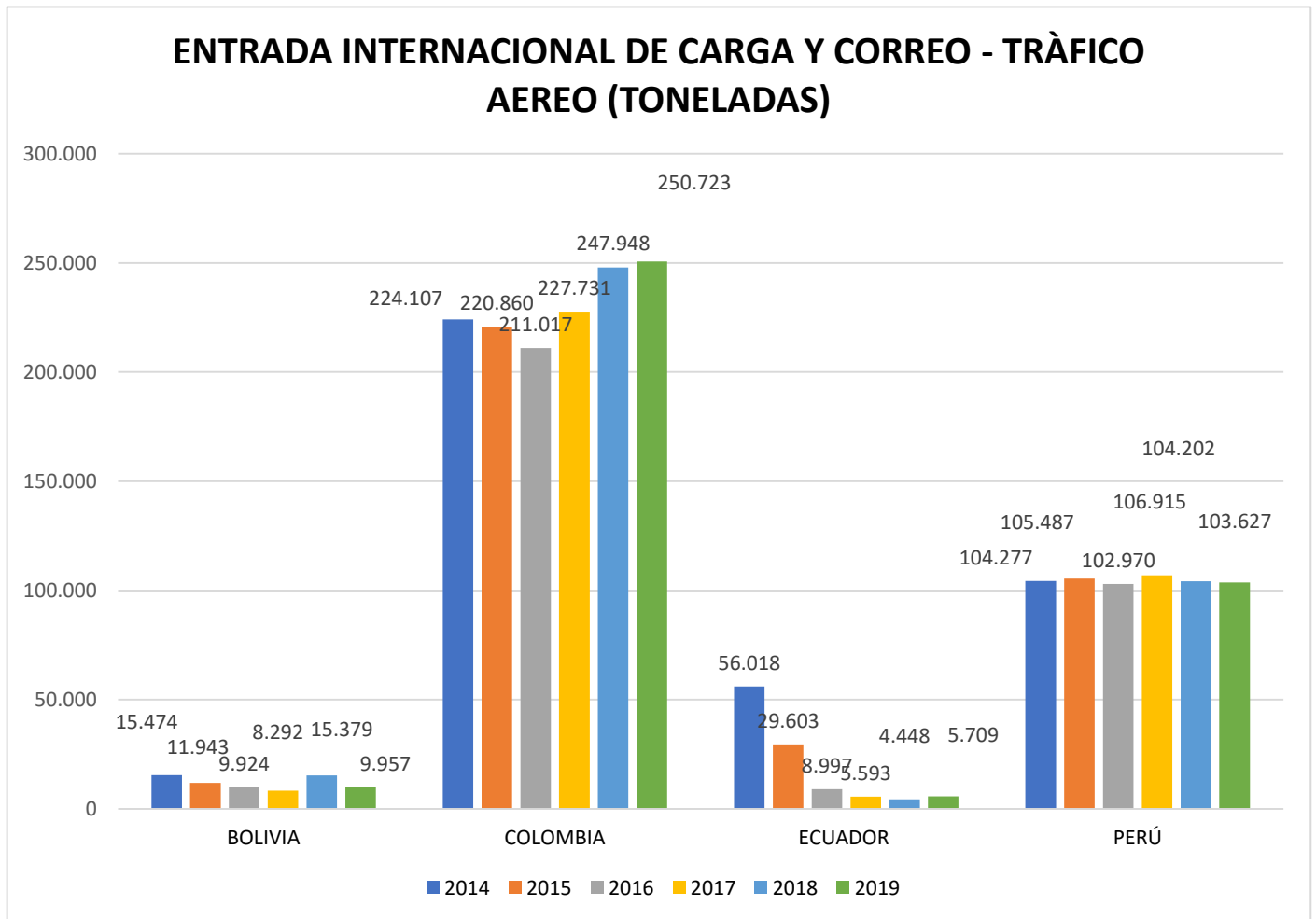


Figura 19: Entrada Internacional de Carga y Correo - Tráfico aéreo (toneladas)
 Fuente: (SIXCET, 2020)
 Realizado por: El autor

Para la CAN el tráfico aéreo se ha convertido en una de las mejores maneras para intercambiar productos, podemos determinar que para la mayoría de países miembros la entrada internacional de carga y correo se ha mantenido y en su mayoría a incrementado. Bolivia, evidencia una disminución, en el año 2018 tuvo un total de 15,379 toneladas y para el 2019 un total de 9,957 toneladas referente a entradas de

carga y correo al país miembro. Para Colombia que es el país que más tiene aeropuertos se evidencia un incremento en relación a las entradas internacionales de tráfico de carga y correo, con un total de 247,948 toneladas en 2018 y de 250,723 toneladas en el 2019, es uno de los países que más registra movimiento de tráfico aéreo en la CAN. Ecuador es el país que menos registra entradas internacionales dentro de la CAN, para el año 2018 se registró un total de 4,448 toneladas y para el año 2019 un total de 5,709 toneladas. Finalmente, en Perú el segundo país miembro que registra más movimiento en el tráfico aéreo de carga y correo, en el 2018 tuvo un total de 104,202 toneladas en relación a la entrada internacional de carga y correo por vía aérea y para el 2019 un total de 103,627 toneladas.

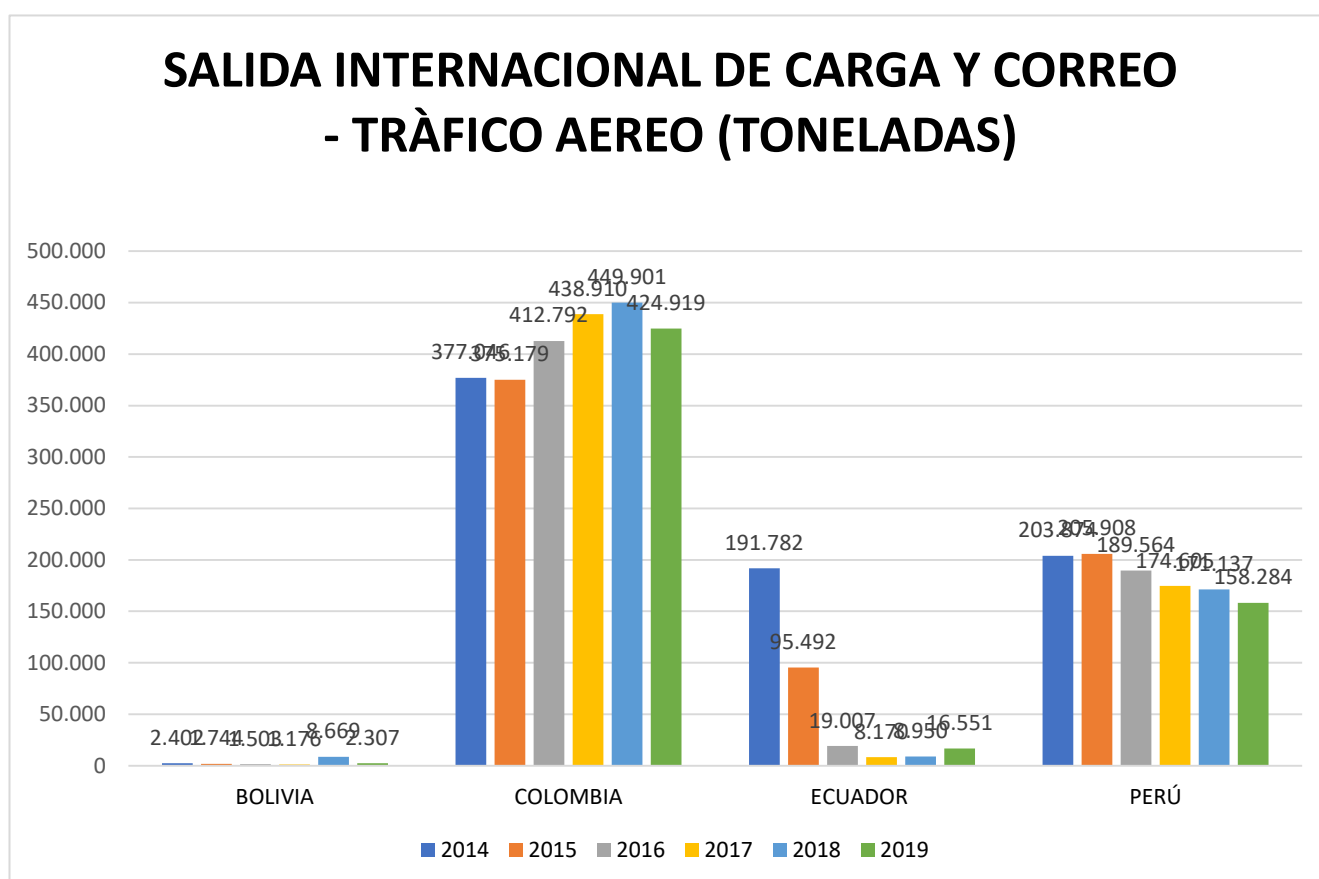


Figura 20: Salida Internacional de Carga y Correo - Tráfico aéreo (toneladas)

Fuente: (SIXCET, 2020)

Realizado por: El autor

Dentro del tráfico aéreo también se registra salidas internacionales de carga y correo dentro de la CAN. Al igual que las entradas internacionales, el país miembro que más registra salidas internacionales es Colombia, seguido de Perú, Ecuador y

finalmente Bolivia. Para Bolivia durante los dos últimos años del periodo analizado se registró un retroceso en relación a las salidas internacionales de carga y correo por vía aérea, con un total de 8,669 toneladas en el año 2018 y de 2,307 toneladas para el año 2019. Colombia, es uno de los países miembros que más movimiento de tráfico aéreo posee, registrando un total de 449,901 y 424,919 toneladas para el año 2018 y 2019 respectivamente. Ecuador, registra un total de 8,950 toneladas en el año 2018 y 16,551 para el año 2019 teniendo casi el doble de su incremento de salidas internacionales de tráfico aéreo en relación a carga y correo. Y para Perú, se registra una disminución en los últimos; En el 2018 se cerró con un total de 171,137 toneladas y para el 2019, 158,284 toneladas.

La infraestructura física ha sido un aspecto el cual todos los países miembros han invertido, todas las vías de comunicación de la Comunidad Andina fueron mejorando en el periodo analizado. Enfocándonos en el movimiento terrestre, el Sistema Andino de Carreteras implementado desde 1990 es una de las principales vías de comunicación que conecta a todos los países miembros y mediante las cuales se transporta grandes toneladas de bienes para facilitar el comercio entre los países, para Bolivia la mejora de estas vías de comunicación ha sido de gran ayuda ya que el país no tiene salida al mar por lo cual su usual vía de comunicación son la carreteras, beneficios que se evidencian en la figura 17, donde podemos observar que es el país que más movimiento tiene dentro de la Comunidad Andina. De igual manera estas conexiones han sido un gran avance para todo el proceso de integración ya que gracias a las mismas se han podido conectar diversos puntos dentro de Latinoamérica y por consiguiente es un valor agregado para el proceso de integración que se busca dentro de la Comunidad Andina. La infraestructura portuaria y aeroportuaria no se han quedado atrás, las mejoras tanto en puertos como en aeropuertos han sido significativas durante el periodo analizado, los países que tienen salida al mar han ido mejorando sus puntuaciones en relación a las mejoras físicas y movimiento de bienes, a pesar de ello se identifica que no ha sido un valor positivo para generar más integración ya que si tomamos como ejemplo al movimiento de TEUS de Bolivia el mismo no ha tenido aporte o crecimiento para la comunidad andina (figura 18), ya que la movilización de los mismos se manejan a través de Chile y no de Perú o algún otro país miembro, por lo cual nos deja la conclusión que para Bolivia es más atractivo manejar su comercio marítimo mediante otro país vecino que con un país

miembro de la Comunidad Andina, podemos dejar en duda que las relaciones no son positivas enfocándose directamente en el tráfico marítimo de contenedores; dentro de la infraestructura aeroportuaria, todos los países miembros disponen de buenas construcciones civiles que permiten que su comunicación se facilite, si nos enfocamos el movimiento de carga y correo Colombia es el país que más representa movimiento mediante esta vía de comunicación (figura 19 -20), pero son movimientos que están destinados a terceros países y no aportan al crecimiento de la Comunidad Andina como proceso de integración, ya que como se ha mencionado en diversas ocasiones los países miembros están enfocados en un crecimiento y competencia individual, por lo cual es un gran obstáculo para llegar a una integración total.

3.1.2.2.2 Factores Políticos

En este subcapítulo se ilustrarán los hitos fundamentales que caracterizaron el escenario político de los países miembros de la CAN en el tiempo considerado por esta investigación.

3.1.2.2.2.1 Bolivia

Evo Morales se convirtió en el primer presidente indígena en el 2006 de Bolivia y se mantuvo en el poder 13 años consecutivos reelegido en dos oportunidades (2010-2015 y 2015-2020), se considera que durante su trayectoria en el poder su gobierno se caracterizó por cumplir las necesidades de las clases económicamente menos incluidas, inclinándose en un modelo izquierdista-socialista con políticas nacionalistas, estatistas e indigenistas. Durante el gobierno de Morales se resaltaron avances como la erradicación de la pobreza, entrega de tierras para que el aumento de la productividad agrícola y en fin, el crecimiento de la economía boliviana; sin embargo, se evidenciaron falencias en las áreas de la salud y mucho desempleo. Entre otras, el Movimiento al Socialismo (MAS), partido el cual pertenece Evo Morales se enfocó en la nacionalización de la producción del gas natural, con un consecuente aumento de impuestos pagados por empresas transnacionales. Gracias a este ingreso gubernamental se lograron mejoras en la infraestructura del país principalmente en áreas rurales abandonadas desde hace mucho tiempo (TNI, 2019; CNN, 2018). No obstante, durante su mandato el presidente enfocó los esfuerzos relacionados con el proceso de integración regional

hacia una mayor inclusión de Bolivia en la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) proponiendo de ofrecer una sede a esta organización, cuando el presidente ecuatoriano, Lenin Moreno, dispuso la devolución de la sede ecuatoriana a la misma organización internacional. Por eso, sin negar la importancia de proceso de integración de la CAN para Bolivia, se evidencia su falta de iniciativa dentro del mismo y un conformarse al estado de la integración que se encuentra en la CAN hasta la actualidad. (America, 2018; Cañizares, 2018)

En noviembre del 2019, el presidente en mención renunció a su gobierno tras varias semanas de protestas en el país, debido a una crisis política que se vivía en el país, luego de que la OEA revelara los resultados de la auditoría internacional donde se señalaba un fraude de las últimas elecciones y se evidencia graves irregularidades, consecuente a este acto también se evidencia la renuncia de varios mandatarios entre ellos el vicepresidente Álvaro García Linera, la presidente del Senado, Adriana Salvatierra, también renunció igual que el titular de la Cámara de Diputados, Víctor Borda, ambos miembros del partido oficialista Movimiento al Socialismo (MAS). Tras estas renunciaciones la persona que asumió el poder fue la senadora de la oposición Jeanine Áñez, segunda vicepresidenta del Senado, quien afirmó que asumiría la presidencia interina (BBC, 2019; CNN, 2019).

Jeanine Áñez, abogada de 52 años de la región amazónica de Ben forma parte del Movimiento Demócrata Social (Demócratas), ha sido senadora desde 2010 y formó parte de la Asamblea Constituyente. Anunció que, durante su mandato devolvería la libertad a todos los bolivianos, para vivir en democracia y que nunca más les roben el voto; después de casi 40 años, Bolivia volvía a tener una presidenta, avalada rápidamente por el Tribunal Constitucional del país frente a las voces del oficialismo denunciando una autoproclamación ilegítima. (BBC, 2019; BBC, 2019)

Durante los meses que Jeanine lleva en el mandato ha logrado diversas medidas que se han considerado positivas y de gran aceptación por parte del pueblo entre ellas: Destacó algunas normas de beneficio social, como la que otorga el 10% del Tesoro General del Estado a la salud y la reducción en las tarifas de electricidad, Busca un nuevo rumbo hacia la política exterior del país, donde menciona que las relaciones internacionales deben servir para generar buenos intercambios que sean beneficiosos para el crecimiento interno del mismo (EXCELSIOR, 2020; EL DEBER, 2020).

3.1.2.2.2 Colombia

Juan Manuel Santos presidente de Colombia se posesionó en el poder el 7 de agosto del 2010 en su primer periodo y fue reelegido el 15 de Junio del 2014 culminando su gobierno de 8 años en el 2018, durante su campaña siempre manifestaba liderar un Gobierno de Unidad Nacional que realizara el tránsito de la Seguridad Democrática a la Prosperidad Democrática. Para Juan Manuel Santos el pragmatismo fue la mejor manera de hacer política: en innumerables ocasiones durante su campaña manifestó representar una corriente nueva, donde el mercado ocupado todo el espacio posible y el Estado habría intervenido en caso de necesidad. Esto va de la mano con su inclinación central, con una simpatía por las posiciones de la derecha moderada (énfasis en seguridad, amigable con la inversión privada y extranjera, respetuoso de la propiedad privada) y de igual manera con la izquierda moderada (prelación de programas sociales para cerrar brechas y mejorar la equidad, reivindicación de las víctimas y las minorías, tolerancia y libertad de expresión). Durante su mandato se evidenciaron algunos logros que llevaron al país a una posible mejora con la firma del acuerdo de paz con las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (Farc), la devolución de 300 mil hectáreas de tierra a los campesinos víctimas del despojo y desplazamiento forzado y la mejora en las relaciones bilaterales con países vecinos además del ingreso a la OTAN (EL PAIS, 2018; PRESIDENCIA, 2018).

En cuanto a los planes para la integración, se evidencia que durante el mandato de Santos entró en vigor el acuerdo de la Alianza del Pacífico, que constituye un proceso de integración en donde, desde una perspectiva política, Colombia ha demostrado un mayor activismo que en la CAN (Montalvo, 2013).

En junio del 2018, se celebraron elecciones para elegir al siguiente presidente del país. Iván Duque, candidato del partido uribista Centro Democrático, fue elegido como presidente de Colombia para el periodo 2018-2022. Iván Duque asumió la Presidencia del país miembro y manifestó combatir contra todas las formas de ilegalidad y modificar aspectos del acuerdo de paz con las FARC, a su vez mencionó mantener activa la política exterior en el país enfocándose directamente en el ingreso a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y a la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y afirmó querer lograr una nación donde se derrote la pobreza y se expanda la clase media.

Hasta la actualidad, Iván Duque ha conseguido los siguientes logros, como: la reducción de los secuestros del 49%, de la extorsión que se redujo en un 7% y los robos a entidades financieras en un 29%. Se financiaron más de 550 iniciativas empresariales que dieron inicio a 178 844 empresas nuevas; se promovieron proyectos de energía renovable hasta 2022, mediante 9 proyectos eólicos en La Guajira y 5 proyectos en Cesar, Tolima, Córdoba y Valle del Cauca, también se promueve la reactivación de las vías 4G, y del sector de hidrocarburos mediante la adjudicación de 11 áreas para la exploración y explotación. Dentro del aspecto social, 16.000 familias se han visto beneficiadas con acceso a energía, 500.000 colombianos lograron acceder, por primera vez, a agua potable, y alrededor de 1.000 poblaciones rurales han sido dotadas con acceso a internet, se han entregado alrededor de 28.873 viviendas de inversión social y 5.024 viviendas rurales (Reinoso, 2019; LA REPUBLICA , 2019; LA VANGUARDIA, 2018; Calderón & Daza, 2018).

3.1.2.2.3 Ecuador

Durante el periodo analizado 2014 – 2019, Ecuador tuvo en su mandato la presencia de dos presidentes: el primero, Rafael Correa perteneciente al partido político Alianza País, que se posesionó en el año 2007 y finalizó su gobierno en el año 2017. Él situó a Ecuador entre los países latinoamericanos con gobiernos de izquierda y durante la década de su mandato planteó una estrategia de poder que se basaba en la sinergia de fuerzas para buscar una negociación entre los grupos de poder manteniendo un populismo de tipo *anti-establishment*. Conjuntamente construyó un sistema hiperpresidencialista mediante el cual predicaba su ideología del Socialismo del Siglo XXI. Durante el tiempo que lideró al país existieron diversos elementos en los que se vio involucrado y dejaron huella, como el programa de mejoras en la infraestructura vial, educativa y de salud, enfocándose directamente en la construcción de nuevas carreteras, nuevos y mejorados centros educativos y de salud; el incremento en la gestión de la recaudación tributaria ya que el total de ingresos fiscales del Gobierno central pasaron de tener una representación del 61,6% en el 2006 al 76,6% en el 2015, dentro de otros casos conocidos se evidencia el pago de daños y perjuicios a la compañía petrolera Chevron, y la negociación de la reserva de oro del país con Goldman Sachs, la concesión de más pozos petroleros a

transnacionales como Schlumberger, entre otros (Ospina, 2019; BBC, 2017; Meléndez & Moncagatta, 2017).

Durante la obra de gobierno de Correa, Ecuador protagonizó la constitución de una nueva organización regional latinoamericana, es decir la UNASUR, lo que, junto con la puesta en marcha de un programa de salvaguardias dispuesto por el presidente restó importancia a la integración comercial prevista por la CAN (Muñoz, 2014).

El segundo mandatario que gobernó durante el periodo analizado es Lenin Moreno quien entró a la presidencia en el año 2017 y su gobierno durará hasta el 2021. Moreno, fue vicepresidente de Rafael Correa durante 2007-2013, y también formó parte del partido político Alianza País. Lenin Moreno dio un giro radical al movimiento, ya que pasó de un movimiento principalmente de izquierda a tomar posiciones de derecha y no solo asumió los planteamientos y el programa de los adversarios de la Revolución Ciudadana sino que epuro a la máquina estatal de todos los funcionarios correistas o sospechosos de serlo e incorporó a su gabinete a personajes contrarios a la política de su predecesor. Dentro de los logros que se ha implementado en su gobierno se identifican: durante el inicio de su mandato se enfocó en dinamizar al sector de la construcción mediante la revisión de la “Ley de Plusvalía”, amplió el incentivo a la inversión extranjera, impulsó al uso del dinero electrónico, cambió la política de gasto público, se concentró en la liquidación de activos como aviones y automoviles del Estado. En definitiva su plan económico se enfocó en 4 ejes fundamentales: estabilidad y equilibrio fiscal, reestructuración del Estado (incluyendo la supresión de algunas empresas públicas), sostenibilidad de la dolarización y equilibrio del comercio externo, y reactivación productiva centrada en la revisión tributaria (Ospina, 2019; Paz & Cepeda, 2018) (Paz & Cepeda, 2018; CNN, 2017). El presidente Moreno retiró oficialmente la participación de Ecuador de la UNASUR; sin embargo, esto no correspondió a un aumento de la participación en la CAN, debido a la voluntad mostrada por parte de su equipo de gobierno de permitir el ingreso de Ecuador dentro de la Alianza del Pacífico. (Cañizares, 2018)

3.1.2.2.2.4 Perú

Durante el periodo analizado es posible identificar diferentes líderes que gobernaron Perú. Ollanta Humala, se posesionó en el 2011 y finalizó su mandato en 2016. Durante su campaña manifestaba mantener el crecimiento del país tomando

como factor principal la inclusión social, enfocándose en la desigualdad del país con el fin de reducirla y propuso la constitución de un gobierno de concertación nacional. Durante las elecciones formó parte de un partido político que podría considerarse de izquierda; con su llegada al poder se crearon diferentes alianzas para elegir a los miembros de su gobierno y donde se vio evidencia del poder de la derecha ya que sectores empresariales fueron los que tuvieron la influencia para la creación de dicho equipo de trabajo, en diferentes ocasiones el mandatario consideraba que la división entre izquierda y derecha es algo del pasado y que muchas veces es preciso tomar decisiones que sorprenden a diferentes líderes que lo apoyaron en su momento, los cuales consideraban un acercamiento al movimiento de derecha. Durante su mandato se registraron diversos logros como el programa de Beca 18, destinada a financiar los estudios de pregrado para estudiantes con altas calificaciones (programa que daba acceso a estudiar en el país y en el exterior); promulgó la Ley de Servicio Civil basada en la meritocracia (forma de gobierno basada en el mérito) del empleado público; fomentó el proyecto Olmos (Lambayeque) que permitiría regar unas 38 mil hectáreas de tierras erizadas y de la mano con el programa Sierra Productiva, que promovió una revolución productiva, económica y social, basada en las potencialidades del campesino (TELE SUR, 2016; BBC, 2014; ANDINA, 2012; BBC, 2011).

Para el periodo 2016 – 2018, fue electo Pedro Pablo Kuczynski quien durante su campaña manifestaba la voluntad de acelerar el crecimiento económico, combatir la pobreza y convertir al país en un lugar con igualdad de oportunidades. Este mandatario tuvo una inclinación de derecha enfocándose en una ideología económica y social neoliberalista que se enfocó en la modernización de la economía para un país supuestamente justo para todos, promoviendo una revolución social con el fin de que se convierta en un país más equitativo y solidario. Durante su trayectoria se identificaron los siguientes logros: la refinanciación de la deuda nacional, el incremento de los fondos de “Innovate Perú” por USD 100 millones de dólares para mejorar las capacidades para innovar en industria, la reducción de tarifas eléctricas en zonas rurales de entre 18% y hasta 68%, la capacitación a pueblos indígenas sobre los procesos de evaluación de impacto ambiental (EIA), entre otros. Para el año 2018, Pedro Pablo Kuczynski renunció a su cargo por diversos escándalos políticos en los cuales se había visto involucrado, particularmente él que vio como

protagonista la empresa Odebrecht, el mismo que puso en la mira al mandatario frente al Congreso ya que dentro de las acusaciones se manifestaba que dicha constructora había pagado USD 4,8 millones de dólares a dos firmas de asesoría vinculadas a Kuczynski. Dentro de su proceso de destitución se publicaron unos videos y audios que mostraban a Kenji Fujimori y otros congresistas intentando supuestamente comprar el voto de algunos parlamentarios para evitar la destitución del mandatario en el Congreso (BBC, 2018; BBC, 2018; Nueva Sociedad, 2017; Gestion, 2016).

Después de la renuncia de Pedro Pablo Kuczynski, Martín Vizcarra, el vicepresidente del gobierno de Kuczynski, asumió el cargo presidencial desde el año 2018. El mandatario Vizcarra actualmente sigue siendo el presidente del país miembro, durante su trayectoria política fue gobernador de su región natal Moquegua, también formo parte del primer gabinete del gobierno de Kuczynski, como ministro de Transportes y Comunicaciones, también fue asignado como embajador de Perú en Canadá. Dentro de los logros más destacados se han identificado tales como: La Infraestructura ha sido un aspecto en el que más se ha enfocado el mandatario, ha evolucionado con los proyectos:

- Planta desaladora de agua de mar – Santa María’ del mar
- Línea 2 del Metro de Lima
- Puente Venados – Piura
- Ampliación del Aeropuerto internacional Jorge Chávez
- Implementación de la red vial nacional la cual esta pavimentada en un 78% y se ha propuesto llegar al 91% hasta el 2021

Dentro del área de la agricultura desarrolló 13 proyectos de riego para la mejora de todas las áreas agrícolas del país, enfocándose directamente en el pequeño agricultor. Implementó mejoras referentes a salud y educación desarrollando diversos proyectos para la población con más escasos recursos donde la pobreza disminuyó del 2% y la anemia infantil 0,2% para finales del año 2018 (La Republica, 2019; Agencia Peruana de Noticias, 2018; Rochabrún & Zarate, 2018). El escenario político peruano, en el periodo considerado, se ha demostrado tan inestable de poder justificar su escasa participación en el proceso de integración de la CAN.

En conclusión, se puede afirmar que en el periodo considerado las ideologías políticas pueden considerarse responsables del estancamiento de la integración de la CAN del cual se habló dentro del marco teórico, ya que de acuerdo a todos los periodos analizados y a los partidos políticos que han tomado el poder se puede evidenciar que durante cada cambio de mandato existía cambio de ideología política, lo que ha causado una inestabilidad en los planes de los diferentes gobiernos y de la visión sobre el proceso de integración. A este propósito vale la pena mencionar nuevamente que en el periodo considerado, los presidentes de los diferentes países miembros de la CAN han impulsado también otros procesos de integración, entre los cuales el que se refiere a la UNASUR (sobre todo Ecuador y Bolivia) y el que se refiere a la Alianza del Pacífico (por parte de Colombia y Perú), lo que ha puesto, aunque no definitivamente, la integración de la CAN en segundo plano. Es por ello que se determina que para lograr una integración total es esencial aceptar las visiones y liderazgos de cada mandatario enfocándose en la unión regional con el fin de mejorar todas las capacidades que tienen los países y la región, para fortalecer las mismas competencias en relación al resto de países. Es evidente que para los países miembros la integración política es un factor que predomina en la unión de una integración, y es donde se identifica que existe el obstáculo porque a pesar de tener diferencias políticas se debe replantear el hecho de luchar por la mejora de la región, tanto del ciudadano como de los bienes que le pertenecen al país para de esta manera consolidarse y generar un grupo sólido y competitivo.

CAPITULO 4. DISCUSIÓN

4.1 Conclusiones

- Uno de los factores por los cuales a la Comunidad Andina se le ha obstaculizado su integración es que dentro de sus resultados enfocándonos en las exportaciones intracomunitarias se ha tenido un decrecimiento durante el periodo analizado, alcanzando un -8.5% pasando de USD 9,725 millones de dólares en el año 2014 a USD 8,902 millones de dólares en el año 2018, al igual que las exportaciones intercomunitarias que han tenido una reducción de un -6.9%, pasando de USD 118,630 millones de dólares en el 2014 a USD 110,415 millones de dólares en el año 2018, es importante concluir que a pesar del decrecimiento que representa las exportaciones a lo largo del periodo analizado, las exportaciones intercomunitarias representan más ingresos al país que las intracomunitarias, es decir que para los países miembros es mucho más atractivo y beneficioso exportar a terceros países que a sus vecinos regionales, y a su vez se puede determinar que no utilizan este proceso de integración para un beneficio común si no para competencia individual.
- Las importaciones en la Comunidad Andina han evolucionado de gran manera que durante el periodo analizado se evidencia tanto incrementos como decrecimientos En el año 2018, las importaciones intracomunitarias fueron equivalentes a una reducción de 0.92 veces de lo registrado en el año 2014, mientras que las importaciones intercomunitarias fueron equivalentes al 0.89 de lo presentado en el 2014. Las importaciones intracomunitarias pasaron de USD 10,410 millones de dólares en el año 2014 a USD 9,640 millones de dólares en el año 2018, y para las intercomunitarias se evidencia que para el año 2014 se manejó un total de USD 136,065 millones de dólares a diferencia del año 2018 donde tenemos un total de USD 120,352 millones de dólares. Es importante mencionar que los datos analizados han presentado diversos resultados en el periodo estudiado pero a pesar de ello las importaciones intercomunitarias siempre han tenido mayor relevancia

para la CAN, es decir, que se evidencia y determina que la región han tenido más dependencia de países terceros que de países miembros de la CAN.

- Los productos que más se comercializan fuera de la región, son productos pertenecientes al sector primario: Para Bolivia las exportaciones más recientes son lideradas por la exportación de gas, de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos, que representa el 32.1% de las exportaciones totales de Bolivia, seguidas por minerales y concentrados de zinc, que representan el 16.6%. En Colombia, las exportaciones más recientes son lideradas por la exportación de petróleo, crudo de petróleo o minerales bituminosos, que representa el 28.3% de las exportaciones totales de Colombia, seguidas por minerales tales como la hulla, briqueta, ovoide y combustibles sólidos similares, obtenidos de la hulla, que representan el 19.5%. En Ecuador identificamos que la exportación de petróleo, crudo de petróleo es el producto que predomina representando un total de 29.2% de las exportaciones totales del Ecuador, seguido por plátanos frescos o secos, y finalmente para Perú las exportaciones más recientes son lideradas por mineral de cobre, que representan el 26.9% de las exportaciones totales de Perú, seguido de oro, el oro platinado, en bruto, semilabrado o en polvo, que representa el 15.9%. Estos resultados nos permiten determinar que la región no ha mejorado lo suficiente desde el punto de vista tecnológico, para obtener una diversificación de la producción y de las exportaciones.
- La deuda externa para la Comunidad Andina durante el periodo analizado fue incrementando cada año, por lo que se puede concluir que durante todo este periodo los préstamos que los países miembros han recibido no han sido lo suficientemente bien distribuidos para mejorar la CAN como región estratégica.
- La comunidad andina ha tenido grandes mejoras dentro de la infraestructura comercial de sus países miembros, en su mayoría estas mejoras se han visto reflejadas en la infraestructura terrestre, enfocándonos principalmente en las carreteras de la región andina; a pesar de esto, los avances infraestructurales

mencionados no han mejorado la integración de los países miembros de la CAN ya que en su mayoría realizan la movilización de bienes por infraestructura aeroportuaria, sobre todo porque sus principales destinos se encuentran fuera de la región. Gracias al Índice de desempeño logístico determinado por el Banco Mundial podemos determinar las mejoras que han tenido los países miembros de la CAN, enfocándonos directamente en la infraestructura y su mejora en la comunicación : Bolivia que pasó de estar en la posición 121 en el año 2014 a la posición 131 en el año 2018, y Perú pasó del lugar 71 en el año 2014 al lugar 83 en el año 2018, Colombia pasó de la posición 97 en el 2014 a la posición 58 en el 2018, Ecuador al igual que Colombia, presentó una mejora en la posición pasando del puesto 86 al puesto 62 en los años 2014 y 2018., podemos evidenciar que para la mayoría de los países miembros la posición mejoro durante el periodo analizado.

- La ideología política ha sido uno de los factores más predominante en el proceso de integración de la CAN, ya que durante el periodo analizado, año tras año, se han reflejado diferencias de tipo ideológico dentro de los países miembros, por lo cual se concluye que este es con mucha probabilidad un factor clave que obstaculiza la integración, ya que si los líderes políticos no pueden establecer una empatía política de acuerdo a sus ideologías pensando en una unión para fortalecer sus economías, muy difícilmente se va a lograr una integración verdadera en la CAN.

4.2 Recomendaciones

- Se recomienda para los futuros investigadores de la UTE que deseen realizar tesis referente al tema o en su efecto maestros pertenecientes a la Unidad de Investigación de la Facultad Ciencias Administrativas, tomen en cuenta determinar porque los países miembros de la CAN han permitido que las mayores economías en el mundo hayan tenido tanta influencia en las dinámica de la organización, a su vez porque no se ha podido enfocar en mejorar el abastecimiento tecnológico de la región con el fin de fortalecer la misma y generar mejor competencia para el mundo.

- El análisis de las importaciones para el mundo va más allá de que los países no pueden autosatisfacerse por sí mismos, es recomendable que los futuros investigadores analicen la profundidad del porque la región ha presentado tantas variantes dentro del periodo analizado, a su vez se recomienda implementar un enfoque directo y estudio en la inversión extranjera ya que no fue un tema que tuvo énfasis dentro de esta investigación, por ello es recomendable esclarecer el tema en su totalidad con el fin de determinar qué tipo de inversión buscan los países extranjeros y así lograr ser un gran atractivo para los mismos con la finalidad de mejorar los productos locales y brindar una mayor ventaja competitiva.
- La deuda externa es un tema que se debe analizar a profundidad ya que al hablar de liquidez y solvencia, los estudios y análisis que se realicen deben tener más amplitud con el fin de plantear y reestructurar los periodos de interés que se generan durante un préstamo, es recomendable para los futuros investigadores de la UTE tomar en cuenta este factor como principal objetivo de estudio con el fin de identificar las causas por las que en su mayoría América Latina está endeudado.
- Es recomendable ampliar la investigación en relación a la infraestructura de la comunidad andina debido a que se han realizado fuertes inversiones en todos los países miembros, de acuerdo a los resultados estas mejoras no han sido de gran beneficio para los países vecinos ya que dentro de la ideología de los mismos sigue siendo enfocarse en mejorar relaciones con terceros, ya que con el claro ejemplo que se tiene de que Bolivia no tiene salida al mar y saca la mayoría de su mercancía por medio de los puertos Chilenos es un análisis que se debería tomar en cuenta para las siguientes investigaciones.
- La ideología política es un factor predominante dentro de una integración. Es recomendable implementar en futuras investigaciones, un estudio amplio en relación a el análisis y factores que se tomaron en cuenta en la firma de los acuerdos y procesos de integración firmados años atrás enfocándose

directamente en la política, ya que a medida que pasa el tiempo las estrategias cambian y por consecuente las ideologías políticas también.

BIBLIOGRAFIA

- AEROPUERTOS. (2020). *AEROPUERTOS INTERNACIONALES BOLIVIA*. Obtenido de <https://www.aeropuertos.net/america-sur/bolivia/>
- AEROPUERTOS. (2020). *AEROPUERTOS INTERNACIONALES COLOMBIA*. Obtenido de <https://www.aeropuertos.net/america-sur/colombia/>
- AEROPUERTOS. (2020). *AEROPUERTOS INTERNACIONALES ECUADOR*. Obtenido de <https://www.aeropuertos.net/america-sur/ecuador/>
- AEROPUERTOS. (2020). *AEROPUERTOS INTERNACIONALES PERÙ*. Obtenido de <https://www.aeropuertos.net/america-sur/peru/>
- Agencia Peruana de Noticias. (2018). *Presidente Vizcarra precisa logros alcanzados en 283 días de gobierno*. Obtenido de <https://andina.pe/agencia/video-presidente-vizcarra-precisa-logros-alcanzados-283-dias-gobierno-46722.aspx>
- Aguirre, J., Peña, M., & Duarte, S. (2014). LA COMUNIDAD ANDINA: UN PARADIGMA DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA. *Revista Electrónica de Investigación en Ciencias Económicas*.
- America, V. (13 de 09 de 2018). *Evo Morales entrega moderna y costosa sede para UNASUR*. Obtenido de <https://www.voanoticias.com/america-latina/evo-morales-entrega-moderna-costosa-sede-unasur-bolivia>
- ANDINA. (2012). *Analistas destacan logros del gobierno en lo social y económico*. Obtenido de <https://andina.pe/agencia/noticia-analistas-destacan-logros-del-gobierno-lo-social-y-economico-440920.aspx>
- Andina, C. (2013). *Desición 792 : Implementación de la Reingeniería del SAI*. Lima: Editorial Secretaria CAN.
- Aponte Jaramillo, E., & Castro, E. (2016). *Integración Económica, Comercio Exterior y desigualdad social en la Comunidad Andina de Naciones 1990 - 2010*. Cali: Carvajal Soluciones de Comunicación.
- Banco Mundial. (2019). *Crecimiento del PIB (% anual)*. Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>
- Banco Mundial. (2019). *Deuda externa acumulada, total (DOD, US\$ a precios actuales)*. Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/indicador/DT.DOD.DECT.CD>
- Banco Mundial. (2019). *LPI Internacional*. Obtenido de Ranking Mundial: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

- Banco Mundial. (2019). *PIB USD Precios actuales*. Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?end=2018&start=2014>
- Banco Mundial. (2020). *Calidad de infraestructura portuaria*. Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/indicador/IQ.WEF.PORT.XQ>
- Banco Mundial. (2020). *Tráfico marítimo de contenedores (TEU: unidades equivalentes a 20 pies)*. Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU>
- BBC. (2011). *Perfil: la cambiante trayectoria política de Ollanta Humala*. Obtenido de https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/06/110606_peru_elecciones_perfil_ollanta_humala_jp.shtml
- BBC. (2014). *Ollanta Humala: ni de izquierda, ni de derecha*. Obtenido de https://www.bbc.com/mundo/noticias/2013/06/130611_peru_ollanta_humala_izquierda_derecha_analisis_aw
- BBC. (2017). Obtenido de Tras 10 años de gobierno, además de un Ecuador dividido, ¿qué más deja Rafael Correa?: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38980926>
- BBC. (2018). *Cómo el "gobierno de lujo" de PPK en Perú acabó tan estrepitosamente y en menos de dos años*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-43509232>
- BBC. (2018). *Renuncia PPK: cómo la disputa entre los hermanos Keiko y Kenji Fujimori le dio la estocada final al mandato del Presidente de Perú*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-43495286>
- BBC. (2019). *Evo Morales renuncia en Bolivia: las dudas que quedan tras salida del mandatario del país*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-50374912>
- BBC. (2019). *Renuncia de Evo Morales: la senadora Jeanine Áñez asume la presidencia de Bolivia y el expresidente la acusa de "autoproclamarse"*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-50399759>
- BBC. (2019). *Renuncia de Evo Morales: quién es Jeanine Áñez, la senadora opositora que se proclamó presidenta de Bolivia*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-50402038>

- BCE. (2017). *PIB ECUADOR 2016 - 2017*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/899-producto-interno-bruto-la-econom%C3%ADa-ecuatoriana-registr%C3%B3-durante-el-primer-trimestre-de-2016-una-variaci%C3%B3n-trimestral-de-19>
- BCE. (2018). *BCE*. Obtenido de <https://sintesis.bce.fin.ec/BOE/OpenDocument/1602171408/OpenDocument/opendoc/openDocument.faces?logonSuccessful=true&shareId=1>
- BCE. (2019). *PIB ECUADOR*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1182-la-econom%C3%ADa-ecuatoriana-creci%C3%B3-06-en-el-primer-trimestre-de-2019>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación*. Bogotá: Pearson Educación.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación* (Tercera ed.). Bogotá: PEARSON EDUCACIÓN.
- Calderón, J., & Daza, A. G. (2018). *Colombia: Iván Duque toma posesión*. Obtenido de <https://www.celag.org/colombia-ivan-duque-toma-posesion/>
- CAN. (1990). *DECISION 271 - Sistema Andino de Carreteras*. Lima.
- CAN. (1996). *PROTOCOLO MODIFICATORIO DEL ACUERDO DE INTEGRACION SUBREGIONAL ANDINO (ACUERDO DE CARTAGENA)*.
- CAN. (2015). *Tráfico de carga internacional por carretera de Bolivia con países de la Comunidad Andina 2015*.
- CAN. (2015). *Tráfico de carga internacional por carretera de Colombia con países de la Comunidad Andina 2015*.
- CAN. (2015). *Tráfico de carga internacional por carretera de Ecuador con países de la Comunidad Andina 2015*.
- CAN. (2015). *Tráfico de carga internacional por carretera del Perú con Países de la Comunidad Andina, 2015*.
- CAN. (2015). *TRÁFICO DE CARGA INTERNACIONAL POR CARRETERA EN LA COMUNIDAD ANDINA 2015*.
- CAN. (2016). *Tráfico de carga internacional por carretera de Bolivia con países de la Comunidad Andina 2016*.
- CAN. (2016). *Tráfico de carga internacional por carretera de Colombia con países de la Comunidad Andina 2016*.

- CAN. (2016). *Tráfico de carga internacional por carretera del Perú con países de la Comunidad Andina, 2016.*
- CAN. (2016). *TRÁFICO DE CARGA INTERNACIONAL POR CARRETERA EN LA COMUNIDAD ANDINA 2016.* Lima.
- CAN. (2016). *Tráfico de carga internacional por carretera de Ecuador con países de la Comunidad Andina, 2016.*
- CAN. (2017). *Tráfico de carga internacional por carretera de Bolivia con países de la Comunidad Andina 2017.*
- CAN. (2017). *Tráfico de carga internacional por carretera de Colombia con países de la Comunidad Andina 2017.*
- CAN. (2017). *Tráfico de carga internacional por carretera de Ecuador con países de la Comunidad Andina, 2017.*
- CAN. (2017). *Tráfico de carga internacional por carretera del Perú con países de la Comunidad Andina, 2017.*
- CAN. (2017). *TRÁFICO DE CARGA INTERNACIONAL POR CARRETERA EN LA COMUNIDAD ANDINA 2017.* Lima.
- CAN. (2018). *MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL POR CARRETERA DE BOLIVIA CON PAISES DE LA COMUNIDAD ANDINA 2018.*
- CAN. (2018). *MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL POR CARRETERA DE COLOMBIA CON PAÍSES DE LA COMUNIDAD ANDINA, 2018.*
- CAN. (2018). *MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL POR CARRETERA DE ECUADOR CON PAÍSES DE LA COMUNIDAD ANDINA, 2018.*
- CAN. (2018). *MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL POR CARRETERA DEL PERU CON PAISES DE LA COMUNIDAD ANDINA 2018.*
- CAN. (2018). *MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL POR CARRETERA EN LA COMUNIDAD ANDINA 2018.* Lima.
- CAN. (2019). *Comunidad Andina.* Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/201972483640CANencifras2019.pdf>
- CAN. (2020). *Comunidad Andina.* Obtenido de Somos Comunidad Andina: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=189&tipo=QU>
- CAN. (2020). *Comunidad Andina.* Obtenido de Somos Comunidad Andina: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=189&tipo=QU>

- Cañizares, A. M. (6 de 08 de 2018). ¿Por qué Ecuador pedirá a la Unasur devolverle el edificio de su sede en Quito? *CNN*, pág. 1.
- Cardozo, E. (2015). Venezuela en la Comunidad Andina: Retrocesos en tres escalas. *ed de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal*, 29,30.
- CELAG. (2018). *¿Por qué se duplicó la Deuda Externa en Colombia?* Obtenido de <https://www.celag.org/se-duplico-la-deuda-externa-colombia/>
- CELAG. (16 de 12 de 2018). *La economía boliviana en 2019*. Obtenido de <https://www.celag.org/la-economia-boliviana-2019/>
- CEPAL. (1981). Revista de la CEPAL. *CEPAL*, 151-152.
- CEPAL. (2014). *Integración regional: hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas*. Santiago de Chile. Obtenido de CEPAL.
- CEPAL. (2018). *Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe - Colombia*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44326/127/BPE2018_Colombia_es.pdf
- CEPAL. (2018). *Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe - Ecuador*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44326/124/BPE2018_Ecuador_es.pdf
- CEPAL. (2019). *ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44674/216/EEE2019_Bolivia_es.pdf
- CNN. (2017). *¿Quién es Lenín Moreno, el presidente electo de Ecuador?* Obtenido de <https://cnnespanol.cnn.com/2017/04/04/quien-es-lenin-moreno-el-presidente-electo-de-ecuador/>
- CNN. (2018). *Seis polémicas del gobierno de Evo Morales en 12 años de gobierno*. Obtenido de <https://cnnespanol.cnn.com/2018/01/22/seis-polemicas-del-gobierno-de-evo-morales-en-12-anos-de-gobierno/>
- CNN. (2019). *Evo Morales renuncia en medio de acusaciones de fraude electoral y crisis política en Bolivia*. Obtenido de <https://cnnespanol.cnn.com/2019/11/10/evo-morales-renuncia-en-medio-de-acusaciones-de-fraude-electoral-y-una-crisis-en-bolivia/>

- DANE. (2019). *DANE*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales>
- EL DEBER. (2020). *Áñez destaca pacificación del país, salud y economía como logros en su mensaje presidencial*. Obtenido de https://eldeber.com.bo/163559_anez-destaca-pacificacion-del-pais-salud-y-economia-como-logros-en-su-mensaje-presidencial
- EL PAIS. (2018). *Termina la era Santos estos fueron sus grandes legados en ocho años de gobierno*. Obtenido de <https://www.elpais.com.co/colombia/termina-la-era-santos-estos-fueron-sus-grandes-legados-en-ocho-anos-de-gobierno.html>
- EXCELSIOR. (2020). *Áñez presume logros de gobierno*. Obtenido de <https://www.excelsior.com.mx/global/anez-presume-logros-de-gobierno/1359884>
- Ferrer, G. G. (2005). *Investigacion Comercial*. Madrid: Esic Editorial.
- Franco, A., & Robles, F. (2012). Integración: un marco teorico. *Revista Uniandes*.
- GATT. (1947). *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio*. Ginebra.
- Gestion. (2016). *PPK anunció 23 "logros" en sus primeros 90 días de Gobierno*. Obtenido de <https://gestion.pe/peru/politica/ppk-anuncio-23-logros-primeros-90-dias-gobierno-148425-noticia/?ref=gesr>
- González, F. V. (21 de 11 de 2006). La Integración política latinoamericana. *Rebelión*, págs. 4-5.
- Gragea, A. C. (2005). *Integración regional y desarrollo en los países andinos*. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Guerrero, K., & Andone, D. (10 de 11 de 2019). Evo Morales renuncia en medio de acusaciones de fraude electoral y crisis política en Bolivia. *CNN*, págs. 1-2. Obtenido de <https://cnnespanol.cnn.com/2019/11/10/evo-morales-renuncia-en-medio-de-acusaciones-de-fraude-electoral-y-una-crisis-en-bolivia/>
- INEI. (2019). *PBI del Perú*. Obtenido de <http://semanaeconomica.com/article/economia/macroeconomia/360196-inei-pbi-del-peru-crecio-2-28-en-el-primer-trimestre-del-2019/>
- Junta del Acuerdo de Cartagena. (s.f.). *Mecanismos de la Integración Andina*. Lima: Junta del Acuerdo de Cartagena.

- LA REPUBLICA . (2019). *El Gobierno destaca sus principales logros un día antes del paro nacional*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/economia/el-gobierno-destaca-sus-logros-un-dia-antes-del-paro-nacional-2934680>
- La Republica. (2019). *Martín Vizcarra: logros y promesas incumplidas en el segundo año en la presidencia*. Obtenido de <https://larepublica.pe/politica/2019/07/27/vizcarra-logros-y-promesas-incumplidas/>
- LA VANGUARDIA. (2018). *Iván Duque gana las elecciones en Colombia y será presidente*. Obtenido de <https://www.lavanguardia.com/internacional/20180617/45202155158/colombia-elecciones-presidenciales-ivan-duque-resultados.html>
- Laureano, R. C. (2012). *Geopolítica. Origen del concepto y su evolución*. Lima.
- Malamud, A. (2011). Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional. *SciELO - Scientific Electronic Library Online*.
- Malamud, C. (2006). *La salida venezolana de la Comunidad Andina y sus repercusiones sobre la integración regional*. Madrid: Real Instituto Elcano .
- Maldonado Lira, H. (2011). *30 Años de Integración Andina* . Lima: Secretaria General de la Comunidad Andina .
- Meléndez, C., & Moncagatta, P. (2017). *Ecuador: Una década de correísmo*. Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-090X2017000200413
- Montalvo, T. (24 de 05 de 2013). México, Colombia, Chile y Perú crean la visa Alianza del Pacífico. *CNN*, págs. 1-2.
- Montenegro, J. (2006). *UMNG*. Obtenido de <https://www.umng.edu.co/documents/63968/76571/Geopolitica.pdf>
- Muñoz, J. A. (5 de 12 de 2014). Unasur inaugura su nueva sede en "la mitad del mundo". *CNN*, págs. 1-2.
- Nación, L. (24 de Abril de 2008). *¿Que es el neoliberalismo?* Obtenido de <https://www.nacion.com/opinion/foros/que-es-el-neoliberalismo/L5X5BXRYRFCKFLLB6AA3C7GQTU/story/>
- NOTIMERICA. (2019). *Bolivia, a la cabeza del crecimiento económico en Iberoamérica este 2019*. Obtenido de

- <https://www.notimerica.com/economia/noticia-bolivia-cabeza-crecimiento-economico-iberoamerica-2019-20190410143507.html>
- Nueva Sociedad. (2017). *El gobierno según Pedro Pablo Kuczynski*. Obtenido de <https://nuso.org/articulo/el-gobierno-segun-pedro-pablo-kuczynski/>
- Nueva Sociedad. (2019). Obtenido de Ecuador: ¿realmente hay un «giro a la derecha»? : <https://nuso.org/articulo/ecuador-moreno-correa-elecciones-politica/>
- OECD. (2018). *OECD WORLD*. Obtenido de <https://oec.world/es/profile/country/col/>
- OECD. (2018). *OECD WORLD*. Obtenido de <https://oec.world/en/profile/country/per/>
- OECD. (2018). *OECD WORLD*. Obtenido de <https://oec.world/es/profile/country/ecu/>
- OECD. (2018). *OECD WORLD - Bolivia*. Obtenido de <https://oec.world/es/profile/country/bol/>
- Orantes, I. C. (1981). El concepto de integración. *Revista de la CEPAL* #15, 149-150.
- Ospina, P. (2019). *Ecuador: ¿realmente hay un «giro a la derecha»?* Obtenido de <https://nuso.org/articulo/ecuador-moreno-correa-elecciones-politica/>
- Página Siete. (2019). *La deuda externa de Bolivia creció en 386% en los últimos 10 años*. Obtenido de <https://www.paginasiete.bo/economia/2018/4/19/la-deuda-externa-de-bolivia-crecio-en-386-en-los-ultimos-10-anos-177200.html>
- Paz, J., & Cepeda, M. (2018). *Primer año de gobierno de Lenín Moreno: hacia un nuevo modelo de economía*. Obtenido de <http://www.historiaypresente.com/primer-ano-gobierno-lenin-moreno-hacia-nuevo-modelo-economia/>
- Pinto, H. V. (2000). *Introducción a la Integración Económica*. Bogotá: Litografía Sánchez.
- PRESIDENCIA. (2018). Obtenido de <http://es.presidencia.gov.co/presidencia/Paginas/presidente.aspx>
- Reinoso, C. (2019). *Los logros del gobierno de Iván Duque*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/opinion/cesar-caballero-reinoso/los-logros-del-gobierno-de-ivan-duque-528807>
- Rochabrún, M., & Zarate, A. (2018). *Perú tiene nuevo presidente después de que el Congreso aceptó la renuncia de Kuczynski*. Obtenido de <https://www.nytimes.com/es/2018/03/23/espanol/america-latina/pedro-pablo-kuczynski-martin-vizcarra-peru.html>

- Sagasti, F., Iguñiz, J., & Schuldt, J. (2010). *EQUIDAD, INTEGRACION SOCIAL Y DESARROLLO: El Desafío de América Latina en el Siglo XXI*. Lima: FORO NACIONAL.
- Sánchez, A. A. (2010). *Análisis del proceso de interacción de Chile con la CAN de su entrada como miembro asociado desde el año 2006*. Bogotá.
- Sasaki, M. (2012). *La retirada de Venezuela de la Comunidad Andina y su eventual adhesión al Mercosur, ¿Es un "Limbo integracionista"?* Medellín: Eafit.
- SEARATES. (2020). *Puertos Colombia*. Obtenido de <https://www.searates.com/es/maritime/colombia.html>
- SEARATES. (2020). *Puertos Ecuador*. Obtenido de <https://www.searates.com/es/maritime/ecuador.html>
- SEARATES. (2020). *Puertos Perú*. Obtenido de <https://www.searates.com/es/maritime/peru.html>
- SELA. (2014). *Evolución de la Comunidad Andina (CAN)*. Caracas: SELA.
- SENAE. (2020). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. Obtenido de Comunidad Andina (CAN): <https://www.aduana.gob.ec/comunidad-andina-can/>
- Senplades. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021-Toda una Vida*. Quito: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.
- SIXCET. (2019). *SIXCET*. Obtenido de <http://extranet.comunidadandina.org/sicext/WReportResumenComercioAnual.aspx>
- SIXCET. (2019). *SIXCET*. Obtenido de <http://extranet.comunidadandina.org/sicext/WReportResumenComercioAnual.aspx>
- SIXCET. (2019). *SIXCET*. Obtenido de <http://extranet.comunidadandina.org/sicext/WReportPrinProductosAnual.aspx>
- SIXCET. (2019). *SIXCET*. Obtenido de <http://extranet.comunidadandina.org/sicext/WReportResumenComercioAnual.aspx>
- SIXCET. (2019). *SIXCET*. Obtenido de <http://extranet.comunidadandina.org/sicext/WReportResumenComercioAnual.aspx>

- SIXCET. (2019). *SIXCET*. Obtenido de <http://extranet.comunidadandina.org/sicext/WReportPrinProductosAnual.aspx>
- SIXCET. (2020). *Trafico Aereo CAN*. Obtenido de <http://extranet.comunidadandina.org/transporteAereo/>
- Tarqui, V. (25 de Mayo de 2019). "Comunidad Andina es el pacto más sólido del planeta". *Andina*.
- TELE SUR. (2016). *¿Cómo fueron los 5 años del gobierno de Ollanta Humala?* Obtenido de <https://www.telesurtv.net/news/Como-fueron-los-5-anos-del-gobierno-de-Ollanta-Humala-20160329-0019.html>
- TNI. (2019). *Bolivia: La izquierda en el poder*. Obtenido de <https://www.tni.org/es/publicacion/bolivia-la-izquierda-en-el-poder>
- Torrecilla, J. M. (13 de 05 de 2006). *Metodología de Investigación Avanzada*. Madrid: JM Torrecilla. Recuperado el 26 de 10 de 2018, de www.scielo.org.mx: http://www.uca.edu.sv/mcp/media/archivo/f53e86_entrevistapdfcopy.pdf
- Vallas, F. (20 de Mayo de 2019). CAN, la pionera de la integración. *El Peruano*.
- Vallas, F. (20 de Mayo de 2019). CAN, la pionera de la integración. *El peruano*.
- Vega, M. C. (2009). *¿ES LA CAN UN ESQUEMA VIGENTE DE INTEGRACIÓN?* Obtenido de http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/2011219101551manuel_chiriboga_mayo2009.pdf
- Vidal, L. T. (2014). ¿"Reingeniería" o extinción de la Comunidad Andina? *Construyendo nuestra interculturalidad*, 15-20.
- Vidal, L. T. (2014). *¿"Reingeniería" o extinción de la Comunidad Andina?* . Lima: Construyendo Nuestra Interculturalidad.