

“Análisis de la aplicación de la normativa andina de transporte por carretera en la frontera Tulcán - Ipiales”

ANALYSIS OF THE APPLICATION OF THE ANDINA TRANSPORT REGULATIONS BY ROAD AT THE BORDER TULCÁN –IPIALES

(Entregado 28/07/2014) – Revisado 16/11/2015)

Autores:

EDWIN JONATHAN MORA CHUQUER

Magister en Gestión y Logística del Transporte Multimodal por la Universidad Central del Ecuador, Quito; Certificación Internacional en Supply Chain Management (SCM) por el International Trade Center (ITC) de la OMC; Diplomado en Gestión Logística por la Universidad Técnica Particular de Loja; Ingeniero en Comercio Exterior e Integración por la Universidad Tecnológica Equinoccial, Quito. Técnico y Tecnólogo en Administración Aduanera por el Instituto Tecnológico Superior Liceo Aduanero.

Docente Investigador Tiempo Completo en la ECEYNCI de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi desde 2009

OFELIA BEATRIZ REALPE DELGADO

Magister en Negocios Internacionales y Gestión de Comercio Exterior por la Universidad de Guayaquil. Diploma Superior en Economía Internacional por la Universidad de Guayaquil. Diploma Superior en Economía del Ecuador y del Mundo por la Universidad de Guayaquil. Diploma Superior en Gestión Empresarial Internacional por la Universidad de Guayaquil. Licenciada en Comercio Internacional por la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, sede Ibarra.

Docente Titular a Tiempo Completo en la Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi.

LUIS ENRIQUE SANIPATÍN PONCE

Magister en Derecho Penal y Criminología, Universidad Autónoma de los Andes; Diplomado superior en currículo por competencias, Universidad Técnica de Ambato; Especialista en Derecho Penal y Justicia Indígena, Universidad Autónoma de los Andes; Diplomado superior en Integración Fronteriza, Escuela superior de Administración Pública (ESAP) Colombia.; Doctor en Jurisprudencia, Universidad Técnica Particular de Loja; Abogado, Universidad Técnica Particular de Loja; Licenciado en Ciencias Públicas y Sociales, Universidad Central del Ecuador; Asesor externo Consulado de Colombia en Tulcán, Actualmente docente titular, y Presidente de la Comisión de Relaciones Internacionales de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi.

Universidad Politécnica Estatal del Carchi (UPEC)

Escuela de Logística y Transporte (ELYT)

jonathan.mora@upec.edu.ec

beatriz.realpe@upec.edu.ec

luis.sanipatin@upec.edu.ec

Resumen

Esta investigación pretende determinar las causas del incumplimiento de la normativa de transporte pesado de carga en la frontera Tulcán – Ipiales, para lo cual se establecen metodologías de investigación comúnmente aceptadas, sin inclinaciones de ningún tipo sino más bien con un espíritu académico en busca de la verdad para poder plantear soluciones que propongan bien común.

Se muestra un resumen de los problemas encontrados por la Comunidad Andina CAN en lo relativo al transporte pesado de carga que fueron encontrados a través de las mesas binacionales de trabajo, especializadas en temas clave de la economía de los países miembros.

Se realizó una revisión documental del desarrollo del transporte en la región y el país a través de la realización del estado del arte, lo que permitió mirar con claridad el problema investigado que se planteó así: ¿Porque el transporte de carga en la frontera Tulcán – Ipiales no cumple íntegramente la normativa de la comunidad andina?

Dentro de la metodología de investigación se estableció una idea a defender para poder guiar la investigación formulada así: El incumplimiento de la normativa andina de transporte de carga en la frontera Tulcán Ipiales se fomenta por el desconocimiento de las leyes comunitarias por parte de los transportistas pesados de Carchi y Nariño.

El estudio aplicó instrumentos de investigación de campo (entrevistas) a los transportistas de Tulcán e Ipiales para tener información de primera mano sobre la realidad de la aplicación de la normativa andina en sus operaciones diarias.

Al final del estudio se rechazó la idea a defender y se pudo identificar que la razón principal para el incumplimiento parcial de la normativa andina de transporte es la resistencia al paso directo de carga entre los dos países que se encuentra establecido en el artículo 21 de la decisión 399 de la CAN (1997).

Palabras Claves: *Problemática del transporte de carga, Normativa andina de transporte internacional de carga Tulcán – Ipiales, Operatividad del transporte, Paso directo de las unidades de carga, Legislación comunitaria.*

Abstract

The purpose of this investigation is to determine the causes of the regulation breach to which cargo is submitted at the border between Tulcan and Ipiales. For this study, commonly accepted investigation methods were established without any particular inclinations rather, with an academic spirit in search of the facts to be able to establish solutions in favor of the common well being. A summary of the problems found by the Andean Community (ANC) in reference to the transportation of heavy cargo is presented. These problems were found through the binational workgroups, specialized in key themes of the economy of the member countries.

A documental revision of the development of the transportation in the region and in the country was carried out by means of state of the art study. This allowed the problem being studied to be clearly seen and was presented as follows: why does the transportation of cargo at the border between Tulcan and Ipiales not live up completely to the regulations established by the Andean Community? Within the methodology of investigation, an idea to be defended was established to be able to guide the investigation. This idea was formulated as follows: The breach of the Andean regulations for the transportation of heavy cargo at the border between Tulcan and Ipiales is caused by the lack of knowledge about the communitary laws on the part of the heavy cargo carriers of Carchi and Nariño.

The study implemented field investigative instruments (interviews) to the cargo carriers of Tulcan and Ipiales to obtain first hand information about the reality of the application of the Andean regulations in their daily operations.

At the end of the study, the defending idea was rejected and it was established that the main reason for not completely living up to the Andean transportation regulations, which are established in art. 21 of decision 399 of the ANC, is the resistance to allow a free flow of cargo between the two countries.

Keywords: *Cargo transportation dispute, Andean transportation regulations, international cargo transportation between Tulcan and Ipiales, Direct passage of loading units, Community Legislation*

Introducción

En el presente artículo, se utilizó el método de análisis del problema para identificar las causas del incumplimiento de la normativa de transporte pesado de carga en la frontera Tulcán – Ipiales, de esta manera proponer alternativas de solución, asimismo la metodología consta de cinco partes que son: Matriz de Involucrados, Árbol de Problemas, Árbol de Objetivos, Árbol de Alternativas y finalmente la matriz del Marco Lógico (4x4), insumos que contribuyen para las actividades investigativas.

La ciudad de Tulcán se encuentra junto a uno de los mayores socios comerciales como es el vecino país de Colombia; por ello se convierte en el escenario donde se presentan varios problemas relacionados al comercio exterior, siendo uno de los más controversiales el desarrollo del transporte internacional de carga, por lo tanto se plantea como problema: ¿Porque el transporte de carga en la frontera Tulcán – Ipiales no cumple íntegramente la normativa de la comunidad andina?, por medio de este planteamiento se determinara qué ventajas o desventajas tienen los transportistas ecuatorianos y colombianos al ingresar a dichos países, ya que Ecuador cuenta con excelentes carreteras, cómodos precios de combustibles y peajes, la certeza de poder movilizarse las 24 horas del día sin peligro por grupos irregulares; cosas que las empresas ecuatorianas no podrían obtener en el vecino país de Colombia.

En cuanto al estudio de campo, las fuentes primarias ayudaron a determinar las razones principales del incumplimiento a la normativa andina, logrando identificar que los transportistas conocen la normativa andina referente a las autorizaciones para la operación del transporte pesado de mercancías por carretera, asimismo existe conocimiento de la normativa andina y los requisitos para obtener la idoneidad para el transporte internacional de carga, de esta manera el 16,67% del total investigado manifiesta no conocer las sanciones inherentes a transporte internacional de carga por carretera en la CAN, lo que significa que el acumulado restante 83,33% conoce el total o parcialmente las sanciones y por tanto las infracciones que se pueden cometer en la operatividad del transporte.

Finalmente, se concluye y se recomienda de acuerdo al estudio investigativo, haciendo referencia a los problemas que manifiesta la gente que se encuentra vinculada en el transporte de carga pesada de Ecuador, ya que la inseguridad es uno de los mayores problemas de Colombia debido a los grupos irregulares que siembran temor, es por esto que los transportistas se encuentran atemorizados, ya que tanto la mercadería, flota vehicular e incluso sus vidas pueden estar en peligro.

Materiales y Métodos

Marco Lógico

Se propone el uso la metodología del marco lógico como método de análisis del problema y como esquema de organización de la información de la investigación.

Análisis del Problema

“Para asegurar un buen análisis es necesario, en primer lugar, conocer el problema. Esto es, identificarlo plenamente para poder proponer alternativas de solución que respondan a ese problema”. (CEPAL, 2005, pág. 72)

La ciudad de Tulcán es la puerta norteña de entrada al Ecuador, se encuentra junto a uno de los mayores socios comerciales como es el vecino país de Colombia; por ello se convierte en el escenario donde se presentan varios problemas relacionados al comercio exterior, siendo uno de los más controversiales el desarrollo del transporte internacional de carga, ya que el dinamismo comercial ha hecho que la forma de vender y comprar los productos sea más eficiente, ágil y veloz, adicionalmente el adelanto tecnológico que se ha aplicado al transporte, ha profundizado aún más este problema fronterizo (Coto & López, 2007, pág. 124)

Situación que no se ha podido sobrellevar, ya que se manejan aún políticas antiguas y ambiguas que no permiten el progreso de este sector (transporte), muestra de ello es la resistencia a la aplicación de la normativa andina vigente, la cual no es aplicada adecuadamente por operadores y autoridades aduaneras tanto en el norte del Ecuador como sur de Colombia. Es así que surgen varios problemas predominantes en el sector como son falta de organización laboral en el sector transporte, informalidad del servicio y su práctica.

Las principales causas que explican esta realidad son que no existe un tratamiento adecuado de las operaciones en el transporte tradicional, las tarifas no son las adecuadas y favorecen solamente a una de las partes, esto debido a factores externos como son el precio del combustible en el Ecuador. De hecho las consideraciones hasta aquí expuestas limitan la operación de las empresas que se dedican a la prestación del servicio de transporte de carga pesada. (Jácome, Mejía, 2008, p. 17)

Esta metodología consta de cinco partes que son: Matriz de Involucrados, Árbol de Problemas, Árbol de Objetivos, Árbol de Alternativas y finalmente la matriz del marco lógico (4x4).

Árbol de problemas.-

Para la realización de esta metodología se aplica lo manifestado por la CEPAL en su documento “Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas”.

Este paso permitió identificar las causas y efectos del problema estudiado, tomando en cuenta los criterios de la tabla de involucrados.

Se toma como problema principal al incumplimiento de la normativa andina de transporte vigente por parte de los operadores de comercio exterior de las ciudades de Tulcán e Ipiales, y se procede a realizar la siguiente fase del proceso.

Árbol de objetivos.-

Consiste en “cambiar todas las condiciones negativas del árbol de problemas a condiciones positivas que se estime que son deseadas y viables de ser alcanzadas”. (CEPAL, 2005, pág. 75)

Esta fase permitió transformar los problemas y mirarlos como objetivos a lograrse, principalmente el objetivo general que se redacta de la siguiente forma: Determinar las causas del incumplimiento de la normativa andina por parte del sector transporte de la provincia del Carchi.

Árbol de alternativas.-

En esta parte de la metodología se procede a verificar cuál de las alternativas de solución se podrán alcanzar con el proyecto de investigación, para este proyectos son la profundización del análisis de las causas del incumplimiento a través de la investigación y posteriormente el programa de capacitación den la normativa para promover el cumplimiento de la misma, a través de la función de vinculación con la colectividad que realiza la Universidad Politécnica Estatal del Carchi.

Con estos insumos se construye la matriz de Marco Lógico (4X4) la cual sirvió de base para la organización de las actividades investigativas.

Formulación del problema.

El marco lógico permitió formular el problema de investigación de la siguiente forma:

Problema: ¿Porque el transporte de carga en la frontera Tulcán – Ipiales no cumple íntegramente la normativa de la comunidad andina?

Objetivos:

Objetivo General

Determinar las causas del incumplimiento de la normativa andina por parte del sector transporte en la frontera Tulcán – Ipiales.

Objetivos Específicos.

- Realizar una revisión documental del desarrollo del sector del transporte en la Comunidad Andina, el Ecuador y el Carchi.
- Realizar un diagnóstico del cumplimiento de la normativa andina de transporte en los transportistas de Tulcán e Ipiales.
- Realizar un análisis con propuestas de solución a los problemas encontrados.

Idea a defender

Se entiende para esta investigación que la idea a defender es “una forma de hipótesis: “En una investigación cualitativa, o donde predomine el enfoque cualitativo no se recomienda una hipótesis, por lo menos en su forma clásica, en este caso se utiliza la idea científica o idea a defender. Dicha idea no necesita ajustarse a variables, ella recoge los elementos básicos esenciales a fundamentar.” (Aguilera O. , 2011)

La idea a defender de este proyecto de investigación por lo tanto se plante de la siguiente forma:

[El incumplimiento de la normativa andina de transporte de carga en la frontera Tulcán Ipiales se fomenta por el desconocimiento de las leyes comunitarias por parte de los transportistas pesados de Carchi y Nariño].

Elementos a fundamentar.

- a). Sector del Transporte de Carga pesada de Tulcán e Ipiales.
- b). Normativa andina de transporte de mercancía por carretera.

Resultados y discusión

Metodológicamente, se destina la sección de discusión para contrastar el problema de estudio con la idea a defender que se planteó a inicio del estudio.

Es importante empezar este mecanismo de discusión recordando el problema principal de esta investigación:

Resultados.

El problema investigado concentró muchas preguntas científicas que fueron importantes, que se desarrollaron en el planteamiento del mismo, y que se relacionan con aspectos como operatividad, tramitología, tiempos de respuesta, e intereses de los sectores del transporte tanto de Ecuador como de Colombia; y fue planteado así:

¿Por qué el transporte de carga en la Provincia del Carchi no cumple íntegramente la normativa de la comunidad andina?

Esta es la gran incógnita, que se sirvió de enfoque para poder encauzar los esfuerzo investigativos, de tal forma que se utilizó la información primaria recogida para poder contestarla obteniendo los siguientes resultados:

Se encontró que el existen varias publicaciones acerca del transporte a nivel de la CAN y otros países, debido a la importancia que éste tiene para el buen desarrollo de las naciones, en las cuales se diagnostica el quehacer diario de este sector así como sus cifras generales como contribución al aparato productivo, en el caso del Ecuador estas cifras se encuentran el Banco Central de Ecuador (BCE).

Los transportistas ecuatorianos se sienten en desventaja frente a sus homónimos colombianos porque al ingresar al territorio ecuatoriano ellos gozarían de las excelentes carreteras del Ecuador, promovidas por el actual gobierno como un eje troncal para el desarrollo de país para la consecución del Buen Vivir, el precio bajo de los combustibles, lo peajes con valores más bajos, la certeza de poder movilizarse las 24 horas del día sin peligro excesivo por grupos irregulares; cosas

que las empresas ecuatorianas no podrían obtener en el vecino país de Colombia.

El estado del arte, permitió obtener una base bibliográfica amplia acerca de los elementos a fundamentar que son el Transporte de carga pesado y la normativa andina de la CAN.

Por su parte, se planteó dentro de la matriz de operativización de variables, instrumentos de investigación enfocados a medir el nivel de conocimiento sobre las normativas andinas de transporte generadas por la Comunidad Andina que se aplican en el territorio de los países que la conforman, orientados a poder comprobar o rechazar la idea a defender que se planteó así:

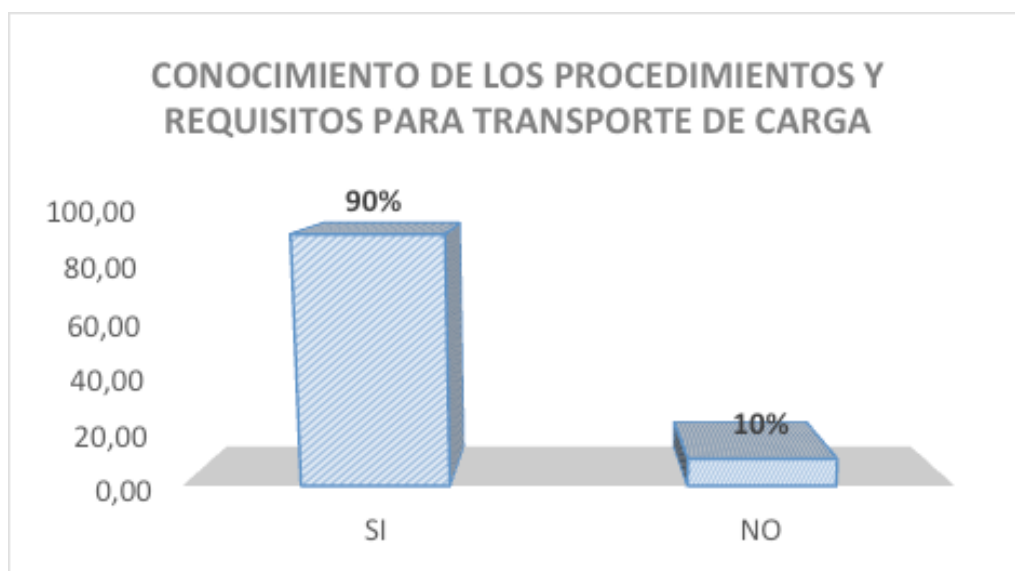
Discusión.

El incumplimiento de la normativa andina de transporte de carga en la frontera Tulcán Ipiales se promueve por el desconocimiento de las leyes comunitarias por parte de los transportistas pesados de Carchi y Nariño.

Después de la aplicación de la investigación de campo se pudo identificar algunas situaciones especiales referentes al incumplimiento de la normativa de transporte que se detallan a continuación:

1.- Primero, el 90% de los transportistas manifiestan conocer la normativa andina referente a las autorizaciones para la operación del transporte pesado de mercancías por carretera.

Gráfico # 1



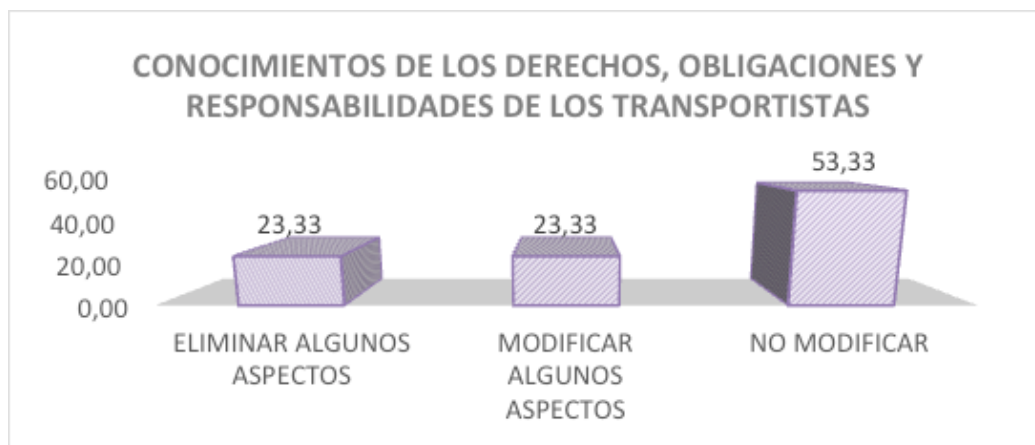
Fuente: Encuestas realizadas a Empresas de Transporte Ecuador-Colombia

Elaborado por: Equipo Investigador

Fecha: 22/04/2014

2.- Segundo, en relación a las obligaciones y responsabilidades que deben cumplir los transportistas, existe una opinión mayoritaria que no se debe modificar los aspectos relacionados a estos deberes, que significa, que existe conocimiento de los contenidos de las normativas andinas de transporte.

Gráfico # 2



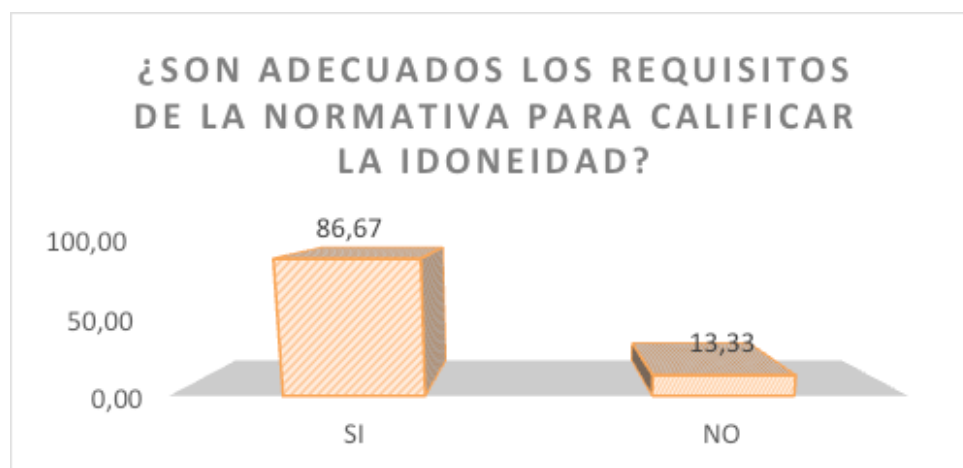
Fuente: Encuestas realizadas a Empresas de Transporte Ecuador-Colombia

Elaborado por: Equipo Investigador

Fecha: 22/04/2014

3.- Tercero, existe una mayoría imperativa del 86,67% que manifiesta que los requisitos para obtener la idoneidad para el transporte internacional de carga son adecuados, y que han sido cumplidos por las empresas tanto de Ecuador como de Colombia, lo que revela una vez más que no existe desconocimiento por parte de las empresas de este sector.

Gráfico # 3



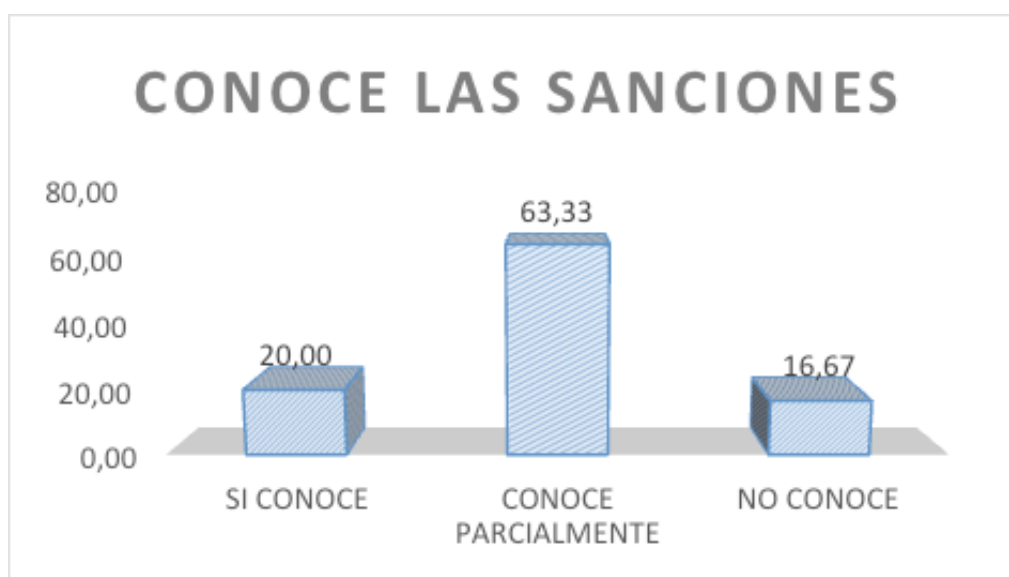
Fuente: Entrevistas realizadas a Empresas de Transporte Ecuador-Colombia

Elaborado por: Equipo investigador

Fecha: 22/04/2014

4.- Cuarto, solo un 16,67% del total investigado dice no conocer las sanciones inherentes a transporte internacional de carga por carretera en la CAN, lo que significa que el acumulado restante 83,33% conoce total o parcialmente las sanciones y por tanto las infracciones que se pueden cometer en la operatividad del transporte.

Gráfico # 4



Fuente: Encuestas realizadas a Empresas de Transporte Ecuador-Colombia

Elaborado por: Equipo Investigador

Fecha: 22/04/2014

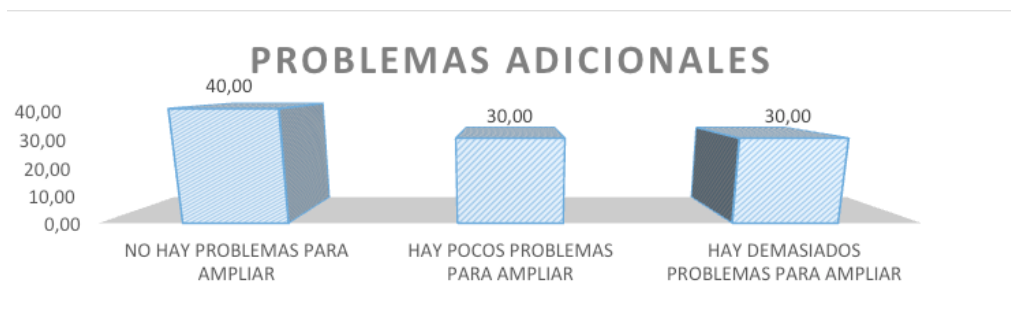
Esto indica que la mayoría de los transportistas consultados no tienen problemas de conocimiento de la normativa, lo que da pie a preguntarse cuál es la verdadera razón del incumplimiento total de los lineamientos establecidos en estas legislaciones comunitarias.

Para el equipo investigador, estas respuestas son reveladoras, puesto que en conjunto indican que el desconocimiento de la normativa NO CONSTITUYE una razón válida para el incumplimiento de la misma, ya que se demuestra que la mayoría de las empresas tienen conocimiento de los límites y bondades que las regulaciones comunitarias proveen para este sector.

Por estas razones lógicas en este ESTUDIO SE RECHAZA LA IDEA A DEFENDER que se planteó al inicio de este trabajo investigativo.

Sin embargo, esto deja abierto el espectro investigativo para encontrar la verdadera razón del incumplimiento para lo que se utiliza la información de la pregunta número 14 del instrumento de investigación.

Gráfico # 5



Fuente: Encuestas realizadas a Empresas de Transporte Ecuador-Colombia

Elaborado por: Equipo Investigador

Fecha: 22/04/2014

Se pudo identificar que existen, problemas adicionales que ayudan a resolver la incógnita que se creó en el equipo de investigación; Cuáles son las verdaderas razones para el incumplimiento total de la normativa de transporte en la frontera Tulcán – Ipiales?

Se empieza por dilucidar la gama de problemas encontrados.

- Resistencia al paso directo entre Ecuador y Colombia.
- Inseguridad por grupos guerrilleros en Colombia.
- Mala Infraestructura vial en Colombia.
- Diferencial cambiario entre los tipos de cambio de las monedas de los dos países afecta al cobro efectivo de los fletes.
- Diferencia entre el precio del combustible entre los dos países.
- Posibles efectos negativos al nivel de empleo en las 2 ciudades por eliminación de almace namiento.
- Posible incremento del contrabando en la frontera, por reducción del control.

A continuación se toparan puntos clave que las personas que se encuentran vinculadas en este entorno empresarial de una manera directa e indirecta pudieron dar a conocer de los posibles problemas que este cambio puede causar al medio local.

Algunos de los problemas que manifiesta la gente que se encuentra vinculada en el transporte de carga pesada de Ecuador trata sobre la inseguridad con la que cuenta nuestro país vecino, es por este motivo que existe un poco de resistencia por parte de las empresas transportadoras en la ejecución de este proceso, ya que aún no conocen cuales van a ser las medidas que tomaran las autoridades para salvaguardarles, ya que es de conocimiento de todos que Colombia tiene grupos irregulares que siembran temor en su país, es por esto que los transportistas se encuentran atemorizados ya que tanto la mercadería, flota vehicular e incluso sus vidas pueden estar en peligro, esto se debe a lo conocido como “Piratería Terrestre” que es el robo y hurto de las mercadería transportadas e incluso la pérdida del vehículo, aunque la flota vehicular cuente con rastreador satelital estos individuos conocen la manera de desactivar estos rastreadores para que los vehículos no sean localizados.

En ocasiones estos grupos irregulares se camuflan con vestimenta de los militares y policías para realizar controles ilegales para realizar sus delitos.

Otro punto que los transportistas miran es el problema de los fletes, porque la flota vehicular ecuatoriana incurrirá en otros gastos adicionales, como es el caso de la adquisición de los combustibles, ya que en nuestro país este insumo es subsidiado.

También se tendrán gastos de mantenimiento de los vehículos como las unidades de carga, ya que Colombia no cuenta con una buena infraestructura vial, lo que genera que las flotas vehiculares sufran daños.

Otro punto de discusión es el programa de chatarrización con el que cuentan los dos países, este proceso se realiza con la finalidad de sacar del mercado a los vehículos obsoletos, sin embargo, la flota ecuatoriana aun cuenta con los suficientes camiones nuevos, lo que no permite ofrecer un servicio con un alto nivel de calidad y lograr un nivel competitividad alto frente al país vecino.

Por lo tanto descartando las ideas superficiales que los investigadores plantearon, se propone que la principal razón del incumplimiento a la aplicación total de la normativa andina de transporte de mercancías por carretera sería la resistencia al Paso Directo de los camiones y unidades de carga de origen a destino, tanto para los transportistas ecuatorianos como colombianos.

Conclusiones

Antes de plasmar las conclusiones del proyecto de investigación, es preciso indicar que el proceso de investigación es una práctica que permite verificar mediante procedimientos racionales, la validez o no de la idea a defender; en el caso específico de esta investigación se concluye lo siguiente:

- La presente investigación se realizó con la finalidad de conocer cuáles son las principales razones o aspectos que fomentan el problema identificado que es el incumplimiento de la normativa andina de transporte de mercancías por carretera en la frontera Tulcán – Ipiales entre los países de la CAN.
- La principal conclusión a la que este estudio llegó es que, el desconocimiento de la normativa andina de transporte, no es la razón fundamental para que los transportistas ecuatorianos y colombianos incumplan algunas partes de la misma, sino que existen otros motivos que lo provocan, entre ellos el principal es la resistencia al paso directo de los vehículos y sus unidades de carga por la frontera Tulcán e Ipiales.
- A criterio de los transportistas, existen aspectos previos que deben ser solucionados antes de abrir el paso directo por la frontera Tulcán – Ipiales, como son: la inseguridad en el vecino país de Colombia, la Infraestructura vial, la diferencia en el precio de los combustibles, entre otros que haría que las condiciones de competencia sean equitativas en el territorio de los dos países.
- El paso directo al parecer creará consecuencias directas en la población de las dos ciudades fronterizas fomentando el nivel de desempleo puesto que se podrían reducir plazas históricas de trabajo, sin embargo, se debe mirar desde una perspectiva más generalizadora en función de velar por la subsistencia y competitividad de la frontera como paso comercial preferido por los importadores y exportadores de los dos países, teniendo en cuenta ya existen otros pasos fronterizos que están aplicando el paso directo, lo que reduce los procesos de control y por tanto el tiempo de cruce de frontera

- Para el equipo de investigación, es importante mencionar que esta investigación ha permitido generar una visión amplia del sector transporte en la frontera Tulcán – Ipiales.

Recomendaciones

Las recomendaciones que se presentan en este proyecto son de tipo académica enfocadas a la aplicabilidad a través de la función de vinculación con la sociedad de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi.

- Es recomendable general el proceso de transmisión de los resultados de la investigación a través de un proyecto de Vinculación que involucre al sector transporte de la ciudad de Tulcán e Ipiales.
- Se recomienda la realización de un proyecto de investigación que identifique los efectos socio-económicos de la aplicación del paso directo del transporte de carga en donde se equilibre las ventajas y desventajas para la frontera Tulcán – Ipiales.
- Se recomienda a través de este estudio, se trabaje en las relaciones binacionales entre Ecuador y Colombia hacia el equilibrio de las condiciones del transporte, para fomentar las competitividad en igualdad de condiciones.
- Por último, se recomienda la realización de un estudio que mida las consecuencias que se generen para la frontera Tulcán – Ipiales por la apertura y puesta en operación del paso fronterizo de San Miguel en la Provincia de Sucumbíos.

Bibliografía

Aguilera, O. (2011). www.revistaluz.rimed.cu. Obtenido de Las preguntas científicas y la idea a defender como alternativas a las hipótesis: <http://www.revistaluz.rimed.cu/numeros%20HTML/Luz22/Art/oscar2.htm>

Alvarez, R., Giacalone, R., & Sandoval, J. (s.f.). GLOBALIZACIÓN, INTEGRACIÓN Y FRONTERAS EN AMÉRICA LATINA. Recuperado el 05 de Octubre de 2014, de www.comunidadandina.org: www.comunidadandina.org/bda/docs/ve-int-0001.pdf

Baquerizo, B. (2011). DESARROLLO DE LA CULTURA VIAL DE LOS PEATONES DE LA CIUDADELA UNIVERSITARIA A TRAVÉS DE UN MANUAL DE PREVENCIÓN Y CAPACITACIÓN. La Libertad: UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA .

CAN. (1997). Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Lima: Comunidad Andina.

CAN. (2004). DE LA PRIMERA MESA DE TRABAJO BINACIONAL ECUATORIANA-PERUANA SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA. Lima.

CAN. (2011). Transporte de Mercancías por Carretera en la Comunidad Andina. Lima: Comunidad Andina.

CEPAL. (2005). Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas. (e. Ortegón, J. Pacheco, & A. Prieto, Edits.) Santiago de Chile: Naciones Unidas.

COMUNIDAD ANDINA. (Junio de 2007). TALLER PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - ECUADOR, PROGRAMA DE CAPACITACIÓN NEGOCIACIONES CAN - UE. Lima, Perú. Obtenido de http://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0CC0QFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.comunidadandina.org%2Fatracci%2Ftaller%2FTransporte_Internacional.ppt&ei=bk3iVIQgxA2pq6C6A0&usg=AFQjCNER-

7lX6K5id6kWq_78amKodTLkxrg&sig2=alV4SwvcdXBWeCmgRX

Coto, P., & López, V. (2007). *Impacto de la nueva Economía sobre el Transporte*. Bilbao: Fundación BBVA.

El Transporte y el turismo. (s.f.). cienaniosdeturismo. Obtenido de BOLETIN 142: <http://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0C-C4QFjAD&url=http%3A%2F%2Fwww.cienaniosdeturismo.gov.ar%2Fuploads%2Ffile%2F-142boletin100a%25C3%25B1os.doc&ei=pETiVMOZGMK-ggTw0IPoCA&usg=AFQjCN-HvBC-Neihu2ApTGJOyveV8GnR0jw&sig2=QEZRBLJSJ>

Ferro, J. M. (2014). *Transporte, actividades y comunicaciones*. Lisboa: Createspace Independent Pub, 2014.

Goya, S., & Bonilla, M. (2002). *Creación de una Empresa de Transporte Terrestre de Carga Pesada Internacional, ruta: Guayaquil-Lima*. Guayaquil: ESPOL.

Linares, R. (2003). Redalyc.org. Obtenido de Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36080106>

Orbes, B. (2014). *Relaciones bilaterales Colombia y Ecuador Transporte internacional de mercancías por carretera. Análisis del Caso: El paso de frontera entre el municipio de Ipiales y el cantón*. (I. p. Caribe, Ed.) *Integración y Comercio*, 54-65.

PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA COMUNIDAD ANDINA . (septiembre de 2004). Obtenido de www.proexport.com: http://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fantiguo.proexport.com.co%2Fvbecontent%2Flibrary%2Fdocuments%2FDocNewsNo3318DocumentNo3199.PDF&ei=uGDIVNXGBNH7gwSur4ToDA&usg=AFQjCNGII0kIe_k66bVa73MICfolZjTgdQ

PICO, G. (30 de 05 de 2011). Centro Andino de Integración. Recuperado el 10 de 08 de 2012, de <http://centroandinodeintegracion.org/2011/05/30/integracion-fronteriza-colombia-ecuador/?like=1>

WIKIPEDIA. (18 de Febrero de 2004). [wikipedia.org](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_terrestre). Obtenido de http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_terrestre

Referencias consultadas

- Carbaugh, R. (2009). *Economía Internacional*. México, D.F.: Cengage Learning Editores.
- COPCI. (2011). *Reglamento del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones*. Quito: Editora Nacional.
- Coto y López, V. (2007). *Impacto de la nueva economía sobre el Transporte*. Bilbao: Fundación BBVA.
- Hill, C. (2007). *Negocios Internacionales*. México, D.F.: McGraw-Hill Interamericana Editores
- INEC. (2010). *Censo Nacional de Vivienda*. Ecuador.
- Krugman, P., & Obstfeld, M. (2006). *Economía Internacional*. Madrid: Pearson.
- Mendieta J C y Perdomo, J. A. (2005). *Fundamentos de la Economía del Transporte: Teoría, Metodología y análisis de la Política*.
- Rus, G. (2003). *Economía del Transporte* (II ed.). (a. Bosch, Ed.) Barcelona, España: Antoni Bosch Editores.
- Steimberg, F. (2004). *La Nueva Teoría del Comercio Internacional*. Madrid: Eumed.net.