

**INCIDENCIA DE LA PARTICIPACION EMPRESARIAL EN EL PROCESO  
DE TOMA DE DECISIONES EN LA INTEGRACION ANDINA  
DURANTE LOS PERIODOS 1988-1992 Y 1992-1995:  
EL CASO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ**

**por**

**Ivonne Garcés Almeida**

**Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales,  
FLACSO-Sede Ecuador  
Maestría de Ciencias Políticas**

**Octubre, 1995**

**INGIDENCIA DE LA PARTICIPACION EMPRESARIAL EN EL PROCESO  
DE TOMA DE DECISIONES EN LA INTEGRACION ANDINA  
DURANTE LOS PERIODOS 1988-1992 Y 1992-1995:  
EL CASO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ**

**Informe para cumplir parcialmente con  
los requisitos de Maestría en Ciencias Políticas**

**por  
Ivonne Garcés**

**dirigido por  
Carlos Larrea**

**Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Ecuador  
Maestría de Ciencias Políticas**

**Quito, 31 de octubre de 1995**

A la FLACSO,  
a mis inolvidables profesores y amigos.

# INDICE

Resumen	1
Introducción	5
<b>CAPITULO I</b>	
<b>EL CARACTER DE LOS INDUSTRIALES ECUATORIANOS</b>	<b>11</b>
<b>CAPITULO II</b>	
<b>LA GLOBALIZACION ECONOMICA Y SU INCIDENCIA EN EL PACTO ANDINO</b>	
La globalización de la producción y sus perspectivas para América Latina	39
El actual proceso de integración andina	43
Presencia de "macro-regionalismos"	47
El sector automotriz en el nuevo contexto internacional	51
<b>CAPITULO III</b>	
<b>LA INTEGRACION ANDINA DURANTE EL GOBIERNO DE RODRIGO BORJA</b>	
Posición de gobierno:	
Necesidad de consolidar la integración andina	61
La integración como impulso a la competitividad	64
Consciencia de las limitaciones de la empresa nacional	65
Participación gremial de los empresarios:	65
Posición de los empresarios y apertura gubernamental	70
<b>CAPITULO IV</b>	
<b>LA INTEGRACION ANDINA DURANTE EL GOBIERNO DE SIXTO DURAN BALLEEN</b>	
Posición del gobierno:	
Concepción gubernamental sobre la integración	89
Relación gobierno-empresarios:	
Firme decisión de establecer un AEC y apoyo de los empresarios	92
Oposición por parte de los empresarios	95
ZLC si, AEC no.	103
Coordinación gobierno-sector privado. Necesidad de priorizar el arancel interno por sobre el AEC	106
Búsqueda de mercados extraregionales y oposición de sectores productivos	108
Impulso a la adopción de AEC, y apoyo de empresarios	111
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>116</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>128</b>

## **INDICE DE ANEXOS**

<b>Anexo #1: Cronología de eventos relevante</b>	<b>131</b>
<b>Anexo #2: Producción de vehículos por ensambladora</b>	<b>153</b>
<b>Anexo #3: Vehículos exportdos</b>	<b>154</b>
<b>Anexo #4: Vehículos importados</b>	<b>155</b>

## CONCLUSIONES

- El contexto internacional propicia de hecho la conformación de nuevos esquemas de integración, independientemente de la posición política de los gobiernos analizados o de los puntos de vista de los empresarios. El esquema tradicional del Pacto Andino respondía a los principios del modelo de sustitución de importaciones impulsado por la CEPAL, en un período de auge de propuestas latinoamericanistas para vencer las limitaciones estructurales de su desarrollo a consecuencia del intercambio desigual existente en su comercio con los países desarrollados. El nuevo esquema de "integración abierta" -al que se ven avocados los países andinos- surge como una expresión del agotamiento de este modelo en un mundo caracterizado por la globalización de los procesos productivos, la liberalización de los mercados y la conformación de grandes bloques regionales. De tal manera que en principio se puede señalar que el contexto internacional ha constituido un elemento definitivo en el esquema de integración andina impulsado durante los gobiernos de Rodrigo Borja y Sixto Durán Ballén.

- No obstante, ambos gobiernos tienen concepciones diferentes respecto al rol del Grupo Andino como mecanismo para insertarse en el mercado internacional. Borja considera que en las condiciones mundiales vigentes, es de vital importancia fortalecer al Pacto Andino como mecanismo para que los países miembros, entre ellos el Ecuador, puedan insertarse favorablemente en el mercado mundial, caracterizado por una marginación cada vez mayor de los países de escaso desarrollo tecnológico, dependientes de productos primarios.

El gobierno de Sixto, por su parte, considera que el comercio del Ecuador con el Pacto Andino representa un mínimo porcentaje del comercio total y que no se pueden limitar las perspectivas de comercio externo, por lo que es necesario abrir nuevos mercados a través del ingreso a bloques subregionales como el Grupo de los Tres, MERCOSUR, o de las negociaciones bilaterales. Por este motivo, paralelamente a las gestiones de integración regional, se realizaron las negociaciones para el ingreso del Ecuador a la Organización Mundial de Comercio (OMC), el mismo que se concretó en el mes de septiembre de 1995, se adelantaron conversaciones para lograr el ingreso del Ecuador en estos otros organismos regionales de integración, de los cuales se lograron respuestas alentadoras para sus aspiraciones, aunque no se pudo concretar compromisos.

Lo anterior no significa que el gobierno de Sixto haya desestimado la importancia del Grupo Andino, puesto que continuó las negociaciones tendientes a su consolidación. De hecho, durante su período se llevó a cabo la Séptima Cumbre Presidencial Andina; y, apenas iniciado su gobierno, cuando el Ecuador todavía ejercía la presidencia de turno de la Comisión de la Junta del Acuerdo de Cartagena, a través del Ministro de Industrias ecuatoriano Mauricio Pinto, se acordaron los niveles de AEC, que no habían podido concretarse durante el gobierno de Borja.

- Durante la gestión de Rodrigo Borja se observa una evidente preminencia de la gestión presidencial en el impulso otorgado a la reactivación del proceso de integración andina, la misma que contó con el apoyo decidido del Ministro de Relaciones Exteriores, Diego Cordovez. De hecho los mayores avances en el proceso de integración se obtuvieron en las denominadas cumbres presidenciales, instancia constituida de hecho, fuera de los esquemas convencionales del Pacto Andino, ante el interés conjunto de todos los mandatarios de la región de participar direc-

tamente en la reactivación de la integración andina para imprimirle el impulso necesario para superar el entrapamiento en el que se encontraba.<sup>1</sup>

Esta preminencia del impulso estatal explica de alguna manera algunas manifestaciones contrarias al proceso de integración andina manifestadas por altos funcionarios gubernamentales, particularmente por parte del Vicepresidente de la República, Luis Parodi, quien abiertamente señaló la mínima importancia del mercado subregional con relación al total del comercio del país.

- En términos generales el gobierno de Borja mostró una mayor independencia que el de Sixto en sus decisiones respecto a los puntos de vista de los empresarios. Incluso se dieron posiciones abiertamente críticas a los empresarios por su excesiva dependencia del gobierno para poder crecer, y se adoptaron medidas sin oscultamientos previos entre los sectores productivos, aunque comprometían seriamente los beneficios arancelarios de los que disfrutaban.

Sin embargo, no pudo desentenderse de las demandas de los sectores productivos que ejercieron fuertes presiones para mantener de alguna manera las condiciones proteccionistas a las cuales han estado acostumbrados desde sus constitución y gracias a las cuales han podido crecer. Las presiones insistentes de los sectores productivos condicionaron la participación gubernamental en los foros regionales, al punto de convertirse en un verdadero logro la baja de los niveles arancelarios realizada por el gobierno de Borja. Asimismo, debido a las demandas empresariales el gobierno se vio obligado a desacelerar el curso de las negociaciones para poder recoger los puntos de vista de los empresarios en las posiciones y políticas adoptadas, e incluso a dar marcha atrás a algunos compromisos ya adquiridos. De hecho el gobierno concluye con la postergación



de las reuniones de la Comisión en momentos cruciales de las negociaciones, en las que se debía acordar los niveles de Arancel Externo Común para la región; y al final de su período con la postergación de la VII Reunión de Mandatarios.

Lo anterior no significa que el gobierno de Borja se hay desentendido de la situación de los empresarios, para lanzarlos a una competencia imprevista para la cual no estaban preparados; por el contrario, se tenía clara consciencia de sus limitaciones como fruto de las circunstancias proteccionistas que habían rodeado su desarrollo, pero, al mismo tiempo se veía la necesidad de forzar a la industria ecuatoriana a un proceso competitivo como mecanismo impulsor para su desarrollo. Por este motivo, se dio mucha prioridad ala expedición de bases legales sólidas acordes a la nueva realidad de los esquemas económicos mundiales, caracterizados por la globalización de los procesos económicos. En este sentido, se expidieron reformas el área laboral relativas a la contratación a tiempo parcial, ley de maquilas, ley de zonas francas y las ley de facilitación de las exportaciones.

Esta situación explica de alguna manera la apertura mostrada por el gobierno socialdemócrata a las posiciones de los empresarios, así como la actitud del gobierno durante las negociaciones en los foros internacionales, la misma que buscó insistentemente la obtención de un trato preferencial para el Ecuador, así como la necesidad de que se apoye al país a impulsar sus niveles de competitividad. Asimismo, en las negociaciones, el gobierno ecuatoriano se manejó siempre con el criterio de que el proceso de integración tenía que ser paulatino, evaluativo de sus costos y beneficios.

- Si bien es cierto que un proceso de adopción de políticas económicas que recoja los puntos de vista de los

diferentes sectores productivos es saludable para garantizar su éxito, la forma como se incluyeron las demandas de los empresarios fue más bien forzada, en medio de una permanente pugna, sin propuestas armónicas entre los mismos sectores productivos, sin mecanismos establecidos de consulta; y sin una voluntad política clara de incluir las demandas de los empresarios en las propuestas presentadas en los foros regionales. Todo lo cual llevó a una situación de permanente confrontación y obstrucción del proceso de integración regional.

- Durante el gobierno de Sixto la posibilidad de ingerencia de los empresarios en el proceso de definición de medidas relativas al proceso de integración fue mucho mayor que durante el gobierno de Rodrigo Borja, puesto que el manejo de la economía del país estuvo a cargo de los propios empresarios, como lo hiciera notar el mandatario durante el discurso pronunciado durante el acto de transmisión del mando. De hecho el entonces dirigente de la Cámara de Industrias de Pichincha Mauricio Pinto, quien cuestionó duramente las decisiones adoptadas por el gobierno de Borja en el marco de la integración, durante el mandato de Sixto fue nombrado Ministro de Industrias, y desde esta posición pudo llevar a cabo negociaciones sin comprometer al sector textil al cual se pertenece.

- Sin embargo, el hecho de que los empresarios se encuentren a la cabeza de la gestión del sector público no significó en un principio el logro de una armonía total de intereses entre el gobierno y los sectores empresariales. No solo que se adoptaron medidas contrarias a estos últimos, sino que además se los excluyó de las negociaciones, lo cual significó un retroceso en los avances de participación logrados en el gobierno anterior. Al adoptar esta posición el gobierno no trataba de perjudicar los intereses de los empresarios nacionales sino que, por el contrario, pensaba que la concretización de los niveles de arancel

externo constituía una garantía para los inversionistas extranjeros, que de esta manera tendrían un mercado ampliado sólido, y al mismo tiempo garantizaría que ningún país de la región beneficiara a empresas que se encuentran fuera de la región, en perjuicio de las empresas locales.

- No obstante esta discrepancia inicial entre empresarios e industriales, la tónica general de las relaciones entre ambos fue más bien de constante entendimiento. El relevamiento de las funciones del ministro Pinto por el señor Jorge García significó la adopción de una mayor apertura a las posiciones de los empresarios. Inmediatamente posesionado en sus funciones García cuestionó la vigencia legal del AEC que tanto rechazo había generado entre los empresarios, y al que consideraba lesivo para los intereses del país toda vez que los niveles de arancel externo adoptados obligaban al país a aprovisionarse de ciertas materias primas dentro de la región a precios superiores a los que podría obtener fuera; lo cual a su entender beneficiaba a Colombia y Venezuela.

Posteriormente, las presiones empresariales llevaron a que el sucesor de García, el Ministro José Vicente Maldonado adopte la posición de priorizar lo que él consideraba eran los intereses nacionales por sobre los compromisos de AEC a los que el país se había ya comprometido. Asimismo, en las negociaciones de la Comisión defendió la posición compartida con los empresarios de lograr un trato preferencial a una lista de productos, por lo cual recibió el apoyo de los sectores industriales, particularmente del presidente de la Cámara de Industriales de Pichincha Gustavo Pinto.

En suma, durante el gobierno de Sixto la relación entre los empresarios y el gobierno fue mucho más armónica que durante el gobierno de Borja. Situación que posibilitó un espacio de diálogo antes que de confrontación y que

finalmente posibilitó la preminencia de las posiciones empresariales, manifestadas en los compromisos adoptados por el gobierno de Sixto que antepusieron las posiciones de los empresarios por sobre la convicción inicial de impulsar el Pacto Andino como espacio favorable a la inserción del país en el contexto internacional.

- La oposición permanente de los sectores productivos durante los dos gobiernos analizados tuvo un rasgo característico: la presencia de una diversidad de intereses contrapuestos en las peticiones presentadas. Esta situación se hizo evidente durante el gobierno de Borja, cuando el Ministro Falconí hizo un duro llamado de atención a los sectores productivos para que presenten una posición de consenso en sus peticiones respecto a la ubicación de los diferentes productos en la escala arancelaria establecida por el gobierno en base a los compromisos asumidos por el país en el marco de la integración regional. Sin duda este punto es mucho más complejo si se toma en consideración la diversidad de intereses que existen dentro de los mismos grupos monopólicos que mantienen inversiones diversificadas en los diferentes sectores de la economía, como queda claro en la primera parte de la presente investigación.

En todo caso, esta situación complejizó la posición de los representantes gubernamentales, que eran quienes finalmente debían armonizar las diferentes peticiones para poder presentar posiciones coherentes como país en los foros correspondientes.

- Otro rasgo característico de los sectores empresariales fue la ambigüedad de su comportamiento. Por un lado se apoyaba formalmente las iniciativas gubernamentales orientadas al fortalecimiento de la integración regional, a pesar de que éstas significaban en los hechos una disminución significativa de los niveles de protección arancelaria al sector industrial que había venido manteniéndose desde

la creación del Pacto Andino con el objeto de favorecer su crecimiento y rentabilidad. Al mismo tiempo, sin embargo, frecuentemente los empresarios manifestaron una actitud de permanente oposición, buscando siempre un trato preferencial que no lesione sus intereses económicos. Esta actitud podría explicarse por el generalizado espíritu de liberalización de la economía mundial, transmitido al Ecuador por parte de los organismos económicos internacionales a través de sus gobernantes.

- Durante el proceso de integración de los períodos gubernamentales analizados (Borja y Sixto) los empresarios fueron alcanzando paulatinamente mayores niveles de participación directa en las negociaciones realizadas en las instancias andinas de integración. En el gobierno de Borja -a pesar de las permanentes discrepancias mantenidas- lograron por primera vez su participación directa en las reuniones de la Comisión, lo cual sin duda representa un avance, pues hasta entonces los empresarios únicamente podían participar en las comisiones sectoriales de la Junta para expresar sus puntos de vista. El protagonismo empresarial se observa también en las reuniones binacionales de los empresarios que van más allá de las instancias gubernamentales orientadas a realizar negociaciones directas, a buscar nuevas oportunidades de inversión, así como nuevos mercados.

Este hecho estaba orientado, como lo señalara el ex Canciller Diego Cordovez, hacia el debilitamiento de la burocracia internacional que de alguna manera ha dejado de cumplir el rol eminentemente técnico con el que fue concebido, indispensable en todo proceso de integración, para convertirse en un freno permanente para el ágil desenvolvimiento de los acuerdos regionales.

Asimismo, responde a la tendencia generalizada a nivel mundial de los movimientos de los nuevos actores interna-

cionales de rebasar el tradicional esquema del estado como actor fundamental en la política internacional -sin con esto querer desconocer la vigencia de la presencia estatal en las negociaciones internacionales-. Las gestiones empresariales superan los esquemas convencionales aún vigentes a través de los cuales se limitaban a manifestar sus opiniones y posiciones al gobierno de turno para que sea éste el que las ponga en el tapete de la discusión en los foros regionales. Actualmente el sector privado ha pasado a adoptar un rol más protagónico, a través de la gestión directa de sus intereses en reuniones con empresarios de la región, la organización de ferias y por supuesto la participación directa en las negociaciones regionales.

- En el caso del sector automotriz la acción de los empresarios ha sido mucho más definida en el sentido de gestionar directamente sus intereses. A través de la confirmación de organizaciones gremiales a nivel subregional han podido alcanzar un mayor nivel de efectividad en sus reclamaciones. A través de esta instancia se han podido establecer políticas armónicas entre los empresarios de los diferentes países para de esta manera presionar a sus respectivos gobiernos por políticas que favorezcan su producción. Vale la pena hacer notar que el carácter de esta organización se asocia fuertemente con las políticas de producción mantenidas por las grandes transnacionales de la industria automotriz que buscan aprovechar las ventajas que ofrecen un mercado ampliado con niveles arancelarios altamente protegidos a su producción y así garantizar el mayor nivel de rentabilidad. De hecho, de acuerdo a formulaciones hechas en una entrevista con un representante del gremio automotriz, la política adoptada por este sector en los países de la región responden a los lineamientos generales determinados por las grandes empresas transnacionales que buscan la adopción de políticas acordes a sus políticas de producción.

Esta instancia gremial a nivel regional brinda al sector automotriz la posibilidad de una ingerencia más directa en las decisiones gubernamentales, pues en su seno alberga a los propios representantes gubernamentales -en minoría absoluta- y además por la condición que le faculta a dar las orientaciones que considere pertinentes a la propia Comisión, teniendo a la Junta como un ente de apoyo técnico.

- El hecho de que las diferentes ensambladoras existentes en el país pertenezcan a los grupos financieros más grandes del país (Proinco, Noboa, Pinto y Granda) en cierto modo ha garantizado que el sector sea objeto de un trato eminentemente preferencial en el marco de las negociaciones regionales. Los dos gobiernos analizados mantienen consenso respecto a la necesidad de otorgar las garantías para el desarrollo de la industria automotriz que sin duda requiere para su desarrollo y par el logro de un nivel de rentabilidad sumamente importante. De hecho, las cuatro ensambladoras nacionales figuran entre las 50 empresas de mayor rentabilidad en el país: de acuerdo a un publicación de la Superintendencia de Compañías<sup>2</sup> durante el año 1993 la empresa OMNIBUS B.B. ocupó el séptimo lugar de importancia, AYMESSA el trigésimo tercero, MARESA el décimo sexto y COENASA el trigésimo primer puesto.

- Al parecer, más allá del reconocimiento por parte de los gobiernos de Sixto y Borja de la importancia de permanecer en el bloque andino, y de las acciones dadas con miras a su consolidación, el proceso de integración andino no logra encontrar un espacio sólido para su consolidación. Esta situación se da no solamente como resultado de las presiones de los sectores empresariales, sino además como resultado del esquema mundial actual caracterizado por la necesidad de los países pequeños y de escaso desarrollo, como los latinoamericanos, de buscar un espacio en el mercado mundial en base a negociaciones bilaterales o

multilaterales que les permitan sacar a flote sus economías en base al aprovechamiento de las oportunidades existentes, en medio de un proceso altamente competitivo de corto plazo, de creciente marginación de los países de escaso desarrollo tecnológico.

A pesar de esta situación, los países andinos, y por supuesto el Ecuador, no pierden de vista la posibilidad de que el bloque regional americano, cuyo hegemón es Estados Unidos, pueda algún día cuajar y de esta manera poder estar a tono con la tendencia generalizada a nivel mundial de la conformación de grandes bloques regionales.



## NOTAS

1. La preminencia presidencial se inscribe además en la concepción moderna sobre la gestión de las relaciones internacionales, caracterizada por el contacto directo de los mandatarios con su homólogos para el tratamiento de temas de trascendencia; posición a la cual sin duda estaba adscrita la política internacional de Rodrigo Borja.

2. Superintendencia de Compañías, 1995. Las mil empresas más grandes del Ecuador.

## BIBLIOGRAFIA

- Ayala, Mora, Enrique, ed., 1988. Nueva Historia del Ecuador. Volumen 9: Epoca Republicana III: cacao, capitalismo y Revolución Liberal. Quito: Corporación Editora Nacional - Editorial Grijalvo Ecuatoriana.
- Bush George, 1990. Hacia una Nueva Relación Hemisférica. Quito: Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Castells Manuel, 1989. "La Nueva Dependencia, Cambio Tecnológico y Reestructuración Socioeconómica en América Latina", en David y Goliath, No. 55.
- Castells Manuel, 1993. "The International Division of Labor", en: Castells Manuel, Cohen Stephan y Cardoso H. Fernando. New Global Economy in the Information Age. University Park: The Pennsylvania State University Press.
- CINAIE, 1994. Revista de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, Nº 11. Quito: INTERPRESSA C. LTDA.
- CINAIE, 1995. Revista de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, Nº 12. Quito: INTERPRESSA C. LTDA.
- Conaghan, Catherine, 1988. Reestructuring Domination. Pittsburg: University of Pittsburgh Press.
- Conaghan, Catherine, 1989. "Dreams of Orthodoxy, Tales of Heterodoxy: León Febres Cordero and Economic Policymaking in Ecuador, 1984-1988" Ensayo presentado al XV Congreso de LASA. San Juan, septiembre 1989.
- Cox Robert, 1987. "The Core-Periphery Structure of Production and Jobs: The Internationalizing of Production", en: Production Power and World Order. New York: University Press.
- Cox Robert, 1994. "Global Restructuring: Making Sense of the Changing International Political Economy", en: R. Stubbs and G. Underhill. Political Economy and the Changing Global Order. Toronto: M&S.
- Cueva, Agustín, 1977. El Desarrollo del Capitalismo en América Latina. México: Editorial Siglo XXI.
- Fierro, Luis, 1992. Los Grupos Financieros en el Ecuador. Quito: Centro de Educación Popular.

- Handelman, Howard, 1985. Elite Interest under Military and Democratic Regimes: Ecuador, 1972-1984. Paper presentado a la reunión anual de LASA AT. Alburquerque, N.M. Abril 17-20.
- Hanson, David Parker, 1971. Political Decision making in Ecuador: The Influence of Business Groups. Michigan: University Microfilms.
- Harvey David, 1990. The Condition of Posmodernity: An Enquiry into de Origins of Cultural Change. Cambridge: Blackwell.
- Larrea, Carlos, 1992. The Mirage of Development: oil, employment, and poverty in Ecuador (1972-1990), Tesis doctoral presentada al Graduate Programme in Social and Political Thought, York University, North York, Ontario.
- Larrea, Carlos, 1994. Proyectos Democráticos y Estratégicos de Desarrollo para el Ecuador: una visión retrospectiva. Ponencia presentada en el seminario "Democracia, Desarrollo y Descentralización: una propuesta alternativa, ILDIS, Universidad de Cuenca, Cuenca 25-28 octubre de 1994.
- Ministerio de Relaciones Exteriores, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994. Informes a la Nación.
- Ministerio de Relaciones Exteriores, 1991-1995. Base de datos de Prensa.
- Murmis, Miguel. . El Agro serrano y la Vía Prusiana de Desarrollo Capitalista: cambios en el agro serrano. Quito. FLACSO-CEPLAES.
- Murphy Craig and Tooze Roger, 1992. The New International Political Economy. Bodder: Lynne Rienne.
- North, Lisa, 1985. "Implementación de la Política Económica y la Estructura del Poder Político en el Ecuador". Economía Política del Ecuador, campo, región, nación. Quito: Corporación Financiera Nacional, pp. 425-459.
- Portes Alejandro y Kincaid Douglas, 1994. "Sociología y Desarrollo en los años 90", en: Flexibilidad y nuevos modelos productivos. Quito: Nariz del Diablo.
- Sanderson Steven, 1985. "A Critical Approach to the Americas in the New International Division of Labor, en: Sanderson Steve ed. The Americas in the New International Division of Labor. New York: Holmes & Meier.

- Salgado Germánico, 1990. "Integración latinoamericana y apertura externa", en: Revista de la CEPAL, No.42.
- Strange Susan, 1994. "Rethinking Structural Change in the International Political Economy: State, Firms, and Diplomacy. en: Stubbs and Underhill, op.cit.
- Underhill R.D. Geoffrey, 1994. "Conceptualizing the Changing Global Order", en: Stubbs and Underhill, op.cit.
- Tomassini Luciano, 1991. La política internacional en un mundo postmoderno. Buenos Aires: Grupo Editorial latinoamericano.

## ANEXOS

### ANEXO # 1

#### CRONOLOGIA DE EVENTOS RELEVANTES

1989

Febrero

Los mandatarios andinos, con ocasión de su presencia en Caracas para la transmisión del Mando, resuelven revitalizar el proceso de integración y ponerlo nuevamente en marcha de una manera más "eficaz y dinámica" (INFORME A LA NACION DE LA CANCELLERIA, 1990, ii). Además, los mandatarios acuerdan reunirse regularmente con el fin de evaluar, supervigilar y orientar personalmente el proceso de integración subregional.

25-26 Mayo

Los Presidentes Andinos celebraron su primera reunión en Colombia y aprobaron el "Manifiesto de Cartagena" que contiene las primeras directrices presidenciales, las que pueden resumirse en los siguientes puntos: la distribución equitativa de los costos y beneficios de la integración, el desarrollo armónico y equilibrado de los países miembros, la participación activa de los actores sociales en el proceso y la elevación de la conciencia social respecto a la importancia histórica de la integración.

17-19

Diciembre

Los presidentes del área andina de entonces, Jaime Paz Zamora de Bolivia, Virgilio Barco de Colombia, Rodrigo Borja de Ecuador, Alan García de Perú y Carlos Andrés Pérez de Venezuela, se reúnen en Galápagos, Ecuador, para firmar la denominada Declaración de Galápagos.

El diseño estratégico del nuevo esquema de integración regional en ningún momento pretende constituirse en un esquema terminado y rígido, sino más bien en un proceso de formulación y ejecución gradual y dinámico. En el diseño estratégico se postulan dos

grandes objetivos para la acción de la próxima década: a) consolidar el espacio económico andino; y, b) mejorar la articulación del Grupo Andino con el contexto internacional y reforzar su contribución a la unidad latinoamericana.

En lo que respecta a la creación de una zona de libre comercio, en el Acta de Galápagos se acuerda la reducción de por lo menos el 80% del número de productos de la Nómina de Reserva durante el primer trimestre de 1990, y el inicio durante el mismo año de la Liberación de los productos no incluidos en ella. A mediano plazo, considerando las condiciones de desventaja del Ecuador, se acuerda la "Prosecución del Programa de Liberación por el Ecuador, completando una rebaja del 10 por ciento de los gravámenes al 31 de diciembre de 1989, y mediante rebajas arancelarias anual y sucesivas del 15 por ciento cada una a partir del 31 de diciembre de 1990, completando el 100 por ciento de la eliminación de los gravámenes el 31 de diciembre de 1995." (INFORME A LA NACION 1989-1990, 601) Asimismo, se acuerda el desmante de las listas de excepción entre 1991 y 1993 por Colombia, Perú y Venezuela, y entre 1995 y 1997 para Bolivia y Ecuador.

1990

23 Mayo

Durante la Cumbre Presidencial de Machu Picchu los representantes comprueban con satisfacción que el impulso político que se ha venido otorgando al Grupo Andino se había traducido en el cumplimiento de los plazos y programas para la conformación del mercado ampliado subregional. Además se registra una participación creciente del empresariado, constantándose que en el último año se habían constituido tantas empresas multinacionales andinas como en los seis años precedentes.

27 Junio

El Presidente norteamericano George Bush anuncia el plan de política exterior norteamericana orientado hacia América denominado "Iniciativa para las Américas" (IPA). La IPA, según el propio Bush se inspira en la iniciativa de integración regional andina. (BUSH 1990, p.9)

Para el entonces Mandatario norteamericano: "todos debemos modificar el enfoque de la interrelación económica que mantenemos, procurando establecer nuevos lazos asociativos

en la esfera económica, ya que la prosperidad, en nuestro Hemisferio, depende del comercio, no de la ayuda." (BUSH, 1990, p.9) Los tres pilares sobre los que se asienta la IPA son: el comercio, la inversión y la deuda. Para ampliar el comercio, Bush propone dar inicio a un proceso de creación de una zona de libre comercio que abarque todo el Hemisferio. (BUSH 1990, p.10)

Además Bush manifiesta que Estados Unidos está dispuesto a celebrar acuerdos de libre comercio con otros mercados de la América Latina y el Caribe, particularmente con los grupos de países que se han asociado con el propósito de lograr la liberalización del comercio. Asimismo, reconoce la existencia de países que todavía no se encuentran preparados para dar el paso hacia un acuerdo pleno de libre comercio, por lo cual anuncia su voluntad de negociar con toda nación interesada de la región acuerdos-marco para abrir los mercados y desarrollar vínculos comerciales más estrechos.

21-24 Julio

El Presidente ecuatoriano Rodrigo Borja viaja a Estados Unidos para entrevistarse con el Mandatario norteamericano George Bush con el fin del intercambiar puntos de vista sobre la Iniciativa para las Américas. En esa ocasión el Presidente Rodrigo Borja sugiere la necesidad de iniciar inmediatamente consultas entre los Jefes de Estado del Pacto Andino y el Presidente Bush, propuesta que fue muy positivamente acogida por el Mandatario norteamericano. Además, el diálogo terminó con la concertación de un convenio marco que contemplaba la creación inmediata de un mecanismo de ejecución, con participación de entidades públicas y empresarios privados.

29-30  
noviembre

En la Cumbre de la Paz se acuerda adelantar la conformación de la Zona de Libre Comercio al 31 de diciembre de 1991, para lo cual se decide adoptar las siguientes medidas: a) acelerar el programa de liberación para la desgravación automática en 1990 y 1991, de manera que concluya el 31 de diciembre de 1991; b) eliminar el régimen de comercio administrativo a más tardar el 31 de diciembre de 1991; c) eliminar la Nómina de Reserva a más tardar el 30 de junio de 1991; y, d) eliminar las listas de excepciones a más tardar el 31 de diciembre de 1991. Para el caso del Ecuador se acuerda que realice las

consultas internas con miras a definir su participación en el proceso respecto a los compromisos señalados anteriormente. El mandatario ecuatoriano se compromete además a informar en la próxima Reunión del Consejo Presidencial el resultado de sus gestiones y sobre su decisión respecto de este compromiso.

1991

21-22 Marzo

La Comisión del Acuerdo de Cartagena suscribe la Decisión 293 en la que se establecen las normas de calificación para que las mercancías sean consideradas originarias del territorio de cualquier país miembro del Pacto Andino, para efectos del programa de liberalización.

En principio se consideran originarios del territorio de cualquier país miembro a los productos íntegramente producidos en el territorio. A los productos resultantes de un proceso de ensamblaje o montaje, se los considera originarios del país cuando en su elaboración utilizan materiales originarios del territorio de los países miembros, o materiales importados de terceros países, siempre que no excedan el 50% del valor FOB del producto; sin embargo, para Bolivia y Ecuador este porcentaje es del 60%.

9 Mayo

Los empresarios del sector automotor presentan un acuerdo conjunto con Colombia y Venezuela en el que proponen a los respectivos gobiernos aceptar un AEC con un nivel mínimo del 50% para los vehículos de la Categoría 1<sup>1</sup> y del 30% para los de la Categoría 2<sup>2</sup>. También plantean la adopción de un Programa Industrial Andino para el Sector Automotor, que consagre la existencia del concepto CKD con niveles arancelarios para la Categoría 1 y del 5% para la Categoría 2. Además se propone que se contemplen normas de origen que hagan posible y dinámico el comercio automotor entre los países de la subregión. A todo esto se suma la solicitud de que se elimine en la subregión la entrada de vehículos usados y saldos, así como de cualquier restricción al comercio automotor entre los países de la subregión.

16 Mayo

La Comisión del Acuerdo de Cartagena, mediante la Decisión 298, aprueba la conformación del Comité Subregional de la Industria Automotriz integrado por tres representantes



designados por cada País Miembro, uno por el sector público y dos por los sectores empresariales competentes. Su función principal es la de contribuir al desarrollo de la industria y recomendar a la Junta o a la Comisión las acciones que considere adecuadas para el cumplimiento de la Decisión, de los objetivos de la integración y el desarrollo de la oferta productiva conjunta ampliada de vehículos.

Además se determina que la Junta actúe en calidad de Secretaría Técnica del Comité Subregional de la Industria Automotriz. Los países miembros se comprometen además a conformar comités nacionales de la industria automotriz, en los cuales deberán participar los representantes al Comité Subregional.

17-18 Mayo

Durante la Cumbre Presidencial de Caracas se acuerda culminar la constitución de la Zona de Libre Comercio Subregional al 31 de diciembre de 1991. Además, se hace constar que el Ecuador adhiere los compromisos de aceleración de la conformación de la Zona de Libre Comercio Andina en los siguientes términos: acelerar el programa de liberación para los productos, haciendo efectiva una rebaja del 50% el 31 de diciembre de 1991 y el otro 50% el 30 de junio de 1992, sobre el arancel nacional vigente a la fecha de la Cumbre. En el Acta de Caracas se acuerda además para todos los países la reducción gradual de las listas de excepciones a partir de enero de 1992 para llegar todos los países a una eliminación total a más tardar el 31 de diciembre de 1995.

5-6 Septiembre

Mediante la Decisión 309, la Comisión del Acuerdo de Cartagena modifica la estructura arancelaria contenida en las decisiones 273 y 274 mediante el siguiente procedimiento: el nivel del 30% pasa a 20%, el nivel del 20% pasa a 15%, los niveles de 10% y 5% se mantienen; y, el nivel del 0% sube al 5%

8 Septiembre

En la reunión los delegados plenipotenciarios de la Junta del Acuerdo de Cartagena realizada en Guayaquil se aprueba la decisión 245, a través de la cual se resuelve adoptar una significativa reducción de los aranceles externos de los países andinos, y reglamentar los acuerdos comerciales unilaterales con terceros países fuera de la subregión. El compromiso, denominado "Compromiso de Guayaquil", contempla que los aranceles

entre los socios del Pacto Andino variarán entre el 20, 15, 10 y 5% y, excepcionalmente, al 0% para determinados productos. Asimismo, se establece el diseño de un programa de acciones destinado a fortalecer las vinculaciones políticas y económicas con MERCOSUR, con Estados Unidos, con la CEE y con Japón. Los resultados son bien recibidos por la mayor parte de sectores productivos.

8 Noviembre

El Ecuador plantea en Caracas durante el sexagésimo quinto período de sesiones de la Comisión de la JUNAC a sus socios andinos tres niveles para el Arancel Externo Común: 5% para materias primas, 10% para bienes intermedios y del 15% al 20% para productos terminados, con algunas excepciones. Al final de la reunión no se llega a ningún acuerdo para establecer el Arancel Externo Común que debía entrar en vigor a partir del primero de enero de 1992.

18-19

Noviembre

Se realiza la primera reunión del Comité Subregional de la Industria Automotriz, en la que los industriales de Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela presentan una posición de consenso sobre los niveles de AEC en el sector automotriz. En lo que respecta a los vehículos, se plantea: para la Categoría 1 un AEC de 10% y 50% para el CKD y el CBU respectivamente; y en la Categoría 2 estos porcentajes son del 5% y 30%. En lo que respecta a las autopartes los niveles oscilan entre el 10, 15 y 20% en función del grado de elaboración, y el 5% para los no producidos subregionalmente; en general, para las materias primas se fija un nivel máximo del 5%

En cuanto a los requisitos para considerar a los bienes del sector automotriz como originarios del territorio de los países miembros, se propone modificar el inciso de la Decisión 293 en la que se considera originarios del país miembro a los productos resultantes de un proceso de ensamblaje o montaje cuando el valor CIF de los materiales importados de terceros países no excede el 50% del valor del producto. Los industriales automotrices proponen los siguientes porcentajes: para el caso de Ecuador y Bolivia el 60% para las autopartes, y para los vehículos de las categoría 1 y 2 porcentajes del 65%; mientras que para Colombia,

Perú y Venezuela el porcentaje de las autopartes es del 55%, para los vehículos de la categoría 1 del 60% y para los de la categoría 2 del 65%. Con la excepción del sector público venezolano, se considera que la finjación de los requisitos en materia de origen propuestos, deberían establecerse posteriormente a la definición del AEC.

3-5 Diciembre Los Presidentes andinos se reúnen en Cartagena de Indias, Colombia. La reunión se desarrolla en un ambiente de preocupación por la disputa limítrofe entre Perú y Ecuador. El Acta de Barahona se orienta básicamente hacia la profundización de la integración subregional, la revisión institucional de los organismos del sistema subregional de integración, la proyección externa del Grupo Andino y los avances en temas sociales y sectoriales complementarios del proceso. En lo que respecta al tema de la integración comercial andina, se acuerda que la Zona de Libre Comercio entre a regir desde el 1 de enero de 1992; y en el caso de Ecuador y Perú desde el 1 de julio de 1992. En cuanto al tema del Arancel Externo Común se debe aplicar con base en cuatro niveles arancelarios: 5%, 10%, 15% y 20%; mientras que Bolivia puede mantener niveles de 5% y 10%. (INFORME A LA NACION DEL CANCELLER 1991-1992, p.339)

27 Diciembre Al final de la reunión de la Comisión de La Junta del Acuerdo de Cartagena, los cinco países del Grupo Andino fracasan en un intento por establecer el Arancel Externo Común. En la reunión, como lo había anunciado ya Falconí, el Ecuador mantuvo una posición muy rígida, que representó un retroceso respecto a los términos del Acta de Barahona. (HOY, 28-12-1991) Frente a esta situación, los países miembros del Pacto Andino quedan en libertad para aplicar el AEC que consideren conveniente para las importaciones de terceras naciones, hasta que se llegue a un consenso sobre la ubicación de los productos en las cuatro tarifas arancelarias establecidas en Cartagena. (UNIVERSO, 29-12-1991)

En la reunión hubieron dos posiciones: Tanto Colombia como Venezuela mantenían que se debía adoptar un mismo arancel para los productos procedentes de terceros países a partir del primero de enero de 1992; mientras Ecuador y Perú prefirieron postergar la decisión, e iniciar nuevas negociaciones en

febrero.

1992

4 Febrero

Se inicia el sexagésimo período extraordinario de sesiones de la Comisión de la JUNAC, con la presencia de los representantes de los cinco países del Pacto Andino. El Ecuador insiste en un trato preferencial dentro del Grupo Andino, por ser un país de menor desarrollo real. Según el Subsecretario de Comercio Exterior, Carlos Palacios, el tratamiento preferencial que se solicita tiene que ver con los productos que en el Ecuador no se producen y constituyen materias primas básicas para el desarrollo, así como bienes de capital necesarios para la reconversión industrial. (HOY, 05-02-1992) Al final, la reunión de la Comisión de la JUNAC no se puede concretar por la negativa del delegado ecuatoriano, Falconí Puig, de firmar el documento final sobre el AEC. El funcionario ecuatoriano fundamenta su decisión en la consideración de al menos mil artículos estaban mal clasificados en el proyecto del Arancel Externo Común (AEC) de los países del Grupo Andino.

22 Mayo

"art. 1.- Exonérase del pago total de los impuestos generales y especiales que rigen para las importaciones, tales como derechos arancelarios, fondo para el desarrollo de la infancia, fondo nacional para la nutrición y protección de la población infantil ecuatoriana, tasas de control aduanero y otros, excepto tasas portuarias, a la importación de chasis para buses destinados al transporte masivo urbano de pasajeros., que realicen cooperativas, socios de cooperativas o compañías, que tengan por objeto la prestación de ese servicio y se encuentren registradas en el Consejo Nacional de Tránsito.

La exoneración establecida en el inciso anterior se aplicará a la importación de chasis para buses de cuarenta o más asientos y de peso total con carga máxima superior a 15 toneladas.

Art. 2.- Exonérase del pago total de los impuestos a los que se refiere el artículo anterior, a la importación de automóviles destinados al servicio de taxis que realicen cooperativas, socios de cooperativas o compañías, que tengan por objeto esta acti-

vidad económica y se encuentren registradas en el Consejo Nacional de Tránsito." (Decreto Ley NQ03 publicado en el Registro Oficial NQ 941)

- 15 Junio La Comisión del Acuerdo de Cartagena se reúne en Quito con el fin de buscar consenso para definir estrategias definitivas para que los socios entren en la zona de libre comercio. Al final de la cita, cuatro de los cinco países miembros -con excepción del Perú- fijan el 80% del Arancel Externo Común, y establecen la zona de libre comercio a partir del 1° de julio, con una gama de excepciones. La Comisión también aprueba un procedimiento para que el Pacto Andino negocie con México un acuerdo macrocomercial en la parte normativa. Asimismo, se autoriza a los países a pactar unilateralmente la desgravación arancelaria de los productos. Se anuncia además que a mediados de julio se celebrará una nueva reunión de la Comisión para tratar de resolver aquel impase. (HOY, 18-06-1992)
- 26 Julio El presidente Rodrigo Borja posterga la zona de libre comercio andina, que debía regir desde el 1° de julio. También se pospone la próxima reunión de la Comisión de la Junta del Acuerdo de Cartagena.
- 25 Agosto La Comisión del Acuerdo de Cartagena, mediante decisión 321, decide que el Perú suspenda sus obligaciones con respecto al Programa de Liberalización y el Arancel Externo Mínimo Común hasta el 31 de diciembre de 1993. Durante este período el Perú no participará en la adopción de decisiones relativas a la armonización de políticas macroeconómicas, a la definición del AEC, al perfeccionamiento de la Zona de Libre Comercio Andina, ni a las negociaciones comerciales que los restantes países adelanten con terceros. El Perú mantendrá una condición equivalente a la de observador en las reuniones de la Comisión que se lleven a cabo para tratar materias relacionadas con los temas indicados, manteniendo su estatus de participante activo en las demás materias.
- 25 Agosto Mediante decisión 324 la Comisión del Acuerdo de Cartagena aprueba la estructura del AEC con base a cuatro niveles arancelarios: 5%, 10%, 15% y 20%. Dicha estructura se

aplica por los países miembros a los productos no originarios de la subregión a partir del 31 de octubre de 1992.

Se acuerda además un período de transición hasta el 31 de diciembre de 1993, durante el cual los países miembros deben ir aproximando sus aranceles nacionales.

Para el Ecuador se fija al 30 de septiembre de 1992 como la fecha tope para desmontar la totalidad de su lista de excepciones. Los restantes países miembros deben eliminar a más tardar el 30 de septiembre de 1992 los subsidios cambiarios, financieros y fiscales a las exportaciones intrasubregionales en la misma fecha se aprobaría un programa de armonización de los incentivos que mantienen los países, los cuales han sido debidamente registrados por la JUNAC.

Bolivia puede mantener niveles de 5% y 10% Y, para los vehículos automotores Colombia, Ecuador y Venezuela pueden aplicar niveles arancelarios de hasta 40%.

31 Agosto

Como resultado de la reunión de los representantes de los sectores oficiales y empresariales de Colombia y Ecuador se elabora la "Declaración ministerial colombo-ecuatoriana", en la cual se detallan los compromisos y los pasos que se darían en los siguientes días y semanas, con el fin de abrir las fronteras comerciales de los dos países desde el 1 de octubre.

Los acuerdos a los que se llegaron son los siguientes:

\* Los dos países reafirmaron su decisión de expedir antes del 30 de septiembre, los dispositivos legales para eliminar los gravámenes arancelarios para la totalidad de productos de la nómina de desgravación automática.

\* Antes del 30 de septiembre, los dos países deberán comunicar a la JUNAC las disposiciones internas por las cuales se eliminan las listas de excepción para el comercio recíproco.

\* Los dos gobiernos también se comprometieron a eliminar hasta el 30 de septiembre cualquier restricción cuantitativa o licencias a las importaciones.

\* El gobierno de Colombia adelantará gestiones para garantizar el acceso de licores ecuatorianos a todo el territorio colombiano.

\* El gobierno del Ecuador eliminará el requisito de licencia previa aplicado a las importaciones de licores colombianos.

\* Los dos gobiernos se comprometieron a eli-

minar todo tipo de licencias o autorizaciones como requisitos para la importación y exportación de productos agrícolas.

\* El 1 de octubre se realizará una reunión de autoridades aduaneras de transporte y comercio exterior de los dos países, con el fin de definir una agenda de acciones a corto plazo que garantice un transporte por carretera y una operación eficiente de las aduanas de los dos países, con miras a eliminar todas las restricciones existentes al comercio binacional.

\* A más tardar, el 15 de septiembre Ecuador y Colombia intercambiarán todas las normas vigentes que consagren subsidios cambiarios, financieros y fiscales a las exportaciones, para proceder a su desmonte el 30 de septiembre. Asimismo se identificarán los incentivos a las exportaciones con el fin de proceder a su armonización.

30 Septiembre Acuerdo interministerial entre el Ministerio de Industrias y el de Finanzas No. 525:

"Artículo 10. Las importaciones de los vehículos nuevos, sin uso, de los modelos 1992 y 1993; y, de las autopartes -que constan en los anexos I, II, y III del presente Acuerdo, cuando sean originarios de Colombia, ingresarán al país, totalmente liberados del pago de los derechos arancelarios ad-valorem y cuando sean originarios de Venezuela ingresarán al país con el 50% de preferencia arancelaria respecto del arancel nacional vigente.

Artículo 2- Sin perjuicio de lo establecido en la Decisión 293 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y, para efectos de beneficiarse de lo establecido en el Artículo 10. del presente Acuerdo, las importaciones procedentes de Colombia y Venezuela deberán cumplir con los siguientes requisitos específicos de origen:

a) Los productos comprendidos en el Anexo I, serán considerados originarios de Colombia y Venezuela siempre y cuando el valor CIF de los materiales importados de terceros países, incorporados en el ensamblaje o montaje, no exceda el 60% del valor FOB del producto a exportarse al Ecuador. Para el Ecuador, dichos materiales importados no podrán exceder del 65% del valor FOB del producto a exportarse a Colombia y Venezuela.

b) Los productos comprendidos en el Anexo II

serán considerados originarios de Colombia, Ecuador y Venezuela, siempre y cuando el valor CIF de los materiales importados de terceros países, incorporados en el ensamblaje o montaje, no exceda del 65% del valor FOB del producto a exportarse.

c) Para los productos comprendidos en el anexo III, serán considerados originarios de Colombia y Venezuela siempre y cuando el valor CIF de los materiales importados de terceros países, incorporados en el ensamblaje o montaje, no exceda del 55% del valor FOB del producto a exportarse al Ecuador. Para el Ecuador, dichos materiales importados no podrán exceder del 60% del valor FOB del producto a exportarse a Colombia y Venezuela."

6 Octubre

Registro Oficial NQ41:

"ARTICULO 1Q- Las importaciones de los productos originarios de Bolivia y Colombia, ingresarán al país totalmente liberados del pago de derechos ad-valorem del arancel nacional de importaciones vigente.

ARTICULO 2Q- Las importaciones de los productos originarios de Venezuela gozarán de una rebaja del 50% de los derechos ad-valorem del arancel nacional de importaciones vigente...

ARTICULO 3Q- De conformidad con el inciso segundo del literal c) del artículo 7 de la Decisión 324 de la Comisión, se desmonta la totalidad de los productos de la Lista de Excepciones del Ecuador constantes en el Anexo 2 del Acuerdo Interministerial NQ 402 del 19 de agosto de 1991."

13 Octubre

Mediante expedición del Decreto Ley NQ 13 Se realizan reformas puntuales al Decreto Ley NQ 03, publicado en el Registro Oficial NQ 941 de 22 de mayo de 1992.

10-11

Diciembre

Segunda reunión del Comité Subregional de la Industria Automotriz en la ciudad de Santafé de Bogotá.

En el tema relativo a la definición del AEC aplicable al CKD se acuerda incluir un artículo en la Decisión sobre AEC para que los países miembros puedan diferir la aplicación del AEC para la importación destinada a las industrias de fabricación o ensamblaje de autos. Mientras se armonice a nivel subre-



gional el tratamiento del AEC se permite a los países la aplicación de aranceles nacionales.

Se fija como requisito único de origen la condición de que el valor CIF de los materiales importados por Colombia y Venezuela de terceros países no exceda el 55% del valor FOB del productos; y para Bolivia y Ecuador el 60%

Se plantea también la armonización del AEC para los vehículos aplicable a Colombia, Ecuador y Venezuela hasta un límite del 40%. También se expresa la conveniencia de que los vehículos que ingresen a la subregión provenientes de terceros países sean nuevos y sin uso.

29 Diciembre Los gobiernos del Ecuador y Colombia deciden reactivar la Comisión de Buena Vecindad, en la cual entran a jugar un rol protagónico representantes empresariales de los dos países, con el objeto de impulsar el intercambio comercial, cultural y la vigilancia del cumplimiento de objetivos comunes, en general. (EL UNIVERSO: 29.12.92)

1993

19 Enero Se expide el Reglamento de aplicación de los Decretos Leyes Nos: 03 y 13 para la importación de automóviles para taxis.

2-4 Febrero Se realiza la tercera reunión del Comité Subregional de la Industria Automotriz, en Caracas.

5 Febrero Registro Oficial N<sup>o</sup> 123:

"Las importaciones de los productos originarios de Venezuela, ingresarán al país totalmente liberados del pago de derechos ad valorem del Arancel Nacional de Importaciones vigente."

24-27 Febrero Empresarios de Colombia y Ecuador se reúnen para contactar directamente a clientes potenciales y realizar negociaciones inmediatas. Participan también en un congreso, en el cual se exponen y analizan aspectos prácticos de los regímenes cambiarios, de inversión extranjera, laboral tributario, aduaneros de comercio exterior y de los servicios de seguros, financieros y de transporte.  
En el congreso participan los ministros de

las carteras de Trabajo, de la Cancillería, así como otros altos funcionarios de ambos países.

El encuentro empresarial "Ecuador-Colombia, un solo mercado" concluye con la suscripción del acta del convenio de constitución del Consejo Empresarial Binacional Colombo-Ecuatoriano. Como primer presidente del consejo es designado el presidente de la Cámara de Industriales de Pichincha Kurt Freud. El consejo queda constituido de la siguiente manera: por Colombia, por la Asociación Nacional de Industriales (ANDI), Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO), Asociación Nacional de Exportadores (ANARDEX), Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC) y, la Cámara Colombo-Ecuatoriana de Industrias y Comercio. El Ecuador está integrado por la Federación Nacional de Cámaras de Comercio, Federación Nacional de Cámaras de Industrias, La Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPORT), la Federación Nacional de Ganaderos y la Cámara de Comercio e Industrias Colombo-Ecuatoriana.

El Consejo debe presentar formalmente a los dos gobiernos esta acta, al tiempo que ofrecer la colaboración inmediata para ayudar a consolidar los esfuerzos de integración y cooperación económica, binacional y las acciones que realice la comisión de vecindad colombo-ecuatoriana. Se debe reunir como mínimo dos veces al año alternativamente en Colombia y Ecuador, o a solicitud de una de las dos partes. Asimismo debe resolver la incorporación de nuevos miembros, que tengan imprescindiblemente un carácter nacional y el auspicio para cualquiera de las organizaciones empresariales fundadoras. (HOY: 27.-02.93)

Pedro Steiner, presidente de la Cámara de Industrias y Comercio Ecuatoriana-Colombiana (CAMECOL) señaló que sin duda se había dado un paso enorme político y filosófico en la integración. Y la no interferencia estatal en el comercio andino era la razón principal. (HOY: 05.03.93)

4 Marzo

La Comisión del Acuerdo de Cartagena, en su quincuagésimonoveno período ordinario de sesiones, expide la decisión 335.

En ella se establece que: "Ecuador podrá mantener temporalmente una diferencia de cinco puntos respecto a los niveles del AEC establecidos en el Anexo 1, para las subpartidas contempladas en el Anexo 2. Este Anexo será revisado a más tardar el 31 de

diciembre de 1996.

También los Países Miembros se comprometen a definir a la mayor brevedad una política común para el sector automotor. Para los vehículos automotores Colombia, Ecuador y Venezuela pueden aplicar niveles arancelarios de hasta el 40%. Para los vehículos desarmados destinados al ensamblaje en la Subregión, los Países Miembros pueden mantener los gravámenes aplicables en sus aranceles nacionales hasta tanto armonice el tratamiento correspondiente a dichos productos.

11 Marzo

En la Decisión 336 se fija como requisito específico de origen para los productos de las subpartidas NANDINA correspondientes al sector automotor, la condición de que el valor CIF de los materiales importados por los Países Miembros de terceros países, incorporados en el ensamblaje o montajes de los vehículos, no exceda el 65% del valor FOB del producto.

30 Abril

El acuerdo comercial entre el Perú y el Ecuador, firmado el pasado 13 de noviembre empezó a regir totalmente (COMERCIO: 05.01.-93) El convenio otorga en forma mutua la liberación total y sin restricciones para el comercio de 400 productos entre los dos países vecinos. Entre esos productos constaban las leches evaporadas, ajos, limones frescos o secos, uvas, manzanas frescas, caña guadua, jaleas y mermeladas, papel kraf superior de 150 gramos, textiles, entre otros. El acuerdo se concretó en el marco de la decisión 321 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena que establece que "el Perú podrá celebrar acuerdos comerciales con cualquier país miembro del Pacto Andino". Ecuador y Perú también se comprometieron a eliminar las restricciones de todo orden que incidan sobre la importación de productos originales de sus respectivos territorios, con excepción de aquellos a que se refieren incisos del artículo 42 del Acuerdo de Cartagena. El acuerdo regirá hasta el 31 de diciembre del presente año, cuando debía finalizar el retiro temporal del Pacto Andino, que decidió Perú.

14 Septiembre

Se firma el convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor entre los gobiernos de Colombia, Ecuador y Venezuela. El objetivo de este convenio es "la adopción de una política común con el fin de aprove-

char el mercado ampliado en forma racional y en condiciones equitativas de competencia, aumentando la competitividad y la eficiencia."

- Los países participantes aprueban un AEC del 35% para los vehículos de la categoría 1 ( que comprende los vehículos para el transporte de pasajeros hasta de 16 personas; los vehículos de transporte de mercancías de un peso total con carga máxima inferior o igual a 4537 toneladas, así como sus chasises cabinados), que se comenzaría a aplicar a más tardar el 1 de enero de 1994.

- Para los componentes, las partes y las piezas importadas destinadas al ensamblaje de vehículos en la subregión (CKD) se establece un AEC mínimo del 3% y máximo del 5%, el cual comenzará a aplicarse a más tardar el 1 de octubre de 1994.

- Se prohíbe la importación de vehículos usados y nuevos de años y modelos anteriores a más tardar a partir del 1 de enero de 1994.

Para los porcentajes mínimos de integración los países se comprometen exigir un mínimo del 40% para la categoría 1 en Colombia y Venezuela, y del 35% en Ecuador. Para la categoría 2 )los no comprendidos en la categoría 1) se establece un porcentaje del 30%.

- Se crea el Comité Automotor conformado por los países participantes en el convenio, cuya composición, campo de acción y objetivos son los mismos del Comité Subregional de la Industria Automotriz. Entre las funciones principales del Comité están: la determinación de una fórmula armonizada de incorporación de partes; el establecimiento de las condiciones de origen; la armonización de la definición del conjunto CKD; la fijación de la fecha para la unificación del AEC y los porcentajes de integración; el establecimiento de una política de exportaciones del sector automotor; el diseño de un programa para la promoción de la incorporación subregional en los vehículos; el establecimiento de una política común para las negociaciones con terceros.

31 Diciembre

Por mandato de la Ley de Régimen Tributario Interno se eliminan los beneficios de la Ley de Fomento Automotriz.

1994

13-14 Abril

Los representantes gubernamentales de Colombia, Ecuador y Venezuela se reúnen en Quito para evaluar los avances logrados por el Comité Automotor creado por el Convenio de Complementación en este sector.

Se acuerda proponer un Addendum donde se establecen una fórmula para la incorporación de las partes.

Las delegaciones reiteran la solicitud de convertir el Convenio en Decisión o Resolución del Acuerdo de Cartagena, para lo cual solicitan su incorporación como punto de agenda de la próxima reunión de la comisión de la JUNAC.

20 Mayo

Los Ministros del área industrial de Colombia, Venezuela y Ecuador suscriben el Addendum al Convenio de Complementación en el sector automotor del 14 de septiembre de 1993. Se establece la fórmula de incorporación de partes; los porcentajes de valor agregado de las exportaciones; las metas de incorporación, que en el caso del Ecuador es del 40% para la categoría 1.

30 Septiembre

Se realiza la primera reunión del Comité Automotor del Convenio de Complementación Industrial, en la ciudad de Bogotá. Los compromisos a los que se arriban son: se fija plazo (15 de octubre) para intercambiar observaciones sobre las fórmulas de incorporación de autopartes; que las exportaciones sean definidas en forma flexible, y no obligatoria; la necesidad de continuar profundizando sobre el tema del origen; se fija fecha (15 de octubre) para el intercambio entre los tres países de las observaciones sobre la definición de CKD; se recomienda a la Comisión acoger la recomendación de definición de categoría y aranceles de cada uno, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 2 del Convenio de Complementación en el sector automotor. Los colombianos y venezolanos presentan un informe verbal del avance de la mesa automotriz en el Grupo de los 3. Se reiteró la designación de la Junta del Acuerdo de Cartagena como secretaria de este Comité.

22 Octubre

Se realiza la segunda reunión del Comité Automotor del Convenio de Complementación Industrial en Santafé de Bogotá. Los resultados son:

- Los países presentaron los resultados

de los ejercicios realizados con las fórmulas de incorporación de autopartes, y a continuación el Comité considera que las fórmulas planteadas deben ser evaluadas por los países a efecto de continuar la discusión de este tema en la próxima reunión.

- Las delegaciones aceptan analizar la definición de CKD propuesta por la delegación de Ecuador.

- Con relación al G-3 se acordó que durante los primeros dos años del Acuerdo se propenderá a la armonización de las políticas automotrices nacionales de los países que conforman el Acuerdo, incluyendo a Ecuador, con el fin de definir programas a desarrollar en los diferentes productos del sector.

19 Noviembre Se realiza la tercera reunión del Comité del Convenio de Complementación Automotor en Caracas. Los puntos tratados, que no pasaron de ser meras propuestas, son:

- Fórmula de incorporación de autopartes.
- Informe sobre el Grupo de los Tres
- Autopartes usadas.
- Lanzamiento de nuevos modelos de vehículos.
- Definición del CKD.
- Desdoblamientos arancelarios.

17-18 Marzo Se realiza la cuarta reunión del Comité del Convenio de Complementación Automotor en Caracas. Los temas presentados son:

- Definición de la fórmula de incorporación.
- Metas de incorporación para Colombia y Venezuela (1995-1997)
- Tratamiento para los nuevos modelos de vehículos.
- Reconocimiento de las exportaciones.
- Definición del CKD.
- Requisitos de origen.
- Desgloses arancelarios.
- Cláusula evolutiva.
- Sanciones.
- Varios.

16 Septiembre Se realiza la quinta reunión del Comité del Convenio de Complementación Automotor en Caracas. Los puntos tratados fueron:

- Sanciones por incumplimiento del Convenio de Complementación.
- Origen.
- Cronograma de actividades.
- Aplicación de una fórmula única comunitaria de incorporación.

- Varios.

25-26  
Noviembre

La Comisión de la Junta del Acuerdo de Cartagena, durante el 63º período de sesiones, expide la Decisión 370. En ella se aprueba la aplicación de un AEC para la región, que regiría a partir del 1 de febrero de 1995. Ecuador, Colombia y Venezuela hicieron concesiones de consideración: Ecuador eliminó 50 productos de la lista de excepciones, quedando reducido a 400 el número de artículos; Venezuela y Colombia quedarn con una lista de excepción de 230 productos cada una. El acuerdo no incluye a Perú, que debía integrarse al Pacto Andino en junio de 1995; y, Bolivia, quien como país de menor desarrollo mantiene un arancel interno del 5 al 10% para todos su comercio exterior.

El arancel incluye al 90%del universo arancelario, y el 10% restante forma parte del anexo 4, o de excepciones. Este anexo incluye productos del sector metalmecánico u siderúrgico; mientras el sector automotor continúa con el arancel nacional del 40%.

El Ecuador tiene además el anexo 2, intemporal por ser país de menor desarrollo relativo. En este anexo los productos incluidos tienen 5 puntos menos que los contemplados en el AEC.

El arancel 3 tiene arancel cero para productos no producidos en la región.

El acuerdo se da gracias a que la aceptación de la propuesta de Venezuela de elaborar una lista de productos sensibles de cada país para que los aranceles que pesan sobre los mismos sean reducidos gradualmente en un período de cuatro años. Según la propuesta venezolana los aranceles serían reducidos a un paso del 25% anual (El Universo 94.11.94)

11-12  
Diciembre

Se realiza la "Cumbre de las Américas" en Miami. Los 34 países asistentes, a excepción de Cuba, acuerdan entre otras cosas la conformacion de una zona continental de libre comercio para el año 2.005. En la ceremonia de clausura el presiden de Estados Unidos Bill clinto señaló: "Pretendemos

sustituir estos acuerdos, en algunos casos conflictivos, por uno sólo, más coherente, que permita colaborar con las economías más débiles y en transición".

1995

24 Enero

Los cancilleres del Grupo Andino se reúnen en Santa Cruz, Bolivia para definir las nuevas estrategias de integración, sus vínculos de integración con otros esquemas de integración como el MERCOSUR, y la reforma institucional de sus convenios y órganos.

En la "Declaración de Santa Cruz" los presidentes andinos proponen que la VII Reunión Ordinaria del Consejo Presidencias Andino se celebre en septiembre de 1995.

26 Junio

En la reunión de la Comisión de Acuerdo de Cartagena, realizada en Colombia, se resuelve dar plazo a Perú para que decida su reingreso hasta el 31 de enero de 1996. También se autorizó a los países del GRAN para que negocien por separado con el MERCOSUR acuerdos de preferencia arancelaria.

31 julio

El Consejo General de la Organización Mundial de Comercio, OMC, aprobó en forma unánime el ingreso del Ecuador como primer nuevo miembro.

5 Septiembre

En Quito se realiza el VII Consejo Presidencial Andino. Se examina la marcha del proceso de integración andina desde la suscripción del Acta de Barahona "con miras a adaptar el esquema subregional de integración a las cambiantes y dinámicas circunstancias de las actuales relaciones internacionales, caracterizadas por la globalización y regionalización de la economía mundial, la necesidad de superar los problemas de la pobreza y preservar la paz entre las naciones del hemisferio.

Los objetivos generales del Acta de Quito son:

a) Profundizar el proceso de integración andina elevando los logros obtenidos en el campo comercial, y ponerlo al servicio de los objetivos de un desarrollo social.

b) Armonizar políticas económicas, adecuándolas para el desarrollo sostenible y el logro de políticas sociales eficientes.



c) Definir políticas sociales orientadas a la elevación de la calidad de vida y al mejoramiento del acceso de los diversos grupos sociales de la Subregión a los beneficios del desarrollo.

d) Articular el Sistema andino de Integración para superar los nuevos desafíos de la integración.

e) Avanzar hacia la integración latinoamericana y hemisférica.

## NOTAS

1. La Categoría 1 se refiere a vehículos automóviles, sus chasis con motor y carrocerías destinados fundamentalmente al transporte de personas con capacidad máxima de nueve puestos, incluyendo el conductor, utilizados en el transporte de mercancías de peso total con carga máxima inferior o igual a 3,6 toneladas.

2. La Categoría 2 se refiere a vehículos automóviles para el transporte de mercancías de peso total con carga máxima superior a 3,6 toneladas, tractores de carreteras para semiremolque y los vehículos automóviles para el transporte colectivo de personas con capacidad superior a diez puestos.

**ANEXO Nº 2****PRODUCCION DE VEHICULOS POR ENSAMBLADORA  
-1973-1994-  
(Por unidades)**

<b>AÑO</b>	<b>AYMESA</b>	<b>COENASA</b>	<b>MARESA</b>	<b>OMNIBUS B.B.</b>
1973-1990	31.535		11.349	30.502
1990	5.772		4.890	6.168
1991	6.823	144	5.646	7.729
1992	7.377	4.010	6.070	8.328
1993	7.465	3.639	7.600	8.936
1994	9.322	6.468	8.097	9.982

**FUENTE:** CINAÉ  
**ELABORACION:** Propia.

**ANEXO Nº 3****VEHICULOS EXPORTADOS  
-1992-1994-  
(en unidades)**

<b>ENSAMBLADORA</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
<b>AYMESA</b>	<b>856</b>	<b>6.425</b>	<b>7.275</b>
<b>COENASA</b>		<b>308</b>	<b>1.512</b>
<b>MARESA</b>	<b>328</b>	<b>2.387</b>	<b>1.940</b>
<b>OMNIBUS B.B.</b>	<b>252</b>	<b>2.044</b>	<b>2.167</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.436</b>	<b>11.164</b>	<b>12.894</b>

**FUENTE:** CINAÉ  
**ELABORACION:** Propia.

**ANEXO Nº 4****VEHICULOS IMPORTADOS  
-1992-1994-  
(por unidades)**

<b>TIPO</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>
<b>Automóviles</b>	<b>11.196</b>	<b>13.156</b>	<b>18.653</b>
<b>Camionetas</b>	<b>3.123</b>	<b>2.550</b>	<b>2.934</b>
<b>Doble T.</b>	<b>4.323</b>	<b>2.172</b>	<b>3.670</b>
<b>Station W.</b>	<b>735</b>	<b>2.553</b>	<b>4.046</b>
<b>Buses y camiones</b>	<b>3.448</b>	<b>3.366</b>	<b>8.674</b>
<b>TOTAL</b>	<b>22.825</b>	<b>23.797</b>	<b>37.977</b>

**FUENTE:** CINAЕ  
**ELABORACION:** Propia.