

REPUBLICA DEL ECUADOR
SECRETARIA GENERAL DEL CONSEJO
DE SEGURIDAD NACIONAL
INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
NACIONALES



XVI Curso Superior de Seguridad Nacional
y Desarrollo

TRABAJO DE INVESTIGACION INDIVIDUAL

ACUERDOS BILATERALES PARA EL TRANSITO DE PERSONAS
Y VEHICULOS ENTRE ECUADOR Y COLOMBIA Y ECUADOR Y
PERU.
Ab. CESAR O. CARRERA CH., CORONEL DE POLICIA DE E.M.

1988-1989



A MI ESPOSA, MI HIJO Y MI FAMILIA
POR EL APOYO MORAL CONSTANTE
QUE ME BRINDARON DURANTE MI
PERMANENCIA EN EL IAEN.

A LA POLICIA NACIONAL POR LA
CONFIANZA DEPOSITADA EN MI PERSONA
PARA QUE LA REPRESENTE; Y

A LOS SEÑORES ASESORES Y EN
ESPECIAL AL SEÑOR CORONEL JACINTO
ENCALADA, POR SU VALIOSA AYUDA:

MI ETERNA GRATITUD

I N D I C E

	PAGINA
PROLOGO	
INTRODUCCION	1
1.- EVOLUCION DE LOS PUEBLOS DE LA ANTIGUEDAD	6
1.1. GRECIA	6
1.2. ROMA	7
2.- EL ESTADO Y SU RELACION CON LOS EXTRANJEROS	9
2.1. QUE SE ENTIENDE POR EXTRANJERO	9
2.1.1. EL DERECHO INTERNACIONAL DE EXTRANJERIA	9
2.1.2. EL INGRESO DE EXTRANJEROS: DERECHO O PRIVILEGIO.....	10
2.1.3. RESTRICCIÓN PARA EL INGRESO DE EXTRANJEROS EN LATINO AMERICA Y EL ECUADOR.....	12
3.- ACUERDO QUE REGULA EL TRANSITO DE PERSONAS Y VEHICULOS ENTRE ECUADOR Y COLOMBIA	16
3.1. TRANSITO DE PERSONAS	16
3.1.1. REGIMEN DE MIGRANTES INDOCUMENTADOS	16
3.1.2. ASPECTOS QUE CONTEMPLA LA LEY DE EXTRANJERIA CON RE- LACION A LOS EXTRANJEROS	19
3.1.2.1. LA LEY DE EXTRANJERIA	19
3.1.2.2. CALIDADES DE INMIGRACION	19
3.1.2.3. INMIGRANTE	20
3.1.2.4. NO INMIGRANTE: TRANSEUNTES	23
3.1.3. REGIMEN DE TURISMO	24
3.1.4. REGIMEN DE TRANSITO FRONTERIZO	25
3.2. TRANSITO DE VEHICULOS	28
3.2.1. DE LOS VEHICULOS DE USO PRIVADO	28
3.2.1.1. DE LA SALIDA TEMPORAL DE VEHICULOS	31
3.2.1.2. DE LA INTERNACION TEMPORAL DE VEHICULOS EN EL EXTRANJERO	31
3.2.1.3. DE LA REEXPORTACION DEL VEHICULO AL PAIS DE ORIGEN	32
3.2.1.4. DE LA REIMPORTACION DEL VEHICULO EN EL PAIS DE ORIGEN	32
3.2.2. DE LOS VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE DE GRU- POS TURISTICOS	33
4.- CONVENIO PARA EL TRANSITO DE PERSONAS EN LA ZONA FRONTERIZA PERUA- NO-ECUATORIANA	36

4.1. GENERALIDADES	36
4.2. SALVOCONDUCTO	36
4.3. PASE FRONTERIZO	41
4.4. CONTROLES	41
4.5. PERDIDA DEL DERECHO DE SALVOCONDUCTO Y PASE FRONTERIZO	42
5.- CONVENIO PARA EL TRANSITO DE VEHICULOS EN LA ZONA FRONTERIZA PERUA- NO-ECUATORIANA	43
5.1. GENERALIDADES	43
5.2. ASPECTOS OPERATIVOS	43
5.3. CONDICIONES DE TRANSITO	44
5.4. SANCIONES	45
5.5. CERTIFICADO DE INTERNACION TEMPORAL	46
6.- ASPECTOS RELACIONADOS CON LOS CONVENIOS BILATERALES ECUADOR-COLOM- BIA y ECUADOR -PERU, PARA EL TRANSITO DE PERSONAS Y VEHICULOS.....	48
6.1. ASPECTOS FAVORABLES MAS IMPORTANTES	48
6.1.1. POLITICA DE BUENA VECINDAD	48
6.1.2. OBLIGACION DE LOS ESTADOS DE CUMPLIR DE BUENA FE, LOS COMPROMISOS INTERNACIONALES	51
6.1.2.1. FORMA EN QUE DEBE DESENVOLVERSE LA POLITICA EXTERIOR ECUATORIANA	54
6.1.3. TURISMO	57
6.1.3.1. SISTEMA NACIONAL DE FACILITACION TURISTICA ...	63
6.1.4. TRANSITO	67
6.2. ASPECTOS NEGATIVOS OBSERVADOS EN LA APLICACION DE LOS ACUERDOS BILATERALES.....	72
6.2.1. EQUIVOCADA INTERPRETACION DEL USO DEL STEAKER PARA TU - RISTAS	72
6.2.2. COMERCIO ILICITO DE MERCANCIAS, GENERA EL CONTRABANDO...	76
6.2.3. NARCOTRAFICO Y DELINCUENCIA	82
6.2.4. DEBILIDAD DE NUESTRA DIPLOMACIA	85
7.- CONCLUSIONES	91
8.- RECOMENDACIONES	94

ANEXOS

BIBLIOGRAFIA

P R O L O G O

La integración es el proceso de unificación de una sociedad que tiende a convertirse en una comunidad armoniosa, basada en un orden que es sentido como tal por sus miembros.

La integración supone no solamente la superación de los conflictos, sino también el desarrollo de las solidaridades, en la práctica las dos se hallan a veces confundidas.

El principio del compromiso político, está limitado por su propia naturaleza; el compromiso ideal, el compromiso perfecto equilibraría las ventajas y los sacrificios de cada uno.

Los compromisos son tanto más fáciles de concluir, cuando parezcan más justos.

La noción de justicia desempeña así un papel importante en el proceso de integración.

Este trabajo es resultado del estudio y análisis de los Tratados Binacionales que nuestro País, ha suscrito con Colombia y Perú, sobre un aspecto de vital importancia: "Tránsito de personas y vehículos".

No pretendo que sea considerado como algo muy especial, al contrario aspiro a que sea producto de una profunda inquietud por conocer algo más, respecto de este tema que involucra a países del Grupo Andino y por sobre todo, la gran oportunidad de aportar con un pequeño grano de arena, dentro del vasto campo del saber.

En el supuesto de que se hayan deslizado errores, la crítica se encargará de descubrirlos y analizarlos

de todas maneras, éste es un bosquejo de lo que ocurre con nuestro país el Ecuador, en el campo de las relaciones internacionales.

Por lo anotado, vale la pena considerar que las profundas mutaciones que se operan en el campo socio-económico, los avances de la técnica y de la ciencia, los modernos sistemas de comunicaciones de masas y el ensanchamiento de las bases demográficas del mundo, han creado, sin duda, un nuevo escenario para la problemática política.

I N T R O D U C C I O N

Simón Bolívar, el Libertador, con gran visión futurista, fue el gestor de la idea de la unificación de los pueblos latinoamericanos, para formar una gran nación dentro del concierto mundial; otras personas se han pronunciado en igual sentido y también han agotado esfuerzos en procura de la libertad económica y política que permita el desarrollo de los pueblos.

Una proclama nos advierte: "O América Latina se une", o América Latina se hunde", ^{sic} la historia nos exige una integración, porque en la forma como actualmente se presenta nuestro continente, es un conglomerado atomizado en diversos estados, que se traduce en una permanente debilidad, frente al poderío de los Estados Unidos de Norteamérica, en donde las trece colonias se fusionaron para formar un gran país.

Se necesita que haya esfuerzo mutuo para conseguir las mejoras, a través de diversos mecanismos, porque de lo contrario, la pobreza seguirá prevaleciendo como un factor negativo; ante tal situación podemos aseverar que América Latina, ha vivido de espaldas a si misma, por haber puesto su mirada en otros horizontes y no haber considerado la posibilidad de un entendimiento entre los países vecinos.

Se requiere tener una amplia visión de la realidad para cooperar y estar en capacidad de obtener ventajas, frente a lo que significa la acción mancomunada de un conglomerado, para procurar la consecución de los fines deseados.

Esta cooperación no requiere para su cumplimiento,

de exagerados aspectos teóricos, necesita de mecanismos concretos y de buena voluntad, para lograr aquello que se han propuesto; para ello deben apoyarse en la solidaridad latinoamericana, en la firme voluntad de los gobiernos para activar un sistema que obtenga resultados positivos, en favor de los países comprometidos; es más, la integración se impone, se la requiere, por ella los pueblos de unen.

Ha terminado la época en que los Estados se desenvolvían en forma aislada, hoy han surgido los pactos, las alianzas, etc., como en efecto la constituyen el Pacto Andino, el Pacto Amazónico, el Pacto de Varsovia y otros; si bien la tarea es ardua, los objetivos no se los consigue mediante guerras, no; el acercamiento de los pueblos es la base del fortalecimiento en las diversas actividades para hacer frente a los problemas políticos, económicos e ideológicos.

Los pueblos tienen derecho a vivir mejor, la integración es la fórmula de salvación, por lo mismo no hay que pensar dos veces, se la debe realizar sin dilaciones, para que dejando de ser un simple ideal, se convierta en una halagadora realidad; entonces se debe enfrentarla con sentido práctico, hay que unir las partes de un todo en base a esquemas que transformen la cooperación mutua en una actividad cotidiana de alto nivel.

No hay duda que las reuniones, aunque parciales pero frecuentes, de los Presidentes de los países de Latinoamérica, las citas de los Cancilleres, etc., nos demuestran una gran capacidad de concertación de los Estados, que se ha traducido en una unidad que anteriormente no existía, esto es algo así como un conjunto de círculos que paulatinamente se amplían. Estamos viendo una etapa histórica en la que se dan una serie

de hechos que hacen posible las realizaciones, contando naturalmente con el gran respaldo y la ayuda que solo los Presidentes la pueden otorgar.

El Art. 89 del Acuerdo de Cartagena es muy claro cuando expresa:

"Los países miembros desarrollarán una acción conjunta, para lograr un mejor aprovechamiento del espacio físico, fortalecer la infraestructura y los servicios necesarios para el avance del proceso de la integración económica de la Subregión. Esta acción se ejercerá principalmente en los campos de la energía, los transportes y las comunicaciones y comprenderá las medidas necesarias a fin de facilitar el tráfico fronterizo entre los países miembros".

El Art. 118, añade:

" En el campo del turismo, los países miembros desarrollarán programas conjuntos, tendientes a lograr mejor conocimiento de la Subregión y a estimular las actividades económicas vinculadas con este sector".

Son numerosos los estudios que se han dedicado a analizar las causas de la crisis que afecta a los países del mundo, pero pocos son los investigadores que han llegado a determinar, el por qué, un grupo reducido de ellos han alcanzado altos niveles de desarrollo y progreso; aunque parezca paradójico, el origen y la solución a los problemas económicos del subdesarrollo, no son económicos, son jurídicos, esto quiere decir, que se carece de un adecuado marco legal que sirva de garantía al derecho de las personas.

La historia del crecimiento de los pueblos, no

se identifica tan solo con la historia del progreso técnico, tiene que ver con la historia del Derecho, base de la organización de las relaciones económico-sociales, por lo mismo considerado algún país de Latinoamérica en donde no haya el correspondiente marco jurídico que garantice la vida y la libertad de los individuos, éste, con seguridad, no alcanzará un desarrollo firme y duradero.

La política de integración debe abarcar un conjunto de medidas que conduzcan a un mejor desarrollo, ella tiene características propias que la distinguen: es un proceso planificado, acelerado, equilibrado, complejo e irreversible, mediante la cual, los países se asocian y buscan cumplir sus fines y objetivos.

El proceso de integración puede efectuarse en dos sentidos:

- Horizontal: si abarca a dos países es acuerdo bilateral, si compromete a varios de ellos es acuerdo multilateral.

- Vertical: es parcial, si la integración contempla determinado sector, es total cuando abarca diversos aspectos: transporte, energía, agricultura, industria, etc.

Considerando que el transporte tiene por finalidad el traslado de personas y mercaderías de un lugar a otro en tiempo oportuno, a un menor costo posible y dentro de las mejores condiciones de integridad, se puede afirmar que es el fundamento de la integración porque sobre él descansan aspectos: sociales, económicos, culturales, etc. y al mismo tiempo se produce una relación de complementación entre los diferentes medios

de transporte: terrestre, aéreo, marítimo y fluvial.

El desarrollo social, es un proceso que busca el bienestar social a través de un alto índice de producción económica, resultado del esfuerzo comunitario que permanentemente debe ser incrementado.

Aunque la integración se inicie en instituciones y organismos que tengan objetivos diferentes, lo importante es que su estructura y funcionamiento se encuadren dentro de la igualdad y la eficacia y que en forma especial contribuyan a fortalecer la solidaridad y la unidad de los individuos en cada uno de los países de América Latina que es digna de mejor suerte.

Finalizo esta introducción con unas frases vertidas en la Primera Reunión de jóvenes bolivarianos, celebrada en Quito, dirigiéndose a la Reunión de Presidentes que se celebró el 24 de julio de 1983, en Caracas, expresaron entre otras cosas lo siguiente:

"Señores Presidentes:

El carácter de nuestra reunión es el de expresar en forma concreta nuestros ideales y tratar de manifestarles abiertamente. Somos realistas; queremos lo imposible. La unidad de América Latina y la creación del hombre nuevo es un sueño. Claro que es un sueño, si lo tiene uno, si lo tienen diez, si lo tienen cien, si lo tienen mil. ... Pero ¿ Si lo tenemos todos? señores Presidentes, ¿Quién nos va a detener si todos tenemos el mismo sueño?"

1. EVOLUCION DE LOS PUEBLOS DE LA ANTIGUEDAD

1.1. GRECIA

La Historia recuerda a Alejandro Magno, como el más grande Conquistador del mundo, especialmente por su acción civilizadora.

Los estados dejaron de considerarse "enemigos naturales", porque sus relaciones amistosas se establecieron en forma definitiva.

La cultura griega paulatinamente entró en contacto con las antiguas civilizaciones orientales y sufrió una profunda transformación: adquirió nuevos elementos que le hicieron perder en gran parte su pureza y la exquisita elegancia que la caracterizaba, tornándola más artificial y complicada, sin embargo, se internacionalizó. Dejó de ser griega, para convertirse en "cultura humana".

La idea de la fraternidad universal fue ganando partidarios y borrando las diferencias entre griegos y "bárbaros" que provenían de otras ciudades.

Surgió así una nueva forma de vida, un nuevo tipo de civilización llamada "helenística", que fue fácilmente aceptada por los pueblos.

Alejandro tuvo en mente un ambicioso plan: se suprimirían las fronteras, se decretaría la abolición de las diferencias raciales y con todos los hombres formaría un solo pueblo, la raza humana. Lamentablemente ésto no lo pudo cumplir.

1.2. ROMA

Roma por su parte, constituyó el reverso de la medalla, pues si bien es cierto que alcanzó un alto nivel de organización estatal, sin embargo para los extranjeros, no tuvo contemplaciones.

Fue una Nación grande y poderosa, que no quería compartir sus recursos, grandezas y beneficios, con personas que no fueren parte de ella.

En Roma, uno de los privilegios mayores que podía tener una persona, era el de pertenecer al "Populus", que estaba conformado por los descendientes de las familias que fundaron esa ciudad, por tal razón se denominaban "Patricios", y sólo a ellos les correspondía el gobierno, conformaban la aristocracia que podía acceder al Senado, una de sus más prestigiosas instituciones.

Fuera de este núcleo cerrado que constituía el "Pueblo Romano", se hallaba la "Plebe", integrada por los extranjeros y vecinos, que carecían de todo derecho y desde luego no participaban en absoluto en el gobierno.

Los plebeyos eran tratados como extraños, constituían la masa, la muchedumbre ajena al "Pópulus Romano" propiamente dicho; esta situación se superó luego de muchos años de lucha, hasta que al fin lograron conquistar los derechos que les habían sido negados.

Superadas las luchas sociales, el poderío romano se asentó en el centro de la península

y naturalmente utilizó su ejército para extender sus fronteras. También la Iglesia intervino en la búsqueda de la solución del problema de los extranjeros, porque nunca aceptó la desigualdad de los hombres y siempre estuvo preocupada, de que les den el trato humano y justo que se merecían.

2. EL ESTADO Y SU RELACION CON LOS EXTRANJEROS

2.1. QUE SE ENTIENDE POR EXTRANJERO

La Ley de Extranjería publicada en R.O. 382 de 30 de diciembre de 1971, encargada de regular la situación de los extranjeros en el Ecuador, determina en el Art. 21: " Se considera extranjero a toda persona que la Constitución y demás Leyes de la República, no le conceda la calidad de ecuatoriano".

El Código Civil en el Art. 42, hace una diferencia entre ecuatorianos y extranjeros: "Son ecuatorianos, los que la Constitución del Estado declara tales. Los demás son extranjeros".

El Diccionario Jurídico de Cabanellas: "Extranjero es el que por nacimiento, familia, naturalización, etc., no pertenece a nuestro país o a aquel en el cual nos encontramos".

Para los japoneses: "Extranjero es alguien que siempre volverá a su lugar de procedencia".

2.1.1. El Derecho Internacional de Extranjería

El Derecho Internacional de Extranjería, forma parte del Derecho Internacional Privado, que estudia y comprende el conjunto de principios y de normas jurídicas que tienen por finalidad el "trato de los extranjeros", es decir de aquellas personas que conservándose nacionales o súbditos de un Estado, están en el territorio de otro.

El Derecho Internacional de Extranjería en consecuencia, proporciona a los extranjeros, una protección, un amparo, en todo el ámbito de la comunidad internacional, asegurándoles el uso y ejercicio por lo menos de los derechos privados, mediante la institución de un régimen jurídico prescrito.

"Mediante este Derecho, se estudian las normas que en virtud de Tratados o consuetudinariamente y de los principios generales de derecho, tienden a concentrarse en la persona y en los bienes del Extranjero, para garantizarle un tratamiento acorde con su condición de persona humana, según las reglas admitidas por la comunidad internacional". (1)

2.1.2. El ingreso de extranjeros: Derecho o Privilegio

— Un Estado no puede prohibir en forma arbitraria la entrada de Extranjeros a su territorio sin incurrir en una política de aislamiento hostil contraria a las normas de convivencia; sin embargo, el Estado ejerciendo su potestad jurisdiccional y apoyándose en razones de orden público interno puede señalar un "régimen de admisión" para los extranjeros, determinando las condiciones de entrada, residencia y tránsito.

Ningún extranjero tiene derecho a exigir la entrada a determinado país y si un Estado está en capacidad de otorgarle el privilegio de la entrada, retiene el poder de excluirlo.

(1) Derecho Internacional Privado, Lecompte Luna Alvaro, Editorial TEMIS, Bogotá-Colombia, año 1.979, pág. 83.

En la práctica, un extranjero puede entrar a otro país, ya sea por vía legal o ilegal, en el primer caso no hay problema para la entrada, pero, si pueden producirse en cuanto a la permanencia; quien ingresa en forma ilegal no solo ocasiona problemas jurídicos, constituye un problema por si mismo.

A no ser en virtud de Tratados, no hay regla que limite el poder de los Estados. Por eso prevalece el criterio de reconocer la existencia de un "derecho de inmigración", dentro de ciertos márgenes.

"La entrada de un extranjero es siempre privilegio, no un derecho. La norma parece inalterable, aún a despecho de lo que pudiera concluirse de una ligera lectura de los tratados. Desde luego, los países pueden y acostumbran firmar tratados con el fin de facilitar o incrementar el tránsito de sus nacionales, pero ello compromete solo la política pública de un país. En otras palabras, un convenio implica una posición general favorable que no borra la potestad de los funcionarios para tomar precauciones en caso individual, exigir documentos y formarse un criterio sobre si determinada persona significa o no peligro para lo moral, la seguridad o la salud públicas. El Consejo de Estado de Francia, por lo menos en casos que se le han sometido, entendió que los tratados de esta clase, dirigidos a fortalecer relaciones entre países amigos, no pueden interpretarse como que obligan a un Estado a recibir nacionales de otro, de modo automático y sin control". (2)

(2) Manual de Extranjería, Barrera Valverde Manuel, Problemas legales de Extranjería, pág. 28.

2.1.3. Restricción para el ingreso de Extranjeros en Latinoamérica y el Ecuador.

No siempre el territorio de un Estado, estuvo abierto para las personas que legalmente quisieran entrar en él.

Desde la apertura del Japón en el siglo anterior y de Tailandia en el presente, se puede afirmar que todo país civilizado acoge e invita en principio a los extranjeros a entrar en él, aunque todos se reservan el derecho de calificar a quienes deseen ingresar.

En muy pocos países se habrá planteado con tanta precisión como en Japón, lo que debe significar la presencia de los extranjeros. Y así no solo difieren los trámites para poder entrar o permanecer en este país, sino también, su función social está perfectamente programada.

En la actividad diaria, los Estados Modernos aplican muchos sistemas, desde los muy restrictivos, hasta los muy liberales, conforme a su política migratoria.

Al respecto distinguen entre los extranjeros que llegan simplemente de tránsito (para favorecer el comercio y el turismo) y los que llegan para establecer su residencia. En este último caso, autorizan residencia permanente, algunas veces, prohibiendo la entrada de individuos de determinada raza o fijando cuotas para determinada nacio-

nalidad, etc.

Dentro de la evolución de la condición jurídica de los extranjeros en México, tenemos que "habiendo estado vigentes las leyes españolas en territorio de la Nueva España, uno de los antecedentes en ese país, tuvo base en el concepto de "exclusivismo colonial", mediante el cual los extranjeros tenían prohibida totalmente la entrada al territorio de la Nueva España, salvo con permiso expreso de los monarcas. A finales del siglo XVIII y principios del XIX, cuando finalmente se establecieron algunos extranjeros en territorio de la América Española, su condición fue bastante precaria, prevaleciendo una situación "claramente definida en su contra", según relata Miguel V. Avalos. Y solo en los albores de la Independencia, se puede encontrar un primer pronunciamiento en favor de la aceptación del extranjero". (3)

En el Ecuador, podemos decir que prácticamente se tiene una política de puertas abiertas, aunque tiene antecedentes históricos negativos, como aquel en que se pusieron restricciones para el ingreso de ciudadanos chinos al País.

En el O.O. No. 55 de 5 de agosto de 1944, el Presidente Velasco Ibarra, mediante Decreto Ejecutivo, procede a derogar el Decreto Legislativo de 12 de octubre de

(3) Derecho Internacional Privado, Pereznieto Castro Leo nel, año 1981, Pág. 80. México.

1899, que atenta contra los ciudadanos chinos en el Ecuador, convirtiéndose en un clásico "abuso de derecho", cometido por el gobierno ecuatoriano de aquel entonces, que aplicó motivos arbitrarios indiscriminados, según lo han calificado la doctrina como la jurisprudencia y lo ha sostenido la Corte Internacional de Justicia.

El Decreto dice: " No. 601, José María Velasco Ibarra, Presidente de la República. En ejercicio de los Poderes de que se halla investido. Considerando: Que los ideales y fines de justicia internacional, deben ser consagrados mediante el criterio democrático encaminado a la supresión de desigualdades de carácter racial; Que el Primer Congreso Demográfico Interamericano, celebrado en México, en octubre de 1943, recomendó a los países americanos el establecimiento de conceptos legales por los cuales se suprima toda política de discriminación racial; Que los Gobiernos de Canadá, Estados Unidos, Costa Rica, Honduras y otros países, han suprimido las restricciones que afectan a la dignidad humana; Que la República China ha aportado y aporta el contingente de su esfuerzo en pro de las bases fundamentales del Derecho y Justicia universales; Decreta: Art. 1o. Derógase el Decreto Legislativo de 12 de octubre de 1899. Art. 2do. Autorízase a la Dirección General de Seguridad Nacional y de Defensa Continental, para que proceda a otorgar los permisos de residencia definitiva a los ciudadanos chinos, actualmente residentes en el Ecuador, de acuerdo

con las normas establecidas en la Ley y Reglamento de Inmigración y Extranjería, en actual vigencia. Art. 3o. La inmigración china del Ecuador, será regulada de acuerdo con las normas y convenios que se establezcan entre los Gobiernos correspondientes. Art. 4o. Encárguese de la ejecución del presente Decreto, los señores Ministros de Gobierno e Inmigración y Relaciones Exteriores. Dado en el Palacio Nacional, en Quito a 1o. de agosto de 1944. f) J.M. Velasco Ibarra. El Ministro de Gobierno e Inmigración f) Carlos Guevara Moreno. El Ministro de Relaciones Exteriores f) C. Ponce Enríquez. Es copia.- El Subsecretario de Gobierno f) J.R. Terán R."

En el libro de Derecho Constitucional Ecuatoriano, edición 1981, de Julio Tobar Donoso y Juan Larrea Holguín, se encuentra el siguientes comentario al respecto: "El Decreto Legislativo de 1899, publicado en el R.O. 976, tuvo ese carácter de injusto, segregacionista, ya que prohibía la inmigración de chinos, habiéndose reparado aquella lacra de nuestra legislación solamente en 1944."

3. ACUERDO QUE REGULA EL TRANSITO DE PERSONAS Y VEHICULOS ENTRE
ECUADOR Y COLOMBIA.

3.1. TRANSITO DE PERSONAS

3.1.1. REGIMEN DE MIGRANTES INDOCUMENTADOS

La Comisión Binacional de Ecuador y Colombia, creada por el Acuerdo de 23 de junio de 1978, luego de las reuniones mantenidas en las ciudades de Quito y Bogotá, elaboró y presentó el Proyecto de Acuerdo para el tránsito de personas y vehículos entre las Repúblicas del Ecuador y Colombia.

Con relación al tránsito de personas, consideró el Régimen de Migrantes Indocumentados, por el cual los dos Gobiernos, en base a las disposiciones del Instrumento Andino de Migración Laboral, (Decisión 116), aprobado por la comisión del Acuerdo de Cartagena deben continuar documentando hasta el 17 de febrero de 1978, a los nacionales el otro país, que radicados en su territorio, deberán cumplir con varios requisitos:

- Acreditar la nacionalidad, mediante documento expedido por el Cónsul respectivo

- Acreditar un período mínimo de dos años de permanencia continuada en el territorio del país, cumplidos hasta el 31 de julio de 1974, datos que podrán ser verificados por las autoridades de Migración, en caso

de considerarlo necesario.

- Presentar un certificado expedido por las autoridades de policía del país receptor.

- Comprobar el ejercicio de una profesión u oficio lícitos para subsistir.

Para cumplir con las disposiciones antes señaladas, los migrantes indocumentados del Ecuador o Colombia, radicados en el territorio del otro país, deberán presentar ante las autoridades de extranjería, los documentos requeridos que les permita legalizar su situación.

La verificación de los documentos, deben efectuarla las autoridades de Policía en el Ecuador, el Servicio de Migración y el Departamento Administrativo de Seguridad en Colombia.

Corresponde al Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, autorizar a la Dirección Nacional o a las Jefaturas Provinciales de Registro Civil, la expedición de la Cédula de Identidad a los colombianos y el Departamento Administrativo de Seguridad de Colombia, expedir la cédula de residente a los ecuatorianos.

Debemos anotar que en el Ecuador, la cédula de indentidad se la expide al interesado, sin consideración de edad, de acuerdo a lo que dispone la Ley de Registro Civil, Identificación y Cedulación, mientras en

Colombia, la cédula de residente, se la expide a los interesados mayores de 14 años.

Los migrantes indocumentados que no cumplan con los requisitos mencionados anteriormente, podrán ser devueltos a su país de origen, teniendo la obligación de abandonarlo en un plazo no menor de 30 días ni mayor de 90 días.

Si el migrante no abandona voluntariamente el país, les corresponde a las autoridades, el aprehenderlo y trasladarlo a la frontera, para la entrega a las autoridades del otro Estado.

Los menores de 18 años y mayores de 65, al igual que las mujeres en estado de gravidez y los incapacitados por prescripción médica, tendrán un trato especial.

La reglamentación adoptada determina que los ecuatorianos o colombianos amparados en el Acuerdo, requerirán para ausentarse a su país de origen, de un permiso de salida conferido por el Servicio de Migración en el Ecuador o por el Departamento Administrativo de Seguridad de Colombia; en cambio para viajar a terceros países, a parte del requisito señalado, deberán exhibir el correspondiente pasaporte, documento en el cual constará su calidad de residente.

El residente amparado en el Acuerdo, puede ausentarse y regresar al país, dentro de un tiempo no mayor de 180 días consecutivos, en cada año calendario, sin que pierda

su condición de tal.

Aquellos que se ausenten más de 180 días consecutivos, de hecho pierden la condición de documentados y consecuentemente debe ser retirada la respectiva cédula.

Producida tal situación, las autoridades concederán un plazo no mayor de 30 días, para abandonar el país o regularizar su situación, de conformidad con la Ley de Extranjería del respectivo Estado.

3.1.2. Aspectos que contempla la Ley de Extranjería con relación a los extranjeros.

3.1.2.1. La Ley de Extranjería en el Art. lo. dice: "Las normas de esta Ley, regulan la situación de los extranjeros que residen en el Ecuador y atribuye modalidades y condiciones a las calidades de inmigración".

Se determina en forma clara que:
"Los preceptos de extranjería establecidos en leyes especiales o convenios internacionales vigentes para el Ecuador, serán aplicados en los casos específicos a que se refiere".

3.1.2.2. Calidades de Inmigración: Los extranjeros que soliciten su admisión en el Ecuador, pueden hacerlo en calidad de inmigrantes o de no inmigrantes, con excepción de los transeun -

tes, los que deberán estar provistos de una visa emitida por el Cónsul ecuatoriano.

3.1.2.3. **Inmigrante:** Se considera a todo extranjero que se interna legal y condicionalmente en el país, con el propósito de radicarse y desarrollar las actividades autorizadas, de acuerdo a las categorías que se han establecido:

10-I. Para vivir de sus depósitos, de las rentas que éstos produzcan o de cualquier otro tipo de ingreso permanente que se traslade al país.

10-II. Para invertir su capital en la adquisición de bienes raíces o en certificados, títulos o bonos del Estado o de instituciones nacionales de crédito.

10-III. Para invertir su capital en cualquier rama de la industria, agricultura, ganadería o del comercio de exportación, en forma estable y distinta a la de sociedad por acciones.

10-IV. Para asumir indefinidamente funciones administrativas, técnicas o de especialización de empresas, instituciones o personas establecidas en el país.

10-V. Para ejercer una profesión

liberal o una profesión técnica, con arreglo a las normas de la Ley de Educación Superior; y,

10-VI. Para vivir bajo la dependencia económica del cónyuge o de un pariente consanguíneo dentro del segundo grado.

3.1.24. No Inmigrante: Se considera a todo extranjero con domicilio en otro Estado, que se interna legal y condicionalmente en el país, sin ánimo de radicarse y con los motivos que en cada categoría se determinan:

12-I. Funcionarios diplomáticos o consulares, funcionarios internacionales calificados, pertenecientes a organismos internacionales de los que sea miembro el Ecuador y los representantes de las misiones especiales acreditadas ante el Gobierno del Ecuador, y sus familiares más cercanos.

12-II. Altos funcionarios de otros Estados y personalidades amparadas en pasaportes diplomáticos, y sus familiares más cercanos.

12-III. Empleados privados y domésticos, de las personas citadas en los numerales anteriores, y sus familiares más cercanos.

12-IV. Personas desplazadas como consecuencia de guerras o de persecuciones políticas en su país de origen,

para proteger su vida o libertad.

12-V. Estudiantes que deseen iniciar, completar o perfeccionar su instrucción en establecimientos oficiales o particualres con reconocimiento gubernamental y sus familiares más cercanos.

12-VI. Profesionales de alto nivel técnico o trabajadores especializados que sean llamados por empresas, instituciones o personas establecidas en el país, para ejecutar labores temporales de su especialidad o con fines de entrenamiento industrial, y sus familiares más cercanos.

12-VII. Misioneros, voluntarios o religiosos pertenecientes a organizaciones u órdenes reconocidas en su país de origen y en el Ecuador, para dedicarse a labores asistenciales, docentes o de apostolado.

12-VIII. Personas asistidas por organismos nacionales constituídos legalmente para desarrollar programas de intercambio cultural.

12-IX. Visitantes temporales con fines lícitos, tales como turismo, deporte, salud, estudio, ciencia, arte o para ejecutar actos de comercio que no impliquen la importación simultánea de bienes, durante un período

de tres meses dentro de un lapso consecutivo de seis meses en cada año; y,

12-X. Transeuntes: comprendidos en las siguientes subcategorías:

1.- Personas que desembarcan hacia las zonas de tránsito directo con oportunidad de las escalas técnicas, de las naves marítimas o aeronaves para proseguir su viaje en la misma nave o en otras, provista por la misma empresa.

2.- Personas que ingresan al territorio nacional, para dirigirse al país de destino, para abordar una nave que los transportará al exterior o en cumplimiento de servicios en la conducción de vehículos de transporte terrestre internacional.

3.- Visitantes temporales, con los fines previstos en el numeral 12-IX, durante un período no mayor de tres meses en cada año; y,

4.- Personas domiciliadas en las poblaciones extranjeras colindantes con las fronterizas ecuatorianas y que requieran transitar diariamente en las poblaciones limítrofes nacionales.

3.1.3. Régimen de Turismo

Según el Acuerdo, los ecuatorianos y colombianos pueden ser admitidos y permanecer en el territorio del otro país, por un período de hasta 90 días, con la sola presentación de su cédula de identidad o pasaporte válidos, sin necesidad de visa, siempre que ingresen sin propósito de residencia o de ejercer actividades remuneradas o de carácter oficial, para ello deben presentar a las autoridades de migración, en el puerto de ingreso, la Tarjeta de Control Migratorio.

Los extranjeros con cédula de identidad del Ecuador o con cédula de residente de Colombia, también pueden acogerse a este régimen.

Los nacionales de terceros países, residentes en Colombia o Ecuador, deberán presentar además, el permiso para salir del país, expedido por las mismas autoridades.

La Tarjeta de Control Migratorio, que es gratuita, la suministra a los turistas, el Servicio de Migración en el Ecuador y el Departamento Administrativo de Seguridad en Colombia.

Las Tarjetas de Embarque o Desembarque, que proporcionan las compañías de transporte aéreo y marítimo, tienen igual valor que la Tarjeta de Control Migratorio.

Turismo: En el Diccionario de Derecho Usual de G. Cabanellas, se define: "turismo, la realizada afición a los viajes culturales o de placer.

Organización de los medios que faciliten esa inclinación; ya con la finalidad lucrativa en las empresas privadas, ya con nobles propósitos de los pueblos, cuya cultura, bellezas naturales, monumentos artísticos y otras obras y costumbres notables, son objeto de conocimiento y admiración por naturales y extranjeros. El fomento del turismo y el buen trato a los turistas constituyen ya algunos de los fines y no de los menos secundarios, de casi todos los estados modernos".

Turista: "Quien recorre su país o los ajenos por pasatiempo o instrucción recreativa".

Las autoridades respectivas dentro de este campo, tienen la obligación de informar a quienes les soliciten, respecto a las disposiciones legales, que en cada país se han establecido para viajar al exterior, ya sea de sus nacionales o extranjeros residentes.

Como un aspecto muy particular se observa, que los turistas amparados en este régimen, no tienen la obligación de presentar a las autoridades de migración, el pasaje de regreso, ni cantidad alguna de dinero para la subsistencia en el país visitado.

Los menores de edad, para salir del país de su residencia, además del documento de identidad, deberán portar la autorización legal correspondiente.

3.1.4. Régimen de Tránsito Fronterizo

ción Fronteriza, para el tránsito de personas y vehículos, la conforman los territorios de las provincias del Carchi, Esmeraldas, Imbabura y Napo en el Ecuador y los del Departamento de Nariño y de la Intendencia del Putumayo en Colombia.

El control migratorio para el tránsito fronterizo, se lo efectúa en los puertos terrestres, aéreos, marítimos o fluviales, en la Zona de Integración Fronteriza, para verificar que los interesados, son habitantes del otro país, mediante la presentación de la cédula de ciudadanía o tarjeta de identidad.

Los habitantes de los dos países están autorizados a ingresar las veces que deseen al territorio de la Zona de Integración Fronteriza del otro país, con la presentación de la cédula de identidad y no requieren de la Tarjeta de Control Migratorio.

Por lo mismo están exonerados del pago de impuestos de viajes al exterior, los nacionales de los dos países, así como los extranjeros residentes que se movilicen por vía terrestre, aérea, marítima o fluvial, dentro de la Zona de Integración Fronteriza.

Para el tránsito de los vehículos de uso privado que ingresen a la Zona de Integración Fronteriza, la Policía Militar Aduanera del Ecuador y la Aduana de Colombia, exigirán la exhibición de la matrícula o licencia de manejo y las placas, en el Puente Internacional de Rumichaca o en los sitios que sean habilitados para el

efecto.

Para este Acuerdo, se considera como Turista, al nacional ecuatoriano o colombiano y extranjero con domicilio político, o extranjero residente en uno de los dos países, que ingresa al territorio del otro país, por un plazo no mayor de 90 días, sin propósito de inmigración, residencia o ejercicio de actividad remuneradas o de carácter oficial.

El Código Civil, en el artículo 43 define el domicilio: "Consiste en la residencia, acompañada, real o presuntivamente, del ánimo de permanecer en ella. Divídese en político y civil".

Art. 46 " El domicilio político es relativo al territorio del Estado en general. El que lo tiene o adquiere, es o se hace miembro de la sociedad ecuatoriana, aunque conserve la calidad de extranjero".

Art. 47: "El domicilio civil es relativo a una parte determinada del territorio del Estado"

Art. 48: "El lugar donde un individuo está de asiento, o donde ejerce habitualmente su profesión y oficio, determina su domicilio civil o vecindad".

Es importante señalar que tanto la cédula de ciudadanía o tarjeta de identidad o cédula de identidad o el pasaporte, de las personas amparadas en el Acuerdo, no podrán ser retenidas, ni anuladas en ningún caso por las autoridades del país receptor.

3.2. TRANSITO DE VEHICULOS

3.2.1. De los vehículos de uso privado

Vehículo según el Acuerdo, "se entiende al aparato rodante dotado de motor, como el automóvil, motocicleta, aparato de tracción automotriz, casa rodante, trailer, camping, etc., provisto de la correspondiente matrícula y de las placas identificatorias de servicio particular o privado de uno de los dos países."

Vehículos de uso privado, comprenden todos los automotores, casas rodantes o "trailers", destinados al uso privado, junto con los accesorios que normalmente les pertenecen.

El tránsito de "vehículos de uso privado", entre los dos países, se efectúa a través del Puente Internacional de Rumichaca y comprende su salida e internación, así como la circulación de los mismos en el territorio de los dos países.

Los Gobiernos de Ecuador y Colombia, permiten la internación temporal de los vehículos de uso privado, la que se denomina "Libreta de Pasos de Aduana" y están libres de derechos y gravámenes de importación, sin exigir garantías y sin aplicar las prohibiciones y restricciones relativas a la importación, pero sujetos a la obligación de reexportación y otras condiciones que constan en el Acuerdo.

El título de internación temporal, tiene validez por un año, pero solo habilita para permanecer en el territorio del otro país, por un máximo de 90 días, dicho vehículo deberá salir en igualdad de condiciones que al ingreso.

En caso que el vehículo internado no pudiese retornar por alguna causa dentro del plazo previsto, se debe comunicar a la aduana, para que lo verifique y autorice la salida en un plazo extraordinario; de igual manera, si el conductor del vehículo tuviese que abandonar el país en forma transitoria deberá hacer conocer el particular a la aduana.

La Libreta de Pasos por Aduana, consta de 4 hojas que se individualizan en la siguiente forma:

Hoja No. 4 Salida.

- Para la Policía Militar Aduanera en Ecuador y la Aduana en Colombia, al salir.

Hoja No. 3 de Entrada.

- Para la Policía Militar Aduanera en Ecuador y la Aduana en Colombia, al entrar.

Hoja No. 2 de Libre Circulación.

- Para la Policía Militar Aduanera en Ecuador y la Aduana en Colombia, al salir.

Hoja No. 1 de Libre Circulación.

- Para devolver al Consulado, al retorno del vehículo.

La Libreta debe ser sellada y fechada por la Policía Militar Aduanera en el Ecuador y por la Aduana en Colombia, en el Puente Internacional de Rumichaca.

Los requisitos que debe presentar el interesado al Cónsul para obtener la Libreta de Pasos por Aduana son:

- 1.- Tarjeta de Propiedad del vehículo expedida por el Instituto Nacional de Transporte de Colombia o Matrícula, otorgada por la Dirección Nacional de Tránsito en el Ecuador.
- 2.- Documento de indentificación del propietario o conductor.
- 3.- Licencia de conducir en vigencia.

Para la entrega de la Libreta de Pasos por Aduana, el propietario del vehículo debe firmar el registro respectivo, como constancia de haber recibido el documento y deja en garantía la matrícula o tarjeta de propiedad, que le será devuelta con la entrega de la Hoja No. 1 de la Libreta, con la anotación de que el vehículo ha reingresado al país.

Ninguna autoridad, podrá introducir modificación alguna en la Libreta, debe limitarse a registrar las entradas y salidas del vehículo.

3.2.1.1. De la salida temporal de vehículos.

A la llegada del vehículo a la frontera, el titular de la Libreta de Pasos por Aduana, debe presentar a los funcionarios de Aduana, los siguientes documentos:

- Libreta de Pasos por Aduana
- Cédula de Identificación o Pasaporte
- Licencia de Conducir

Los miembros de la Aduana, sin perjuicio de las diligencias que efectúen las autoridades de Migración, confrontarán los documentos presentados y practicarán la revisión del vehículo, para determinar si coincide con lo registrado en la Libreta y retendrán la Hoja No. 4, esto es para la Aduana de salida del País de origen.

3.2.1.2. De la Internación Temporal de vehículos en el país visitado.

De la igual manera, el titular del vehículo para ingresar al país visitado, presentará los mismos documentos que presentó a la aduana del Ecuador, a la Aduana de Colombia, quienes luego de verificar las especificaciones, retendrán la Hoja No. 3 "de entrada".

Las Hojas No. 2 y No. 1, facultan al vehículo para Circular por el terri-

torio del país visitado y por el del país de origen, respectivamente.

Aceptada la internación, el vehículo podrá permanecer en ese país hasta por 90 días, vencidos los cuales será reexportado, en las mismas condiciones en que entró al territorio visitado.

3.2.1.3. De la reexportación del vehículo al país de origen

Al término de la importación temporal del vehículo o al de su prórroga-permanencia en territorio extranjero- el titular de la Libreta tiene que presentar para su reexportación a la Aduana, en el cruce fronterizo del país visitado; entregará los documentos para que se practique la correspondiente revisión y se verifique si las especificaciones corresponden a las señales en la Libreta, -Las autoridades retendrán la Hoja No. 2 en el país visitado y la No. 3 en el propio o viceversa- para ser enviadas a la Comandancia General de la Policía Aduanera en el Ecuador o a la Dirección General de Aduanas en Colombia.

3.2.1.4. De la reimportación del vehículo en el país de origen.

Para la reimportación del vehículo, los miembros de la Aduana, en cada país, confrontarán los datos consignados en la Hoja No. 1 con los de la No. 4 "de salida", proceden a practicar el reonomiento del vehículo. Con la Hoja No. 1, el titular de la Libreta reclamará en el Consulado de su propio país, los documentos que dejó

en garantía. Posteriormente el Cónsul, remitirá esta hoja a la Comandancia de Aduanas del respectivo país.

El vehículo amparado por la Libreta, no puede ser alquilado o najenado a ningún título, ni ser empleado en menesteres diferentes al autorizado para su ingreso al otro país y solo podrá ser conducido por el titular de la Libreta o la persona autorizada en el documento; para que una tercera persona pueda conducir dicho vehículo, se requiere de la autorización de las autoridades de tránsito en ese país.

3.2.2. De los vehículos para el transporte terrestre de grupos turísticos.

Los vehículos para el transporte terrestre de grupos turísticos, son los dedicados al transporte de personas o carga, mediante remuneración, prima u otra ventaja material, pertenecen a las empresas de transporte de pasajeros y agencias de viajes y turismo legalmente autorizados por las autoridades de tránsito en coordinación con las de turismo.

Estos vehículos deben reunir condiciones de comodidad y seguridad para los usuarios y su capacidad mínima es de 20 pasajeros.

El Título de Internación Temporal, tiene una vigencia de un año, pero solo habilita el vehículo a permanecer en el territorio del otro país, hasta un máximo de 30 días en cada viaje. Deben tener un Guía responsable, que llenará el formulario de "Relación del Grupo Turístico, en el que constará: -Lista de pasajeros del vehículo.

- Número de pasaporte o cédula de identificación.
- Nacionalidad, y,
- Dirección Permanente.

El Título de Internación Temporal, tiene un original y cuatro copias, que se distribuyen en la siguiente forma:

- Original: Para el conductor, quien lo devolverá al Consulado expedidor al término de la excursión.
- Primera Copia: Para la Aduana de salida del país de origen.
- Segunda Copia: Para la Aduana del país visitado, al entrar.
- Tercera Copia: Para la Aduana del país visitado, al salir.
- Cuarta Copia: Para la Aduana del país de origen, al retorno.

El Formulario de "Relación del Grupo Turístico", se distribuye:

- Original: Para el conductor, quien lo devolverá al Consulado expedidor al término de la excursión.
- Primera Copia: Para las autoridades de migración de salida del país de origen.
- Segunda Copia: Para las autoridades de

migración del país visitado, al entrar.

- Tercera Copia: Para las autoridades de migración del país visitado, al salir.

- Cuarta Copia: Para las autoridades de migración del país de origen, al retorno; y,

- Quinta y Sexta Copias: Para las autoridades de tránsito en cada uno de los países.

Para la expedición del "Título de Internación Temporal", el Agente Consular exige:

- 1.- Plan turístico debidamente aprobado por la entidad rectora del turismo del país de origen.
- 2.- Relación del grupo turístico.
- 3.- Copia de la Póliza de Seguros.
- 4.- Tarjeta de Propiedad o Matrícula del vehículo.
- 5.- Documento de Identidad del o de los conductores.
- 6.- Licencia de Conducción.

El Original del Título, faculta al vehículo para circular por el territorio del país visitado y por el de origen, respectivamente.

Autorizada su internación, el vehículo podrá permanecer en el país hasta por treinta días, excepto casos fortuitos o de fuerza mayor, en los que podrá prorrogarse hasta por 90 días, vencidos los cuales será reexportado.

4. CONVENIO PARA EL TRANSITO DE PERSONAS EN LA ZONA FRONTERIZA PERUANO-ECUATORIANA.

4.1. GENERALIDADES

En el Convenio sobre el Tránsito de Personas en la Zona Fronteriza Peruano-Ecuatoriana, firmado el 5 de julio de 1971, se ha considerado el ferviente interés que anima a los gobiernos de Ecuador y Perú, para estrechar cada vez más los lazos de amistad y las buenas relaciones muy necesarias para la unidad de los pueblos, habiéndose dado en aquella oportunidad, forma definitiva a las recomendaciones propuestas por las Delegaciones de los dos países, luego de un profundo análisis sobre el tema.

De acuerdo a lo que estipula el Convenio, los nacionales del Ecuador y Perú que viajen entre los Departamentos de Tumbes y Piura y las provincias de El Oro y Loja, están en capacidad de acogerse a sus disposiciones, para lo cual deben estar provistos del respectivo Salvoconducto, que acredite su identidad personal y al mismo tiempo, la autorización para transitar dentro de las dos zonas fronterizas especificadas en cada uno de los países.

4.2. SALVOCONDUCTO

Salvoconducto es el documento otorgado por las autoridades de migración de los dos países, necesario para el tránsito de las personas dentro de la Zona Fronteriza.

Pueden acogerse a sus disposiciones, los

nacionales del Ecuador y el Perú que viajen entre los departamentos de Tumbes y Piura en el Perú y las Provincias de El Oro y Loja en el Ecuador, deberán cruzar la frontera provistos de este documento de formato único y además del documento de identificación personal.

Para los ecuatorianos residentes en las dos provincias, los salvoconductos serán expedidos por las autoridades de migración respectivas, mientras que para los peruanos residentes en los dos departamentos, lo harán las autoridades de migración de ese país.

Residentes: son aquellas personas que tienen domicilio legal en dichas circunscripciones.

Transeuntes: Son las personas que están de paso en las provincias y departamentos que formar parte del Convenio.

Las autoridades de migración de los dos países, están en capacidad de otorgar salvoconductos a peruanos, como a ecuatorianos transeuntes dentro de la Zona Fronteriza.

Los salvoconductos son de dos clases:

a) Para residentes en la Zona Fronteriza, tendrán vigencia de 180 días y permitirán una permanencia de 30 días, por cada ingreso en el territorio del otro país.

b) Para transeuntes, con una vigencia de 30 días y una permanencia autorizada de 10 días por cada ingreso.

El salvoconducto tiene cuatro partes desglosables:

No. 1 : Contiene los datos requeridos, sirve para salir del país de origen, queda en poder de la autoridad migratoria de salida.

No. 2 : Se la utiliza para el ingreso a la Zona Fronteriza del otro país, la retienen las autoridades de migración.

No. 3 : Sirve para abandonar el país al cual se ingreso, y,

No. 4 : Se la utiliza para reingresar al país de origen, queda en migración.

Los requisitos que se necesitan para la obtención del salvoconductos son:

- Presentación del documento de identidad personal, y,

- Certificación policial de que la persona no está requisitoria.

Requisitoria: "requerimiento judicial o despacho que expide el juez instructor de una causa criminal, para citar y emplazar al reo o acusado de un delito; así como para disponer su búsqueda, captura y presentación, cuando se desconozca su paradero, para excitar el celo de las autoridades y agentes de la policía judicial y la colaboración espontánea de los particulares"
Diccionario de Derecho Usual G. Cabanellas.

Es obligación de los menores de edad, pre-

sentar el documento que acredite su identidad personal y la autorización de salida de su representante legal.

Los titulares de un salvoconducto, no pueden viajar más allá de los límites departamentales de Tumbes o Piura y de los límites provinciales de El Oro y Loja, teniendo la obligación de retornar a su país de origen, dentro del plazo establecido.

Además, este documento no autoriza al titular para ejercer en el territorio de la zona fronteriza del otro país, actividad, profesión u ocupación permanente remunerada; residir, ni obtener visa para trabajar.

Las autoridades del Ecuador y Perú, se reservan el derecho de impedir el ingreso al país de un extranjero -exclusión-, así como el devolver al país de origen -deportación- a aquellas personas cuya admisión o permanencia por razones de orden público y social, no convengan a los intereses de uno u otro país, o que se encuentren suspendidos a petición de las autoridades competentes.

Este convenio se apoya en conceptos fundamentales de la Ley de Migración y así tenemos que el Art. lo. dice: "Las normas de esta Ley, regulan la organización y coordinación de los servicios relativos a la entrada y salida de nacionales o extranjeros del país, mediante el examen y calificación de sus documentos y la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones legales, respecto a la permanencia y activi-

dad de los extranjeros residentes en el territorio ecuatoriano.

Los preceptos relativos al control migratorio, contenidos en leyes especiales o convenios internacionales vigentes para el Ecuador, serán aplicados en los casos específicos que se refieren".

Art. 6o.- " El tránsito internacional solo podrá efectuarse a través de los puertos internacionales del país, dentro de los horarios reglamentarios establecidos y con la intervención de las autoridades y agentes de salida, policía y aduana, en el orden indicado".

Exclusión: "Separación de una persona o cosa del grupo o clase a que pertenece. Prohibición, cuando de disposiciones permisivas se trate. Despido, expulsión. Negación de una posibilidad".

Deportación: "Llevar, trasladar. Desterrar a un punto lejano, por lo común ultramarino".

Diccionario de Derecho Usual G. Cabanellas.

Deportación de extranjeros: " Entre los códigos europeos, el Suizo en el Art. 55, contempla una expulsión temporal del extranjero, que se transforma en perpetua solo en caso de reincidencia.

La expulsión de un extranjero indeseable ordenada por decreto formal, implica necesariamente la prohibición de regresar al país, sin autorización de la autoridad competente. Aún atribuida al Poder Ejecutivo, la facultad de expulsión de extranjeros, las garantías constitucionales siguen rigiendo para amparar, con todo imperio,

los derechos que la actuación ilegal o arbitraria de la autoridad puede haber vulnerado.

Por justificadas que sean las razones de orden público que han determinado al Poder Ejecutivo a resolver la expulsión de un habitante del territorio de la nación, es indudable que la privación de la libertad para esos fines, no debe mantenerse más allá de los términos en que esa medida precautoria se convierta en pena sin ley". Enciclopedia Jurídica Omeba Pag. 788 Tomo VI.

4.3. PASE FRONTERIZO

Es el Documento otorgado por las autoridades policiales de cada uno de los países para el libre tránsito de las personas entre las poblaciones de:

- | | |
|--------------|----------------------------|
| - Huaquillas | - Aguas Verdes |
| - Zapotillo | - Pampa Larga |
| - Alamor | - Lancones |
| - Cariamanga | - Ayabaca |
| - Macará | - La Tina-Suyo o viceversa |

El requisito para su concesión, es la presentación del documento de identidad personal, estos pases tienen una validez de 24 horas improporables.

Es importante recalcar que las facilidades que se conceden en el Convenio, no eximen de la obligación de cumplir con las disposiciones policiales vigentes en cada país.

4.4. CONTROLES

Las autoridades del Ecuador y Perú, dentro de lo posible, tienen la obligación de centralizar los controles de Policía, Aduana, Sanidad, que se tengan en la zona fronteriza de cada país.

Para la entrada y salida existen puestos de control en los siguientes lugares:

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| -Departamento de Tumbes | - Provincia de El Oro : |
| Aguas Verdes | - Huaquillas |
|
 | |
| -Departamento de Piura | - Provincia de Loja |
| La Tina | - Macará |

4.5. PERDIDA DEL DERECHO DE SALVOCONDUCTO Y PASE FRONTERIZO

Se ha convenido en que no se otorgarán salvoconductos ni pases fronterizos, a las personas comprendidas en los siguientes casos:

- a) Individuos perseguidos por la Ley
- b) Individuos que se encuentran sometidos a condena.
- c) Individuos solicitados por el fuero judicial o juzgados privativos.
- d) Individuos sancionados por hacer mal uso de estos documentos.

Sin embargo, se da una posibilidad a quienes se hallan comprendidos en el literal d), por cuanto mediante solicitud escrita presentada, ya sea al Gobernador en el Ecuador o al Prefecto en el Perú, es posible se tramite una reconsideración para la concesión de salvoconducto o pase fronterizo.

5. CONVENIO PARA EL TRANSITO DE VEHICULOS EN LA ZONA FRONTERIZA PERUANO-ECUATORIANA.

5.1. GENERALIDADES

Mediante este Convenio se determina que solo los vehículos, ya sean particulares como de servicio público, que estén matriculados en las provincias de El Oro y Loja en el Ecuador o en los departamentos de Tumbes y Piura en el Perú, pueden acogerse a los beneficios del régimen de tránsito fronterizo establecido.

5.2. ASPECTOS OPERATIVOS

Los vehículos particulares pueden circular libremente en la Zona Fronteriza, en otras palabras las autoridades aduaneras permitirán la internación temporal del vehículo, previa la presentación del permiso de salida otorgado por sus similares del país vecino, luego de presentar los siguientes requisitos:

- a) Llenar y firmar el Certificado de Internación Temporal de vehículos, en donde constan las características del vehículo.
- b) Presentar el Título de Propiedad del vehículo expedido por la autoridad competente del país de procedencia.
- c) El conductor del vehículo debe tener la autorización legal, en caso que no esté conducido por su propietario.
- d) El Salvoconducto o Pase Fronterizo, en el que se hará constar la entrada con el vehículo.

- e) La Licencia para conducir.
- f) Constancia de pago del impuesto al rodaje,
- g) Constancia de haber efectuado la revisión técnica del vehículo.

Cumplidas con las formalidades requeridas, las autoridades de aduana, entregarán al conductor, la boleta de internación, la autorización de libre circulación y retorno y el comprobante de cancelación, consignados en el Certificado de internación temporal.

La internación temporal de un vehículo, puede darse por un período de 24 horas, si el conductor se halla amparado en una Pase Fronterizo, o por un plazo de 30 días si el conductor es residente de la zona y se halla amparado en un salvoconducto.

5.3. CONDICIONES DE TRANSITO

Los vehículos de servicio público no pueden efectuar servicio de transporte terrestre interno, en territorio del otro país; su incumplimiento puede determinar la anulación inmediata de la boleta de internación y la autorización de libre circulación.

Los vehículos que ingresen o permanecieron en cualquiera de los dos países, en contravención de lo estipulado en el Convenio, tendrán que someterse a las sanciones contempladas en las leyes vigentes de cada país.

Si por fuerza mayor, un vehículo tuviera

que permanecer más tiempo que el determinado en la Autorización de Libre Circulación, el conductor o propietario, debe comunicar el particular a la autoridad policial del lugar, para que una vez que verifique, le extienda el certificado respectivo que posteriormente le servirá para obtener de las autoridades fronterizas, una prórroga de permanencia hasta por un plazo de 30 días improrrogables, para no caer en las sanciones legales, a fin de obtener la libre salida personal y del vehículo.

Los lugares autorizados para la entrada y salida de vehículos, están ubicados en el Puente Internacional de Huaquillas y Aguas Verdes en la Provincia de El Oro y el Departamento de Tumbes y en el puente internacional sobre el río Macará, en la provincia de Loja y el Departamento de Piura.

Los vehículos sometidos al régimen establecido deben someterse para la circulación a lo que determinan las leyes y reglamentos de tránsito de cada país y de manera especial en lo relacionado a capacidad, peso, y otras especificaciones.

5.4. SANCIONES

Una vez vencido el plazo de internación temporal del vehículo, si éste no ha salido del país, caerá en "comiso", de conformidad con las leyes y disposiciones pertinentes que rigen la materia.

La autoridad de tránsito procederá a impartir las instrucciones necesarias para hacer

efectiva la prenda en el caso determinado anteriormente y dispondrá la "incautación" del vehículo, impidiendo de esta manera su libre circulación.

La autoridades de Policía tienen la obligación de exigir a los conductores de estos vehículos, que presenten la boleta de internación y la autorización de libre circulación.

Comiso: " Confiscación de carácter especial, de una o varias cosas determinadas. Pérdida que, cuando se estipula tal sanción, sufre quien incumple un contrato"

Incautación: " Toma de posesión forzosa que la autoridad judicial o de otra especie hace de los bienes poseídos ilegítimamente, precisos para garantía o resarcimiento, o necesarios para remediar una escasez, combatir el acaparamiento y la especulación o para otros fines de interés público".

Diccionario de Derecho Usual G. Cabanellas.

5.5. CERTIFICADO DE INTERNACION TEMPORAL.

Este documento consta de cuatro partes:

- 1.- Para uso exclusivo de la aduana del país en la salida, consta todos los datos de la persona, del vehículo, número del motor, etc.
- 2.- Tiene los datos igual que el No. 1, sirve para la salida, es decir para el ingreso a la zona fronteriza del otro país.
- 3.- Es igual al No. 2, tiene la leyenda "libre

circulación y retorno" y permanece en poder del turista durante su estadía, debiendo entregarlo a la salida país en el control de la aduana.

4.- Es idéntico al No. 1, consta con la palabra "cancelación". Sirve para reingresar al país de origen y queda en el control de aduana.

Las autoridades aduaneras fronterizas deben mantener un registro del ingreso y retorno de los vehículos del otro país, que hagan uso del régimen establecido y por supuesto de los de su propio país.

Mientras tanto, los gobiernos del Ecuador y Perú, con el concurso de la Comisión Económica Permanente, están procurando armonizar las legislaciones nacionales en el afán de prestar mayor facilidad al tránsito de vehículos y de promover en particular el intercambio comercial entre los dos países.

6. ASPECTOS RELACIONADOS CON LOS CONVENIOS BILATERALES :
ECUADOR-COLOMBIA Y ECUADOR-PERU, PARA EL TRANSITO DE
PERSONAS Y VEHICULOS.

6.1. ASPECTOS FAVORABLES MAS IMPORTANTES

6.1.1. Política de Buena Vecindad

Los convenios bilaterales firmados por Ecuador y Colombia y Ecuador y Perú, significan un gran paso dentro del ideal y la buena voluntad que anima a los mandatarios de los países, por buscar la unión de los pueblos dentro de la subregión; prueba de ello constituyen las reuniones mantenidas por los Presidentes de Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, en la ciudad de Caracas, en el presente año.

Por otro lado, la visita que hiciera el Presidente del Ecuador a la República de Colombia, en el mes de junio pasado, en donde los Presidentes de Ecuador, Rodrigo Borja y de Colombia Virgilio Barco, firmaron una Declaración Conjunta, en la que se establece la formación de la "Comisión de la Vecindad", que se encargará de impulsar la integración y el desarrollo entre los dos países.

Los mandatarios establecieron convenios de cooperación y al mismo tiempo hicieron declaraciones respecto a la lucha contra el narcotráfico, así como por los esfuerzos integracionistas regionales.

La Comisión de la Vecindad, estará presidida por los Cancilleres de ambos países y se encargará de establecer planes conjuntos de cooperación fronteriza; entre los diversos asuntos que debe tratar, consta el estudio de las migraciones que se realizan entre los dos países y la elaboración de un estatuto para su regulación.

Los Presidentes, sus ministros y asesores, han llevado a cabo un amplio examen de la relaciones entre los dos países, con el propósito de ver la posibilidad de abrir nuevas áreas de colaboración.

Se ha expresado con mucho énfasis, sobre la condición de la vecindad de los dos países, lo cual ha llevado a crear dicha Comisión, que se encargará de estudiar innumerables aspectos:

- Planes conjuntos de cooperación y desarrollo regionales.
- Estudio de las migraciones dentro del contexto general de las economías de ambos países.
- Transporte internacional de pasajeros y de carga, por vía terrestre.
- Revisión y actualización del Acuerdo sobre el tránsito de personas y vehículos, suscrito en 1977.

- Control del Contrabando

- Análisis de la canasta familiar

- Promoción y facilitación del turismo

Esta vecindad entre Ecuador y Colombia, crea una relación que producirá mutuos y beneficiosos resultados a diferencia de la burocracia y formulismos legales, que no siempre han permitido el afán colaboracionista y por el contrario, han impedido el desarrollo de un flujo de intercambios de los pueblos.

El tema turístico, reviste una muy particular importancia, porque Ecuador en los últimos tiempos, ha venido a convertirse en el área vacacional de las familias colombianas, para este año se aspira a que tengamos alrededor de 200.000 visitantes colombianos, aunque analizándolo detenidamente, esa, es una cifra reducida, en relación a las posibilidades existentes.

También esta nueva cooperación, deberá poner mucho énfasis en la lucha conjunta contra el narcotráfico y el incremento de la violencia, que son fenómenos negativos que requieren de una acción concertada.

El encuentro presidencial, ha abierto la posibilidad de una creciente y fructífera colaboración de los dos paí-

ses, anhelamos que eso se cumpla.

6.1.2. Obligación de los Estados, de cumplir de buena fe los compromisos internacionales.

Este aspecto le da a la vinculación internacional, el sustento jurídico que requiere y suple en alguna medida, el poder coercitivo que carece el Derecho Internacional, para inducir a las partes, a cumplir con las obligaciones contraídas.

Los Estados tienen el deber de cumplir de buena fe las obligaciones contraídas, en virtud de los principios y normas del Derecho Internacional generalmente conocidos; esta obligatoriedad de cumplir los compromisos internacionales, comprende a su vez, tres conceptos esenciales universalmente aceptados:

- a) Buena fé
- b) Obligación de las partes, de cumplir los compromisos, y,
- c) Compatibilidad de las obligaciones con los principios consagrados en el Derecho Internacional.

Según el Dr. Luis Valencia Rodríguez ex-Canciller del Ecuador, la buena fe se la puede definir como "la honesta y leal concertación y cumplimiento de los negocios jurídicos, es decir, la conducta sincera, escrupulosa, correcta

y honrada, que debe existir en todos los momentos de la vinculación internacional".

A su vez, la norma "pacta, sunt servanda", inspirada en la buena fe, obliga a las partes de un tratado internacional a cumplir con los compromisos por ellos concertados.

La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, define a la norma "pacta, sunt servanda" expresando: "todo Tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellos de buena fe", su acatamiento según los tratadistas, es producto del reconocimiento soberano y voluntario, que manifiestan los Estados y no por causa de la imposición de una autoridad superior.

La aplicación del principio de la obligación del cumplimiento de los compromisos adquiridos, tiene una limitación que se refiere a la necesidad de que el contenido del instrumento internacional acordado, guarde compatibilidad con los principios básicos del Derecho Internacional.

La violación de uno de ellos, invalida el Acuerdo y no acarrea obligaciones para las partes.

Los Tratados deben ser equitativos en salvaguarda del precepto de igual

dad soberana de los Estados; las obligaciones deben estar originadas en un Convenio que reúna todos los requisitos de fondo y de forma para su validez, pues la nulidad no genera ni derechos ni obligaciones.

Debe mantenerse el principio de que los tratados tienen que revisarse o anularse, ya sea por el cambio total de las circunstancias en las cuales el compromiso fue contraído, o por la evolución general de la sociedad.

La integración puede darse en tres ámbitos geográficos:

- regional o latinoamericano=
- subregional o andino; y,
- vecinal o fronterizo.

Francisco Carrión Mena en su Obra "Política Exterior del Ecuador, Evolución, Teoría y Práctica", expresa:

"La integración tiene una tercera manifestación que nace de una irremediable vinculación geográfica de vecindad. Nos referimos a la integración fronteriza, que al menos para el caso ecuatoriano, exige una constante preocupación por razones históricas. Las poblaciones que habitan en las fajas limítrofes, mantienen una relación económica y social de hecho muy intensa, que llega inclusive en ciertas zonas a superar las nacionali-

dades. Ante esta situación de facto, el Ecuador y sus vecinos se han visto precisados a estructurar mecanismos que regulen y al mismo tiempo promuevan una integración controlada, que facilite el comercio, el tránsito de personas y de vehículos, el régimen sanitario, etc., fijando disposiciones especiales para las respectivas zonas limítrofes.

Esta integración fronteriza se generala a través de las comisiones mixtas ecuatoriano-colombiana y ecuatoriano-peruana, las mismas que se empeñan también en implementar programas concretos de desarrollo socio económico, destinados al mejoramiento del nivel de vida de las poblaciones de las respectivas regiones".

6.1.2.1. Forma en que debería desenvolverse la Política Exterior Ecuatoriana.

Con relación a la integración de los países limítrofes, la Política Exterior ecuatoriana, necesariamente debe prestar atención prioritaria en base a los siguientes aspectos:

- Se trata de una integración de hecho, en otras palabras, que con ordenamiento previo o sin él, se produce la vinculación directa y efectiva entre las poblaciones colindantes. Frente a la posibilidad de que se produzca una relación no muy bien llevada y generalmente de conflictos, es preferible que la misma se desarrolle dentro de un marco legal convenido por los dos países.

- Por razones de seguridad nacional, estas fajas fronterizas deben merecer la mayor preocupación ante la eventualidad de que se produzcan violaciones territoriales e incrustaciones de los países vecinos. Esta situación se la podría superar, a través de una integración controlada que permita tener un conocimiento cabal de la zona, de sus poblaciones, intereses, necesidades y de todos los factores que tienen relación con la convivencia internacional vecinal.

- Haciéndose efectivo el afán de mejorar el nivel de vida de las poblaciones que habitan en las dos áreas de la línea limítrofe. Con la integración se pueden desarrollar programas concretos para el mejoramiento socio-económico de las dos regiones que, por su distanciamiento geográfico y espiritual de los centros nacionales de decisión, se ven injustamente postergados. Además con la colaboración y esfuerzo de las poblaciones fronterizas, se pueden llevar adelante, proyectos de beneficio compartido.

- Incentivar y promover el nacionalismo, de manera especial en estos sectores centinelas de nuestra Patria, que por su ubicación, están proclives a la influencia exterior. La integración, con la presencia de los Gobiernos, está en capacidad de promover, por ejemplo, campañas de alfabetización, como la que ha emprendido el gobierno ecuatoriano a nivel

nacional; operaciones psicológicas que tiendan a influir en la población, a fin de conseguir la exaltación del fervor cívico y el sentimiento patriótico, cultivando al mismo tiempo, el espíritu integracionista de colaboración bilateral en base a un mutuo respeto.

- Nuestro País el Ecuador, tiene que extraer lecciones de Historia; las mutilaciones territoriales de que ha sido objeto por parte de sus vecinos, deben llevarle a adoptar medidas que impidan que aquello se vuelva a repetir. Una de esas medidas es precisamente la integración, que implica un reconocimiento mutuo de los límites y la formación de poblaciones concientes de su nacionalidad y de su condición de "fronteras vivas". Si se logra formar una faja desarrollada social y económicamente, se habrá asegurado en gran parte la heredad territorial y se habra creado un gran obstáculo a cualquier nueva pretensión de mutilación territorial.

La zona periférica o frontera, que es aquella hasta donde llega el influjo del núcleo vital con poder suficiente para anular el influjo proveniente de los núcleos vitales de otros estados, deber ser sólida y tener facilidades de comunicación, para así confirmar aquel concepto de que "la frontera es la prueba del crecimiento y de la fuerza de un Estado".

Nuestro país, no debe perder interés en el proceso de población de las fronteras. No existe un solo país en el mundo que descuide esa forma natural y humana de seguridad y derecho. Los estímulos para que los ecuatorianos trabajen y se afiancen en los sectores fronterizos deben ser múltiples y dar un giro total a la decepcionante forma de estimar como de remota distancia y escaso interés, la aspiración colectiva de nuestros hermanos del cordón fronterizo.

6.1.3. Turismo

El Turismo constituye una actividad imprescindible, para impulsar el desarrollo socio-económico del país, por los efectos que produce, en cuanto a la generación de empleos, divisas, integración nacional, proyección y presencia internacional, divulgación y conocimiento a nivel nacional e internacional de nuestros valores patrimoniales: arqueología, historia, arte, artesanías, folklore, gastronomía, arquitectura, paisaje, parques nacionales, nacionalidades autóctonas y todo cuanto constituye física y espiritualmente la identidad ecuatoriana.

Según la Enciclopedia Universal Ilustrada Espasa, Turismo es "Afición a viajar por gusto de recorrer un país. Dase asimismo este nombre a la organización de los medios conducentes a facilitar estos viajes".

En realidad el turismo no constituye un deporte, sino la síntesis de todos los que tienen como finalidad un viaje: alpinismo, marcha, ciclismo, automovilismo, etc. El objeto de todos ellos es, en realidad, un viaje, y todos los que los practican tienen las mismas necesidades de medios de locomoción, carreteras, guías, mapas, hoteles, etc.

El interés y la admiración sentidos por las bellezas naturales, la higiene, la necesidad de ejercicio y de hacer vida al aire libre, contribuyeron notablemente al desarrollo del turismo en la segunda mitad del siglo XIX.

José Herrero Anguita en su obra "Estudio del turismo y proyecto para su desarrollo en España", nos explica sobre el particular, cuando manifiesta que el viaje, la ruta de lo desconocido, el anhelo de impresiones nuevas, ha seducido en todo tiempo al espíritu humano. Desde que los progresos de la civilización substituyeron al caballo, la diligencia y la carabela, por el automóvil, el ferrocarril, el vapor y el aeroplano, transformando radicalmente las condiciones de los viajes, multiplicando los medios de transporte y reduciendo los días a horas y las horas a minutos, el goce de viajar, dejando de ser difícil ensueño para trocarse en realidad fácil, ha ido desarrollándose de manera extraordinaria.

Millones de viajeros surcan los mares, atraviesan las fronteras y recorren los países, ávidos de conocer mundo nuevo y de gustar la emoción de sus bellezas. Ello ha creado la moderna industria del turismo, una de las más importantes para la economía de un país. "Exportación invisible" la denominan en Italia, porque el turista a cambio de su dinero, se lleva tan solo emociones y recuerdos. En efecto el turista paga y lo hace al contado, sin riesgo de quiebra para el vendedor, una mercancía que queda por entero en territorio nacional. "El turista no se lleva un ápice de la España romana, gótica o árabe, de la pintoresca Suiza, de la Italia monumental y artística, de la Francia antigua y moderna".

Por el contrario cada turista bien acogido en un país, llega al suyo, con el recuerdo de días agradables, un germen de nuevos turistas, atraídos por las narraciones del primero. Es el turismo de todas las formas de exportación, la más segura, la menos costosa, la más lucrativa, la más rápida, la única que no se agota jamás. Sus saneados beneficios alcanzan a diversos sectores: compañías aéreas, hoteles, automóviles, almacenes de venta, etc. e indirectamente a todos los demás, por la estrecha relación que guardan ente si, los infinitos eslabones de la cadena económica. El Fisco, obtiene del turismo crecidos ingresos, porque una parte apreciable de los gastos del

turista queda discretamente absorbida por los impuestos indirectos.

Pero no es solo en el aspecto económico directo, en el que hay que considerar al turismo; sus beneficios como factor comercial indirecto son asimismo muy interesantes. Efectivamente, la atracción de turistas en viaje de placer proporciona excelente oportunidad de establecer con ellos relaciones de negocios, duraderas y personales, con motivo de su estancia en el país productor, conociendo personas y comparando productos, abriendo nuevos mercados a la actividad, fomentando así el intercambio mercantil.

Si en el orden material, se tienen muy interesantes resultados, el influjo moral no es menos halagador, porque contribuye poderosamente a verdadero conocimiento de un país, de sus habitantes y de sus costumbres, constituye el mejor medio de propagar el nivel de la cultura y el progreso de sus habitantes, estableciendo al mismo tiempo corrientes de amistad y armonía entre los pueblos. El turismo en vehículo, constituye la forma más agradable y cómoda de hacerlo, debemos mencionar el que se realiza en grupos: las excursiones colectivas o acompañadas, organizadas por las agencias de viajes, las que como una de sus mayores ventajas, ofrecen el alcance de todos los bolsillos, el atractivo de viajes que antes no podrían realizar más que

las personas que disponían de recursos económicos.

Abundan las empresas que organizan los paseos en vehículos, especialmente preparados, en todos los países cada vez son más numerosos los circuitos organizados de excursiones colectivas, estudiados en tal forma que ofrecen a los viajeros en cortos períodos de tiempo, lo más interesante de determinada región.

Indudablemente, ha influido la realización del turismo en vehículos, para la construcción de nuevas carreteras que permitan una fluida circulación.

Esto ha dado lugar para que se instalen a lo largo de las vías, gran cantidad de señales de tránsito, a la entrada y salida de las poblaciones, en los cruces de carreteras, en los puentes, etc., facilitando el viaje y la orientación.

Una de las principales actividades que realiza la organización del turismo, es la propaganda, a través de la cual sus directivos mantienen estrecha relación con autoridades diplomáticas y consulares, estatales y privadas, compañías de transporte aéreo, clubes, hoteles, agencias de viajes, Cámaras de Comercio, etc., efectúan difusión constante a través de los medios de comunicación social, con artículos ilustrativos, conferencias, afiches y todo cuanto pueda favorecer

a obtener un creciente movimiento turístico.

Del turismo se pueden expresar muchas cosas y así podemos afirmar que la prosperidad de las industrias de lujo, de las de arte, de las de moda, de los joyeros y orfebres, etc., dependen de la prosperidad de la industria hotelera; ésta y el turismo son medios de enriquecimiento y de conquista moral, porque el pueblo que sabe acoger a los extranjeros, obtiene al mismo tiempo su dinero y su corazón.

Para el gobierno ecuatoriano, el desarrollo turístico es prioritario dentro de sus planes de desarrollo, debido a que nuestro país tiene un enorme potencial turístico que solo resta utilizarlo. Según los entendidos, el turismo representa el cuarto rubro de ingresos para el país, después del petróleo y la exportación de otros productos de origen agrícola; lo lamentable es que habiendo estado junto a una gran cantidad de recursos turísticos, no nos hemos imaginado que su explotación podría ser la salvación del país, hablando en términos económicos.

Para desarrollar el turismo extranjero e interno, es preciso una conjunción de esfuerzos tanto del Estado como del sector privado, uno de los primeros pasos es el de fortalecer técnica y financieramente a la Corporación Ecuatoriana de Turismo (CETUR), que necesariamente debe continuar dependiendo del Ministerio de Industrias e Integración; por lo tanto

con recursos adecuados, estaría en condiciones de cumplir en forma eficiente sus diversas e importantes funciones:

- Promover adecuadamente al Ecuador turístico en el exterior.

- Planificar y coordinar el turismo interno de contenido social.

- Utilizar programas de asistencia técnica gratuita, para desarrollo turístico que normalmente otorgan Organizaciones Internacionales de Crédito: BID, CAF, Banco Mundial.

6.1.3.1. Sistema Nacional de Facilitación Turística

Es importante resaltar el esfuerzo realizado por quienes consiguieron hacer realidad un objetivo impostergable, cual es el de la creación del Sistema Nacional de Facilitación Turística, legalizado mediante Decreto Ejecutivo de 17 de febrero de 1988, que tiene como finalidad esencial, impulsar la creación, mejora o modernización, de los sistemas y procedimientos de ayuda, información y control para el ingreso, tránsito interno y salida de los turistas y sus vehículos.

Se trata de conseguir objetivos comunes que amparen a personas naturales y jurídicas, dedicadas a prestar servicios turísticos, mediante un Organismo que coordine programas de acción integral y el desarrollo armónico del sector priva-

do nacional; se ha elaborado un Proyecto de Ley, por parte de las Cámaras Provinciales de Turismo y la Federación Nacional, que ha sido enviado a la Función Legislativa para su discusión y aprobación. Además existen dos proyectos de suma importancia para el desarrollo de la actividad turística y especialmente para mejorar el de la empresa privada:

1.- Proyecto de Reglamento de Agencias de Viajes; y,

2.- Proyecto de Reglamento de Guías de Turismo.

Este segundo proyecto, pretende profesionalizar y normar la actividad de los Guías de Turismo, con la determinación de deberes y derechos para quienes se dediquen a ejercer esta actividad.

Como resultado de las deliberaciones del Comité Binacional Colombo-Ecuatoriano de Facilitación y Promoción Turística y cumpliendo las recomendaciones de la Tercera Reunión Técnica Binacional Ecuatoriana-Colombiana de Facilitación del Transporte Internacional por Carretera, así como de la Segunda Reunión Técnica de Facilitación Turística del Grupo Andino, se constituyó la jurisdicción principal de la misma en la zona fronteriza; además tratando de resolver los problemas del turismo a través de las instituciones rectoras de la actividad turística, super-

visando el cumplimiento de los convenios y acuerdos vigentes dentro de los campos turístico, migratorio, aduanero, de tránsito, transporte y otros afines, el Sistema Nacional de Facilitación Turística, determinó que para canalizar y aprovechar racionalmente la afluencia turística exterior, es necesario que a los visitantes se les trate con cortesía y se les de facilidades, a fin de que cuando ingresen con sus vehículos ya sea por la frontera norte o la sur, a partir del 16 de diciembre de 1988, los miembros del Servicio de Migración, deben colocar en el parabrisas del vehículo, un Adhesivo o Steaker que tiene la leyenda "Bienvenido al Ecuador", que identifique a sus ocupantes en su calidad de turistas, lo cual demostrará a las autoridades de migración, tránsito, aduanas o de control militar, que dicho vehículo al ingresar al país ha sido revisado en la frontera, que sus ocupantes han cumplido con los requisitos del control inicial y de ese modo se tiende a evitar el excesivo chequeo y revisión de documentos que provoca la duplicidad de esfuerzos y sobre todo aspira a evitar las consecuentes molestias.

Debe señalarse, que ésto no quita la posibilidad de que en algún momento pueda realizarse un nuevo control, cuando las circunstancias lo ameriten.

El Steaker se concede a los conduc-

tores de los vehículos que al cruzar la frontera hayan presentado la Libreta de Pasos por Aduana, estando autorizados para circular dentro del territorio que comprende la Zona de Integración Fronteriza.

Las Jefaturas de Migración de las provincias de Carchi, El Oro y Loja, son las únicas facultadas para conceder este documento y llevan un Libro de Control de ingreso de vehículos, en donde registran datos, sin perjuicio de cumplir con lo establecido en los convenios bilaterales.

6.1.4. TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

El Diccionario de Derecho Usual de G. Cabanellas, define al Tránsito: "Paso o traslado a través de las vías o lugares públicos; especialmente circulación por calles y caminos. En materia de circulación de vehículos y peatones en las calles de las ciudades populosas o en las carreteras".

De Tránsito: "dícese de la persona que no reside en el lugar, sino que está en él de paso y de la mercancía que atravieza un país, situado entre el de origen y el de destino".

Tránsito es la voz adecuada, aunque se confunde bastante con tráfico

Traficar: significa "comerciar, negociar con el dinero y las mercaderías, trocando, comprando o vendiendo o con otros semejantes tratos. Dedicarse a un comercio prohibido".

También el Diccionario de la Academia de la Lengua, define al Tráfico: "Comercio, actividad lucrativa con la venta, cambio, o compra de cosas con trueque y préstamo de dinero; negociación, erroneamente se dice por tránsito. En acepción muy extendida, el vocablo se toma por contrabando u otro comercio ilegal, como el de estupefacientes, el de negros antes y

el de blancas casi siempre".

Transporte: Jurídicamente el contrato de transporte, es aquel en virtud del cual, una persona se obliga a trasladar algo de un lugar a otro, mediante un precio cierto, favoreciendo así una operación comercial; es evidente que en dicho contrato existen tres requisitos esenciales:

- 1.- Que una persona se obligue a trasladar algo (personas, cosas o noticias), de un punto a otro.
- 2.- Que preste el servicio por un precio cierto, y,
- 3.- Que favorezca de esta suerte una operación comercial.

Transporte Terrestre: "La conducción de personas o mercaderías de un lugar a otro por vía terrestre, por lo mismo no es marítimo, fluvial ni aéreo".

El transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo o combinados todos ellos con el tiempo antiguo, de carros y carretas; el transporte terrestre, es objeto de regulaciones en los códigos civiles y mercantiles.

Por lo general, el de transporte,

en un contrato de carácter mercantil; por el medio en que se realiza, se tienen transportes aéreos, terrestres -de superficie y subterráneos- marítimos y fluviales. Alvarez del Manzano en su Tratado de Derecho Mercantil, cuando hace relación a la palabra comercio, dice "éste significa cambio, y el cambio es común a todas las industrias, no hay sino que considerar que el comercio puede existir sin el transporte, cuando se ejerce en el lugar de la producción y del consumo; el transporte no constituye el comercio, cuando no son cambiados los objetos transportados, para comprender, que no es éste, acto esencial de la industria mercantil.

La verdad es que sin el transporte, el comercio no podría tener gran importancia, más esto lo único que nos demuestra es la extraordinaria significación del transporte, insignificante sin embargo para cambiar su naturaleza, convirtiéndose de auxiliar en acto principal o fundamental del comercio."

El transporte es el desplazamiento de personas o cosas. A medida que un país necesita nuevas expansiones comerciales, se construyen nuevas vías de transporte, lo que equivale a decir que el comercio es la madre de los transportes; pero no es menos cierto que el transporte es la base esencial del desarrollo de cualquier país, porque conduce las materias primas para la industria y luego de transformar-

las, los productos son distribuidos a los centros de consumo.

Los elementos técnicos del transporte son:

- 1.- la vía,
- 2.- el vehículo, y,
- 3.- la fuerza motriz.

VIA, es el lugar por el cual se efectúa el transporte.

VEHICULO, es el objeto que circular por la vía; y,

FUERZA MOTRIZ, la que impulsa el vehículo.

De los tres elementos, el más importante, es la fuerza motriz, sin la cual no hay transporte posible.

Puede darse el caso de transporte sin vehículo ni vía, como ocurre en el mar, que los refunde a todos. El hombre puede ser vehículo y fuerza, al mismo tiempo. El origen de la vía, se inicia en el paso que señala un camino.

Entre el vehículo, la vía y la fuerza motriz, lo más característico es la vía, que condiciona al vehículo y la fuerza motriz; según la vía, los transportes pueden ser: terrestres, fluviales, marítimos y aéreos.

Los transportes han contribuido notablemente a la formación de núcleos sociales; existen varias causas esencialmente

económicas en la formación de un núcleo social, pueden surgir en sitios en donde la naturaleza da facilidades para vivir, ya sea con productos de la tierra o del mar.

Ante la necesidad de atender los requerimientos de transporte de las corrientes comerciales, el Grupo Andino, ha concentrado su actividad en la búsqueda de soluciones, a los problemas del transporte por carretera intrasubregional.

Esta actividad comprende el desarrollo de la infraestructura vial de los países, para hacer posible la movilización internacional de los vehículos de pasajeros y de carga.

La Comisión, Organo máximo de la integración andina, ha aprobado importantes Decisiones directamente vinculadas con el transporte internacional por carretera: La Decisión 56, de agosto de 1972, crea el marco legal para la circulación de vehículos de transporte de pasajeros y carga por el territorio de los Países Miembros; y la Decisión 94, en diciembre de 1975, establece el Sistema Troncal Andino de Carreteras.

El régimen compromete a los Países Miembros, a aplicar el principio de la reciprocidad, en el conjunto de todos los medios empleados, para producir físicamente el transporte internacional por carretera, que puede efectuarse bilateralmente, entre

ellos o con terceros. Entre otros beneficios del transporte internacional a aplicarse, constan las disposiciones para evitar la doble tributación, entre los Países Miembros -Decisión 40-; el reconocimiento automático de las placas de identificación de los vehículos de los Países Miembros; la autorización para la entrada y salida de sus territorios de los conductores y otros miembros de la tripulación de los vehículos, sin exigir pasaportes ni visas.

A través de la Decisión 94, se tienen entre otros los siguientes objetivos:

Vincular a los Países Miembros, lo más directamente posible, asegurando un fácil acceso a las principales zonas económicas de la Subregión.

Unir a la Subregión Andina, con los demás países de América Latina, a fin de expandir el mercado subregional y lograr una total integración física continental.

Es de prioridad para la Subregión la construcción y el mantenimiento del eje central del Sistema Troncal Andino, en condiciones apropiadas al tráfico subregional de personas y bienes.

6.2. ASPECTOS NEGATIVOS OBSERVADOS EN LA APLICACION DE LOS ACUERDOS BILATERALES.

6.2.1. Equivocada interpretación del uso del Steaker para Turistas.

El Sistema Nacional de Facilitación Turística, tiene como finalidad, mejorar los sistemas y procedimientos de ayuda e información y control para el ingreso, tránsito interno y salida de los turistas que en sus vehículos vienen al Ecuador, se aspira con mucha razón que esto ayudaría a solucionar una serie de problemas que se producen en la fronteras frente a las autoridades de migración, para presentar una buena imagen del país a los visitantes; pero en la práctica ésto no está ocurriendo, porque de la experiencia diaria que se da en las fronteras, se tiene como experiencia que se está tergiversando la buena intención de quienes consideraron que con la aplicación del Steaker en los vehículos, se iban a tener buenos resultados, lo cual no es así, ya que desde el inicio se aprecia que no existe la debida coordinación y colaboración entre el Departamento Administrativo de Seguridad de Colombia DAS, y el Servicio de Migración del Ecuador.

Los turistas colombianos, consideran que una vez colocado el adhesivo en sus vehículos, están amparados y liberados del cumplimiento de sus obligaciones de control migratorio, intentan burlar las disposiciones, porque son muchos los casos en que se les ha encontrado que no tienen el permiso del DAS, ni el de admisión, para ingresar al país, que se otorga luego de la presentación de los documentos, por parte de migración.

Innumerables son los casos de turistas localizados fuera de la zona de integración fronteriza, comprobándose que tanto el conductor del vehículo, y sus ocupantes, se hallaban indocumentados, lo cual es una clara violación de lo estipulado en el Acuerdo Bilateral.

En los meses de diciembre, enero y junio se produce en la frontera norte, la denominada "temporada alta", los turistas que pretenden obtener el Steaker, se encuentran con la novedad de que el trámite para su admisión al país se prolonga más de la cuenta, lo cual les desagrada, porque en lugar de recibir facilidades para el ingreso, les causa molestias, a esto se suma el hecho de que rehusan colocar el adhesivo en el parabrisas de su vehículo, argumentando que les resta visibilidad.

Ellos han presentado sus quejas a las autoridades de su país, por cuanto a pesar de que han obtenido tal documento, en el trayecto de la carretera están sujetos a nuevas revisiones, ya sea por miembros de migración, aduanas y de tránsito.

Además, se ha podido observar el hecho de que algunos turistas ignoran las normas de tránsito, porque parquean sus vehículos en cualquier lugar y en ocasiones se han puesto molestos con los agentes de migración, porque consideran que el adhesivo que recibieron en la frontera les inhibe de todo control, lo cual contraría el espíritu

del Acuerdo Bilateral, porque si alguna autoridad considera que debe efectuar un nuevo chequeo de documentos, está en pleno derecho de hacerlo, porque así está determinado.

Considero que esta modalidad implantada para el tránsito de turistas, está dando lugar a que ingresen al país personas o elementos, con finalidad negativa: delincuentes, traficantes de drogas, elementos subversivos, etc., que constituyen un grave atentado contra la Seguridad Nacional y que por lo mismo debe poner en alerta, tanto a las Fuerzas Armadas como a la Policía Nacional, puesto que en los últimos tiempos, se han producido una serie de hechos delictivos que han venido a perturbar la tranquilidad de las ciudades en todo el país.

Advertimos un clima de inseguridad cada vez más tenso, sus causas son varias: foráneas y propias; tomadas como fenómenos, internacionales, nos afectan de una manera directa.

La violencia cruza nuestras fronteras y no es un sentido metafórico, sino real y ello sucede, no por azar, sino de conformidad con una lógica implacable; en muchos sentidos se podría argumentar, que el Ecuador es un país indefenso, no solo porque sus mecanismos de control son limitados, sino porque somos confiados en exceso, ingenuos en muchos aspectos y en definitiva, víctimas ideales para la delincuencia internacional.

Es necesario reforzar los mecanismos de seguridad, se debe apoyar a las instituciones que cumplen esta tarea; lo peor que puede ocurrir cuando un país enfrenta situaciones de alto riesgo social, es que se tenga el caso de la presencia perturbadora de autoridades, jueces y miembros de la Fuerza Pública corruptos. La Policía tiene una fuerte actividad frente a la creciente demanda de la comunidad, la expansión de la ciudades y la difusión del delito, alimentada en gran medida por la pobreza y la pérdida de los valores morales.

Las limitaciones económicas han impactado también en la Institución Policial, carece de equipos, medios de movilización y comunicación, se impone la necesidad de que su personal sea altamente capacitado, que disponga del material suficiente; tarea fundamental del Estado, debería ser conseguir mejoras cualitativas en la Policía Nacional, ello supone una acción firme, que sin desconocer los programas alcanzados ni el enorme sacrificio de esta difícil profesión, se la ubique en la senda de elevadas metas de perfeccionamiento y desarrollo.

6.2.2. Comercio ilícito de mercancías, genera el contrabando.

Ente las varias tareas que debe cumplir la Policía Militar Aduanera, están la represión del contrabando, dentro del ámbito nacional y la conservación de los intereses

económicos del Estado, y el mantenimiento de la Seguridad Nacional, en coordinación con las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional.

El Art. 113, de la Ley Orgánica de Aduanas, define al Contrabando: "el hecho de introducir al país o tratar de hacerlo o transportar por cualquier vía, mercancías no manifestadas en los documentos de embarque, cuando este documento es exigible, la tenencia injustificada de mercaderías extranjeras sin la documentación legal, la introducción de mercaderías o medios de transportación legal, la permanencia de los vehículos ingresados con facilidades en el tráfico turístico, fuera de los plazos previstos, así como la venta, cesión, traspaso y matrícula sin la correspondiente autorización".

Defraudación: "La introducción o salida de mercadería de prohibida importación o exportación o sin la autorización previa cuando sea exigible, aunque se lo hiciere bajo control aduanero".

Estas constituyen infracciones aduaneras, porque mediante acción u omisión, violan normas sustantivas o adjetivas, que regulan el ingreso o salida de mercaderías por las fronteras, por los mismo deben ser sancionadas.

Las aduanas en el país, casi siempre

han estado sujetas a cuestionamiento, porque constituyen un Organismo que por la función de control que ejercen, está en la mira de la ciudadanía, entonces cualquier anomalía que se produce, adquiere caracteres de escándalo. Como en todo servicio público, la Aduana tiene excelente personal idóneo y calificada y tampoco pueden faltar miembros que no vacilan ante nada para tratar de obtener beneficios de carácter personal.

Los medios de comunicación social, con mucha razón han dejado escuchar sus reclamos, frente a hechos ocurridos al inicio de este año, cuando por la frontera sur, por los destacamentos de Huaquillas y Macará, se dice han ingresado algunos camiones llenos de latas de sardinas peruanas, que aparte de ser un producto de prohibida importación, presentaba la característica de no estar apto para el consumo de la ciudadanía; sin embargo dichos vehículos, entraron y circularon por las carreteras del país con su carga mortal.

En la misma frontera con el Perú, se produce un fenómeno que se ha institucionalizado, ya que, mientras en nuestro país existe escasez de alimentos e insumos para la producción de bienes y servicios, que provoca especulación y elevación de precios, por ese mismo sector se desplazan sin control, grandes cantidades de gasolina, kerex, cemento, harinas, carne faenada, etc., a través de puentes rústicamente contruidos

en una verdadera "labor de hormigas", durante las 24 horas del día; gasolina y diesel, llevan en tanques pequeños, porque en el país del sur, cuestan el doble de lo que se paga en el Ecuador.

Los productos elaborados y electrodomésticos, pasan a ser vendidos en Aguas Verdes, porque el Perú ha prohibido las importaciones, para evitar la salida de dólares.

Los chuteros o matuteros, como se les denomina a quienes se dedican a esta labor, son contrabandistas, realizan su actividad sin ningún problema y los productos los transportan por diferentes medios: bicicleta, lomo de mula, etc.

De igual manera, los cambistas venden intis a cambio de sures y los transforman en dólares, este negocio produce excelentes ganancias.

Los pobladores del cordón fronterizo, al no tener fuentes de trabajo, no les queda otra cosa que dedicarse al contrabando, lo que va en detrimento del consumo interno ecuatoriano.

En la frontera con Colombia, la situación económica, se ha agravado notablemente, a raíz del sismo de marzo de 1987; mientras la economía colombiana se ha recuperado, la situación ha determinado el incremento del contrabando, debido a que los productos ecuatorianos, son más baratos que sus similares del país vecino, causando una demanda

que ha producido el desabastecimiento de artículos indispensables en las provincias del Carchi e Imbabura, de esta manera Ipiiales ha dejado de ser líder de las actividades comerciales, mientras Tulcán se convertía en la bodega de los colombianos.

Según criterio de las autoridades aduaneras, el trabajo de "hormiga", que permite pasar "legalmente" los productos ecuatorianos a través del Puente Internacional de Rumichaca, es voluminoso de allí, ya es fácil internarlo a otros sectores del país vecino.

Una frase nos sintetiza el resultado de esta dramática situación: "Ese es el espejo del comercio fronterizo", a esto se puede añadir que si no existe moralidad ni ética, ninguna medida de control puede ser efectiva.

Profundos análisis se han hecho sobre aquello que está ocurriendo, se han analizado las causas que la han forjado y así se afirma, que son dos fundamentales:

1.- Es resultado del permanente incremento de los precios de los productos;

2.- Está íntimamente ligado con el levantamiento de restricciones, de las medidas de control, que ha permitido que los productos transiten libremente hacia Colombia.

Se ha propuesto la aplicación efectiva

del Convenio Binacional, que determinaría la venta de la canasta familiar una sola vez al mes y no todos los días: "Para facilitar el recíproco abastacimiento de productos alimenticios de consumo doméstico, destinados exclusivamente a los habitantes de la zona fronteriza, se permite el libre tráfico fronterizo de dichos bienes que circularán en la extensión territorial, que para estos efectos serán de quince kilómetros, contados desde la línea de frontera. El monto mensual de bienes que podrá transportar libremente una persona será no mayor de diez mil sucres o su equivalente en pesos colombianos. Exclúyense expresamente de la canasta familiar, por parte del Ecuador, los combustibles, aceites comestibles, harina de trigo y arroz. Las mercaderías que se internaren más allá del límite territorial antes señalado, estarán sujetas al régimen establecido en las legislaciones correspondientes".

Se han surgido otro tipo de posibles soluciones, como el de implantar un sistema de aforo rápido en el Puente Internacional de Rumichaca, sin retiro de productos, pero si pagando una pequeña cantidad de dinero, como impuesto.

Otra idea conlleva realizar una intensa campaña de concientización en la ciudadanía, para hacer conocer sobre las consecuencias negativas, que el contrabando produce a la economía del país.

Finalmente se insiste, en que debe

haber un profundo concepto de moralidad, para defender los intereses del país, por parte de quienes tienen la obligación de llevar dicho control.

6.2.3. Narcotráfico y Delincuencia

Ante la necesidad de detener el auge delincencial y el narcotráfico, debe analizarse en primer lugar el problema de la delincuencia en el país, que es más general y tiene varias etapas: prevención, control, investigación y detención, luego vienen las de juzgamiento y de ejecución de penas.

La solución para tratar de evitar la delincuencia, no consiste en el incremento de las penas, ni en lograr mayor severidad de las leyes, al contrario, debe combatiérsela desde sus raíces.

Se ha considerado que su origen tiene aspectos económicos: la angustia, el empobrecimiento, la desocupación, que son fenómenos que no se podrán paliar con solo adoptar medidas de prevención del delito; corresponde al Gobierno afrontarlo en su verdadera esencia y por lo mismo tiene que proporcionar fuentes de trabajo, generar ingresos, etc. y de esa manera garantizar la supervivencia de la sociedad ecuatoriana.

el uso ilícito de estupefacientes por otra parte, ha causado gravísimos daños a la juventud, el narcotráfico está vinculado a diseños y acciones dirigidas a subvertir el orden jurídico y la paz social de los países.

Es necesario el urgente establecimiento de mecanismos idóneos, para combatirlo y se ha señalado a esta actividad como "un crimen contra la humanidad"; las formas de narcotráfico han rebasado los límites de acciones aisladas de los Estados, por lo que urgen acciones multilaterales destinadas a combatir el narcotráfico y actividades conexas o relacionadas.

Se pretende estructurar una acción legislativa internacional, capaz de orientar una labor eficaz contra el narcotráfico, más allá de las fronteras nacionales, así como aplicar sanciones a los responsables, sea cual fuere el lugar en donde se encuentren; este problema ha alcanzado niveles alarmantes en el continente americano, perjudicando a la juventud, debilitando en consecuencia la capacidad de progreso de los pueblos de la región.

El poder de las mafias narcotraficantes, no solo es capaz de corromper a figuras políticas y altos militares como en el reciente caso de Cuba, sino que además logra deteriorar el sistema policial, penal y judicial.

La estrategia central a ser canalizada, para combatir especialmente la siembra y el tráfico de estupefacientes, debe complementarse con personal policial y de aduanas, bien entrenados y equipados para detectar las drogas, que normalmente pasan de contrabando por las fronteras; a ésta, se la puede calificar como "lucha de David contra

Goliat".

Una de las etapas del problema delin-
cuencial, corresponde a la Función Jurisdic-
cional, para ello se necesitan, reformas
que permitan agilizar y simplificar la
administración de justicia, para enfrentar
los brotes de inmoralidad e incorrección
que han aparecido, en diferentes lugares
del país.

A propósito, el Presidente de la Corte
Suprema de Justicia, ha manifestado: "Para
los creyentes es menester recordar, entre
otras muchas citas, el tremendo y alecciona-
dor mensaje de los profetas de la antigüe-
dad. Amos manifestaba: Ay de ustedes que
transformen las leyes en algo tan amargo,
como el ajeno y tiran al suelo la justicia.
Ustedes odian al que defiende lo justo
en el tribunal y aborrecen al que dice
la verdad. Pues bien, ya que ustedes han
pisoteado al pobre, exigiéndole una parte
de su cosecha, esas casas de piedra caotea-
das que edifican, no las van a ocupar y
de esas cepas escogidas que ahora plantan
no probarán el vino. Pues yo se que son
muchos sus crímenes y enormes sus pecados,
opresores de la gente buena, que exigen
dinero anticipado y hacen perder su juicio
al pobre en los tribunales".

En verdad nada puede lograrse, sin
la vigencia real de la autonomía de la
Función Jurisdiccional, que supone indepen-
dencia económica y la aplicación e interpre-
tación recta y uniforme de la ley, en confor

midad con las exigencias sociales.

" Es evidente que el sistema judicial está envejecido y que necesita una dosis de modernidad y actualización, no solo legal sino también en el aspecto material; si no se cumple con eso, entonces las cárceles continuarán repletas de presos sin sentencia, los tramposos sin pagar sus deudas y muchos delincuentes en cómoda impunidad".

El auge delictivo no es un fenómeno que se ha presentado en el Ecuador, sino en todos los países del mundo, el fenómeno de la incursión de maleantes extranjeros especialmente a través de la frontera norte con Colombia, debe ser analizado exhaustivamente, porque según se ha manifestado, tiene dos caras: por una parte, el incremento de turismo hacia nuestro país y al mismo tiempo el fenómeno negativo, el ingreso por la frontera, de gente no calificada, lo que ha constituido motivo de honda preocupación.

6.2.4. Debilidad de nuestra Diplomacia

Para abordar este punto, me va a servir de base el Oficio No. 4-1-362/86, fechado 10 de abril de 1986, suscrito por el Embajador del Ecuador en Colombia, Bogotá, Rodrigo Valdez, dirigido al entonces Canciller de la República, Dr. Edgar Terán:

"El Gobierno colombiano, expidió nuevas normas que regulan el ingreso y permanencia

de ciudadanos extranjeros en este país".

"La tarjeta de turismo con automóvil para extranjeros de países vecinos, será expedida por tres meses y tendrá validez para dos entradas".

"Los extranjeros que ingresen al país, podrán solicitar visas por 90 días, pero tendrán que salir al finalizar ese período. No podrán renovar dichas visas, como sucedía anteriormente y serán deportados al permanecer más del tiempo señalado".

"En relación con las multas, se produjeron cambios radicales en los valores, tales como: de medio a cinco salarios mínimos, por no dar aviso del cambio de lugar de residencia y sitio de trabajo o demorar más de 30 días en renovar la cédula de extranjería. Por suministrar informaciones falsas al inscribirse en hoteles o similares y por permanecer más del tiempo señalado en el país con visa vencida".

"Se multará de tres a ocho salarios mínimos a quienes celebren contratos de trabajo ficticio, con el fin de que los interesados puedan adquirir visa o para solicitar la devolución del depósito migratorio y el cambio o adición de profesión. Entre otras causas, se impondrán multas de cinco a doce salarios a las empresas de transporte aéreo, marítimo, fluvial o terrestre, por cada extranjero que transporten sin la documentación legal correspondiente y de cinco a quince salarios, cuando las empresas

transportadoras saquen ilegalmente extranjeros del país.

"Las causales para deportar extranjeros, son fundamentalmente relacionadas con la permanencia en Colombia, por tiempo superior al señalado o que hayan sido multados por dos ocasiones, por infringir normas establecidas. Asimismo, a quienes ingresen como turistas y ejerzan actividades lucrativas, como a aquellos extranjeros que propicien el ingreso y favorezcan la permanencia ilegal de otras personas".

"Como se observa, las autoridades colombianas han endurecido las exigencias y penas para los extranjeros en este país, posición que NO SE COMPADECE CON EL SISTEMA DE EXPORTACION DE CIUDADANOS COLOMBIANOS QUE VIAJAN AL EXTERIOR ILEGALMENTE Y QUE SON PROTEGIDOS POR SUS REPRESENTANTES DIPLOMATICOS Y CONSULARES AUN HALLANDOSE EN SITUACION DE PERMANENTE VIOLACION DE LAS LEYES EXTRANJERAS, que ahora internamente se condena con tanta vehemencia".

"Tratándose de ecuatorianos residentes en este país, múltiples son los casos en que esta Misión tiene que intervenir para EVITAR ABUSOS PECUNIARIOS contra aquellos por hallarse indocumentados. Es un hecho que el compromiso suscrito por los dos Gobierno, en el Acta de Quito, favoreció exclusivamente a los colombianos ilegalmente establecidos en el Ecuador. Por su parte, los ecuatorianos que se hallan en esa misma

situación en Colombia, no han podido acogerse a ese beneficio, por múltiples razones que sería conveniente analizar con detenimiento y luego plantear una reunión binacional, para encontrar justas soluciones a estos problemas".

Del texto de la comunicación arriba transcrito, podemos anotar las siguientes situaciones:

- El acuerdo Bilateral Ecuador-Colombia, de octubre de 1977, para regular el tránsito de personas y vehículos entre los dos países, ha sido suscrito para beneficio exclusivo de los intereses del país del norte, el Ecuador, ha sido perjudicado en toda la extensión de la palabra, ésto no se puede aceptar, pues de acuerdo al Derecho Internacional debe haber buena fe y reciprocidad de las partes en todo aquello que hubiesen convenido de mutuo acuerdo.

- Se desprende que ha habido debilidad de parte de la diplomacia ecuatoriana, al haber aceptado firmar un Acuerdo, en donde el Ecuador queda burlado y ha servido de plataforma para que Colombia pueda legalizar la situación de sus nacionales asentados ilícitamente en nuestro país. La diplomacia colombiana nos demuestra un mejor desenvolvimiento, mayor experiencia y una mejor estrategia para este tipo de actividades diplomáticas.

- No es posible que Colombia practicamente desconozca el Acuerdo, al dictar una reglamen

tación migratoria, en donde se dan disposiciones contrarias a aquello que se aprobó en el Acuerdo, pregonan una cosa y practican otra, esto deja en desventaja a nuestros compatriotas en territorio extranjero.

- La aplicación de multas y sanciones, no está de acuerdo con la reciprocidad de las reglamentaciones internas, que deben regir por igual a los nacionales de los dos países, porque si en el Ecuador, nuestra Ley trata con benevolencia al extranjero, allá sucede lo contrario y más bien se lo presiona para su cumplimiento o se lo sanciona drásticamente con multas o la deportación, lo cual no es justo.

- No se puede aceptar demasiada drasticidad con los extranjeros, cuando conocemos que sus nacionales que salen a otros países, en buen número son ilegales e indocumentados y a pesar de ello sus representantes diplomáticos o consulares intentan justificarlos, a sabiendas de que están violando disposiciones legales.

- En los Convenios firmados con el Perú, de igual manera, ocurre algo similar, a pesar de que rigen documentos bilaterales, en la práctica, existe un celo marcado para su aplicación, todo se hace en forma medida y calculada y verdaderamente no responden a un sentimiento integracionista de buena vecindad, que debe haber entre países de la Subregión Andina.

- Considero que para mantener esta clase

de Acuerdos o Convenios, en las condiciones anotadas, es preferible denunciarlos o que se exija una prolija revisión de lo que ocurre en la práctica, porque en caso contrario se está lesionando la dignidad nacional.

- El Ecuador debe analizar sus procedimientos en cuanto a la diplomacia se refiere, debe preparar gente que se dedique por entero a la defensa de los sagrados intereses nacionales, que no vayan con un espíritu entreguista y que cuando de discutir los problemas se trate, que lo hagan con altura.

7. CONCLUSIONES

1.- La firma de acuerdos bilaterales entre países limítrofes, es un paso positivo y de buena voluntad, que conduce a una gran unidad para obtener mejor desarrollo, reviste mayor importancia, cuando los Mandatarios son los que impulsan esta situación que busca la integración de los pueblos.

2.- La vinculación de los pueblos a través de Tratados, debe hacerse de acuerdo con el Derecho Internacional, por lo mismo tiene que encuadrarse dentro de la buena fe de las partes y la obligación de cumplir los compromisos adquiridos.

3.- La Integración facilita el comercio, el tránsito de personas y vehículos, etc., obliga a la implementación de programas concretos de desarrollo socio-económico y a mejoramiento del nivel de vida.

4.- Para el mantenimiento de la integridad territorial, deben establecerse fronteras vivas, el Gobierno debe propiciar incentivos y estímulos, para que los ecuatorianos trabajen en forma normal y en un ambiente de seguridad.

5.- El turismo propaga el nivel de cultura y progreso de los habitantes de un país, establece corrientes de amistad y armonía entre los pueblos. De él se pueden obtener buenos ingresos de divisas y ocupación para muchas personas, es un medio de enriquecimiento económico y de conquista moral, por ello tiene prioridad en los Planes de Desarrollo del Gobierno.

6.- El adhesivo o steaker, tiende a canalizar y aprovechar racionalmente, la afluencia turística

exterior, a presentar una buena imagen al turista y evitarle las molestias de los sucesivos chequeos de parte de autoridades migratorias, aduaneras y de tránsito, y por sobre todo una grata permanencia en el país; ésto no significa que no se sometan a una nueva revisión de documentos en cualquier lugar, por parte de las autoridades.

7.- El transporte terrestre, se ha convertido en auxiliar fundamental del comercio, es la base esencial del desarrollo de los pueblos y ha contribuido en gran escala, a la formación de núcleos sociales, su acción desarrolla la infraestructura vial en el país.

8.- Los pobladores de las zonas fronterizas, se dedican a la práctica del contrabando, actividad que atenta contra la economía del país, por lo mismo debe ser eliminada.

9.- Definitivamente a la delincuencia y al narcotráfico se debe combatirlos, implementando mecanismos idóneos, porque han alcanzado niveles alarmantes, en especial el narcotráfico que perjudica a la juventud y que debilita la capacidad de progreso de los pueblos.

10.- El turismo presenta dos fases, la que atrae turistas y deja divisas en el país y aquella que lamentablemente facilita el ingreso de personas indeseables, delincuentes, que han venido a constituirse en el azote de nuestros pueblos.

11.- Los Acuerdos Bilaterales que el Ecuador ha suscrito, no satisfacen nuestros intereses y aspiraciones, pues luego de analizarlos, conocemos que

la otra parte fue la beneficiada.

12.- Del estudio de estos acuerdos se desprende que ha habido una lamentable falla de nuestra diplomacia, la cual ha perjudicado notablemente a nuestro país, el Ecuador.

8. RECOMENDACIONES

1.- Buscar mantener, que el impulso que dió origen a -
tratados, no desmayer y cumplan los propósitos a
base de buena voluntad y apoyo mutuo.

2.- Alcanzar que los países comprometidos en un
Tratado, se encausen dentro de las disposiciones
del Derecho Internacional, porque de no hacerlo
así, las buenas intenciones quedarán relegadas.

3.- Conviene que la integración continúe con la
implementación de programas concretos de desarrollo,
para que de esta manera justifique sus objetivos y rea-
lizaciones.

4.- Debe darse un apoyo completo a todos los planes
que conduzcan a la implementación de fronteras vivas,
que son la base de la integridad territorial.

5.- El Gobierno debe fomentar el turismo, para que
alcance un alto nivel de desarrollo y cumpla con
los fines que persigue.

6.- Los extranjeros deben comprender que el adhesivo
o steaker, no los releva del cumplimiento de sus
obligaciones y que las autoridades tienen derecho
a revisar sus documentos, cuando el caso lo requiera.

7.- Es necesario que las autoridades, busquen el
mejoramiento y la optimización del transporte, para
que siga constituyendo puntal en el desarrollo de
los núcleos sociales.

8.- Deben implementarse medidas adecuadas que posibi-
liten la eliminación del contrabando, que afecta
al Estado ecuatoriano.

9.- Conviene que se planifique en una forma metódica y de acuerdo a la legislación vigente, conjuntamente con las instituciones que luchan contra el narcotráfico y la delincuencia, para la implementación de medidas que tiendan a contrarrestar esos males.

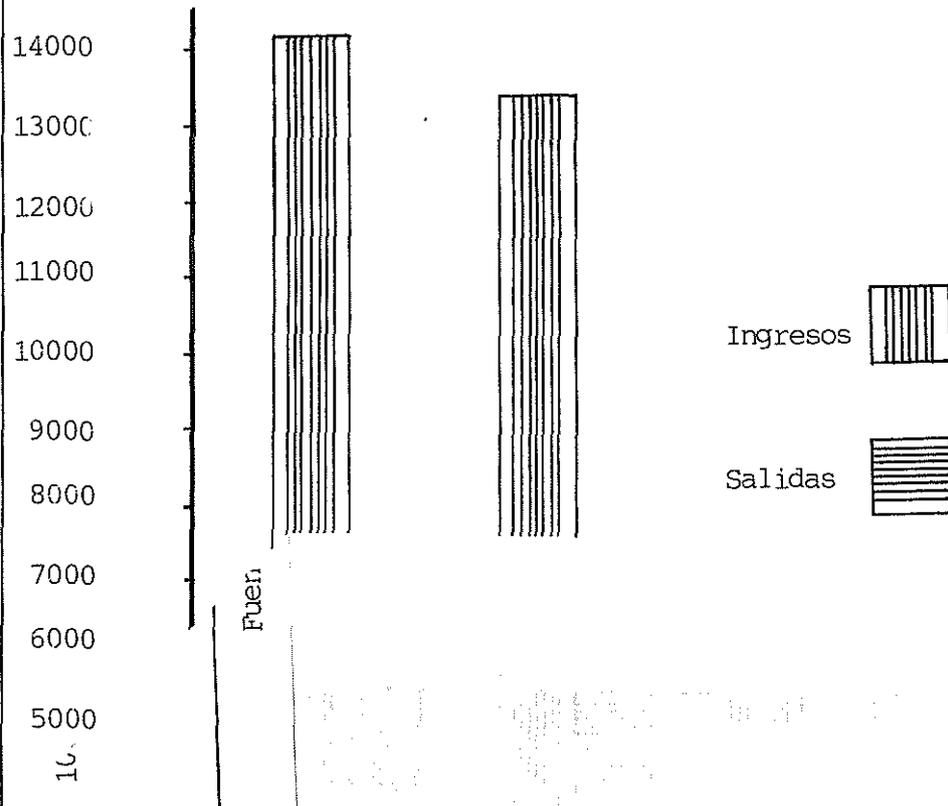
10.- Es importante que se tomen las medidas del caso, para evitar el fácil acceso de personas indeseables al país, por lo tanto es necesario incrementar los medios y materiales que para el efecto requiere la Policía Nacional.

11.- Es de imperiosa necesidad, que la Cancillería tome en cuenta las situaciones negativas que se han producido en los tratados, tomando como base la igualdad jurídica de los Estados, para que en el futuro no vuelvan a repetirse.

12.- Es conveniente que a nuestros diplomáticos se los capacite de la mejor manera, de modo que se conviertan en verdaderos profesionales y de esa forma cumplan a cabalidad la obligación de defender nuestros intereses patrios.

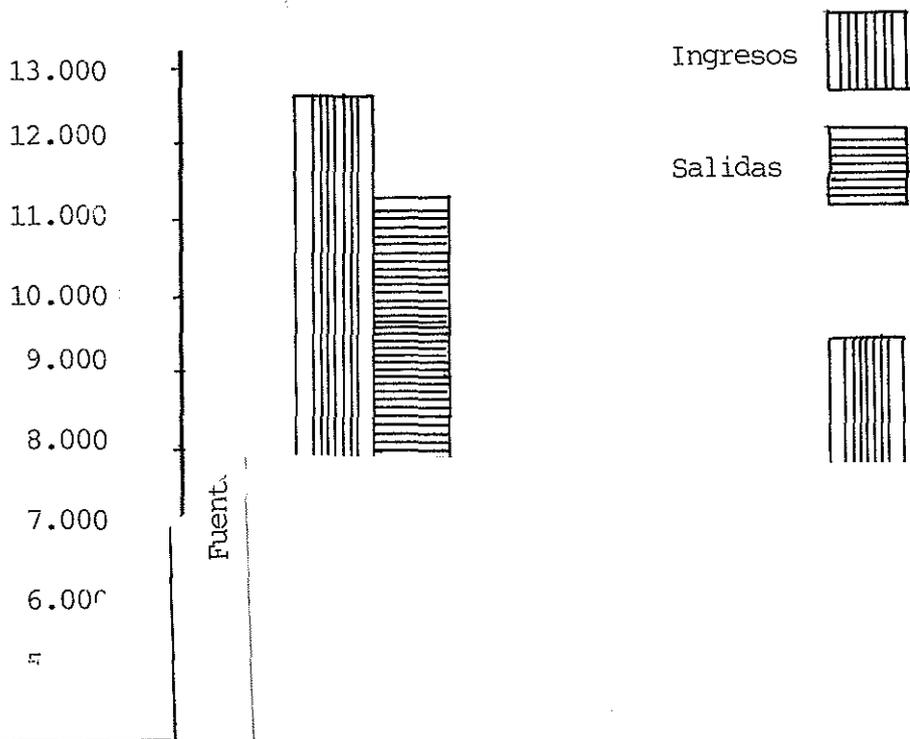
INGRESO Y SALIDA DE CIUDADANOS COLOMBIANOS, POR
FRONTERAS TERRESTRES ECUATORIANAS, DURANTE E

MESES	t o t a l		RUMICHACA		HUAQUILLAS		Ent
	Etra.	Salida	Entra.	Salida	Entra.	Salida	
t o t a l	141511	14056	134823	11596	2242	2235	
ENERO	13056	2657	12433	2345	575	294	
FEBRERO	5925	870	5716	700	170	164	
MARZO	9910	821	9751	665	119	150	
ABRIL	6926	865	6771	760	114	95	
MAYO	5937	629	5807	520	82	100	
JUNIO	11319	799	10702	565	126	206	
JULIO	17680	1352	16933	996	234	231	
AGOSTO	22683	2347	21906	2173	216	155	
SEPTIEMBRE	10090	1078	9293	996	156	80	
OCTUBRE	10046	790	9207	672	91	118	
NOVIEMBRE	7539	619	6811	481	120	136	
DICIEMBRE	20400	1229	19493	723	239	506	



INGRESO Y SALIDA DE CIUDADANOS PERUANOS, POR MESE
TERRESTRES ECUATORIANAS DE MIGRACION DE

	t o t a l		RUMICHACA		HUAQUILLAS	
	Entra.	Salida	Entra.	Salida	Entra.	Salida
t o t a l	12601	11245	3141	5643	9359	5515
ENERO	1209	1124	272	633	951	487
FEBRERO	1014	1005	270	487	741	511
MARZO	1043	928	226	467	810	451
ABRIL	1003	857	252	422	744	422
MAYO	863	668	187	325	671	338
JUNIO	762	735	168	364	587	363
JULIO	1049	806	261	354	780	445
AGOSTO	961	934	203	449	758	485
SEPTIEMBRE	1120	943	333	448	771	484
OCTUBRE	956	836	162	425	777	403
NOVIEMBRE	1025	916	176	581	830	327
DICIEMBRE	1576	1493	632	688	939	799





REPUBLICA DEL ECUADOR
TARJETA DE CONTROL MIGRATORIO FORMULARIO

FD 107848719 1DZ1
718

NO. DE CEDULA DE IDENTIDAD Y/O CIUDADANIA	6370979	1.- DIPLOMATICO	3.- EST
	NO. DE PASAPORTE	2.- OFICIAL	4.- ORI
CLASE DE PASAPO:			

Bruno	Arnold	Hofstette
PATERNO	MATERNO	
APELLIDOS		NO

17	67	Suiza 227	Suizo
MES	AÑO	NACIONALIDAD	CODIGO
FECHA DE NACIMIENTO		PAIS DE NACIMIENTO	CODIGO

Electricista 855	Tulcan	Quito
OCUPACION	PTO. EMBAQUE PASAJEROS QUE LLEGAN	PTO. DESEMBARQUE PASAJEROS QUE LLEGAN
CODIGO	CODIGO	CODIGO

S - M - 172

FD 107848719

Al salir del Ecuador deposite esta Tarjeta en las Oficinas de MIGRACION.

ADMISION.-

PROCEDIMIENTO EN LOS PUERTOS INTERNACIONALES DE LA

Para la entrada de toda clase de personas, excepto para el Tránsito Directo Vecinal Fronterizo T-IV- Artículo No. 12, Categoría Número 10 de la Ley de

SOLO PARA USO OFICIAL

E C U A D O R
POLICIA - MIGRACION

17 JUL 1989

60-d

E C U
POLICIA

12

012

S R T D

FORM EF-2

VA/975.



REPUBLICA DEL ECUADOR

MINISTERIO DE FINANZAS Y CREDITO PUBLICO

CIENT SUCRETES

1 0913562666 N° CEDULA CIUDADANIA		2 LEON AROSEMENA ALFONSO APELLIDOS: PATERNO MATERNO NOMBRES	
6 39107 PASAPORTE ORDINARIO , NUMERO CLASE		7 TURISMO MOTIVO DEL VIAJE	
9 PERMISO MILITAR NUMERO MES AÑO		10 DOMICILIO EN EL PA CUENCA-AZUAY CIUDAD CALLE NUMERO	
12 ESTUDIANTE PROFESION		13 COMPROBANTE DE PAGO DEL IMPUESTO 0354843 S/. 5.400,00 1989.0 NUMERO CANTIDAD	
15 INSTRUCCION PRIMARIA SECUNDARIA SUPERIOR ESPECIAL		16 SOLO PARA ECUATORIANOS RES CIUDAD Y PAIS EN QUE RESIDE N° CARNET DE RES	

ESPECIE VALORADA

FORMULARIO DE CONTROL MIGRATORIO DNM 170

Nº 414270

Comandante

Ministro de Finanzas y Crédito Público

17		18
Cuenca, Julio 11 de 1989		133
LUGAR Y FECHA DE EXPEDICION DEL FORMULARIO		
19		20



REPUBLICA DEL ECUADOR

LIGRETA DE PASOS POR ADUANA Nº 36

Bogotá, abril 21 de 1989
CIUDAD Y FECHA DE EXPEDICIÓN

GSTAVO MORALES LISCANO
NOMBRE DEL TITULAR

PASAPORTE O CEDULA No. 19.058.053

PASE O LICENCIA DE CONDUCCION No. 0385155

.....
NOMBRE DEL CONDUCTOR AUTORIZADO

PASAPORTE O CEDULA No.

PASE O LICENCIA DE CONDUCCION No.

CARACTERISTICAS DEL VEHICULO

PLACAS No. EW 2265 MARCA LAND R

TIPO JEEP MODELO 74

COLOR VERDE MARTEL RADIO 1100

MOTOR No. E25312874

SERIE No. E45317503

OBSERVACIONES:

MINISTERIO DE FINANZAS

COMANDANCIA GENERAL DE LA
POLICIA MILITAR ADUANERA

II DEPARTAMENTO
"INFORMACIONES"

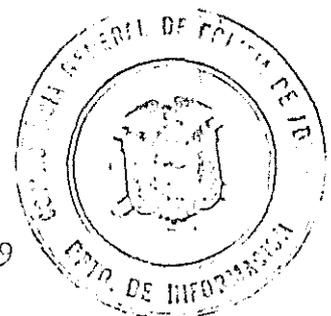
CUADRO DE CAPTURAS DE DROGAS

CLASE DE DROGA:	AÑO	TOTAL	
MARIHUANA	1.984	44,779	kilos
MARIHUANA	1.985	126,919	kilos
MARIHUANA	1.986	103,022	kilos
MARIHUANA	1.987	30,786	kilos
MARIHUANA	1.988	20,700	kilos
MARIHUANA	1.989	13,600	kilos

PASTA DE COCAINA	1.984	0,512	kilos
PASTA DE COCAINA	1.985	242,725	kilos
PASTA DE COCAINA	1.986	6,346	kilos
CLORHIDRATO DE COCAINA	1.986	325,000	kilos
BAJUCO	1.986	0,233	kilos
PASTA DE COCAINA	1.987	17,316	kilos
CLORHIDRATO DE COCAINA	1.987	0,290	kilos
BAJUCO	1.988	3,921	kilos
PASTA DE COCAINA	1.989	14,000	kilos
CLORHIDRATO DE COCAINA	1.989	70,000	kilos

PUNTO: POLICIA MILITAR ADUANERA

Quito, 13 de Julio de 1.989



MINISTERIO DE FINANZAS

COMANDANCIA GENERAL DE LA
POLICIA MILITAR ADUANERA

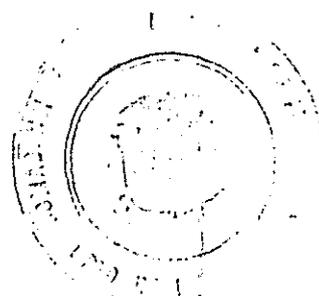
II DEPARTAMENTO
"INFORMACIONES"

CUADRO TOTAL DE CAPTURAS DE PRECURSORES

CLASE DE PRECURSOR:	AÑO	CANTIDAD
ACETONA	1.987	6.930 glns.
ACIDO CLORHIDRICO	1.987	400 glns.
SOSA CAUSTICA	1.987	20.000 libras
ETILENO GLICOL	1.987	495 glns.
SOSA CAUSTICA	1.988	1.600 kgs.
ACETONA	1.988	13.685 glns.
TINER	1.988	1.100 glns.
ACIDO SULFURICO	1.989	820 glns.
ACETONA	1.989	660 glns.
SOSA CAUSTICA	1.989	3.360 kgs.

FUENTE: POLICIA MILITAR ADUANERA

Quito, 13 de Julio de 1.989



LES ESTADISTICOS SEGUN NUMERO DE DETENIDOS, DECOMISO DE DROGA, DINEROS

Y VEHICULOS INCAUTADOS DURANTE EL AÑO DE 1989

DECOMISO DE DROGRA (GRMS)			DINEROS INCAUTADOS				VEHICULOS	
COCAINA	MARIHUANA	CLORHI - DRATO	SUCRES	DOLARES	PESOS	SOLES	CARROS	MOTOS
30.590,81	145.113,9	14.506	4'017.290	17.709	443.531	15.600	22	4

USTANCIAS QUIMICAS INCAUTADAS DURANTE

EL AÑO 1988

Q U I M I C O S					
ACETONA (litros)	TIÑER (litros)	ETER (litros)	A.SULFURI RO(litros)	PERMANGA- NATO(lbs)	BASUCO (gramos)

B I B L I O G R A F I A

- 1.- Geografía General del Comercio y de las Comunicaciones. Tomo IV. Barcelona-España 1959.
- 2.- Política Exterior del Ecuador, Evolución, Teoría y Práctica. Dr. Francisco Carrión Mena. Quito-Ecuador. 1986.
- 3.- Manual de Extranjería. Problemas Legales de Extranjeros. Dr. Alfonso Barrera Valverde. Quito-Ecuador.
- 4.-Práctica de Extranjería. Dr. Jenner Larreátegui Russo. Quito-Ecuador. 1976.
- 5.- Derecho Internacional Privado, Leonel Perezniето Castro. Méjico.
- 6.- Derecho Internacional Privado. Alvaro Lecompte. Bogotá-Colombia. 1979.
- 7.- Derecho Constitucional Ecuatoriano. Dr. Julio Tobar Donoso y Monseñor Juan Larrea Holguín. Quito-Ecuador. 1979.
- 8.- Diccionario de Derecho Usual. G. Cabanellas. Buenos Aires-Argentina.
- 9.- Código Civil del Ecuador.
- 10.- Acuerdo de Cartagena.
- 11.- Vademecum de Tránsito. Dr. Guillermo Jijón V. Quito-Ecuador. 1988.
- 12.- Sociología Política. Maurice Duverger. Barcelona-España. 1981.
- 13.- Ley de Extranjería y Reglamento.

- 14.- Ley de Migración y Reglamento.
- 15.- Acuerdo para regular el Tránsito de Personas y Vehículos, entre Ecuador y Colombia. 1977 Reglamento 1978.
- 16.- Convenio para el Tránsito de Personas en la Zona Fronteriza Peruano-Ecuatoriana. Reglamento 1972.
- 17.- Convenio para el Tránsito de Vehículos en la Zona Fronteriza Peruano-Ecuatoriana. Reglamento 1972.
- 18.- Instrumento Constitutivo del Comité Binacional Colombo-Ecuatoriano de Facilitación Turística.
- 19.- Directiva de la Policía Nacional para el uso del steaker.
- 20.- Informes al Director Nacional de Migración sobre el uso del steaker.
- 21.- Ley Orgánica de Aduanas
- 22.- Revista PHP Enero 1988-Julio 1987
- 23.- Informes del MICIP. 1987-88
- 24.- Revistas Visión.
- 25.- Editoriales de los Diarios El Universo, El Comercio, Hoy.
- 26.- Enciclopedia Espasa. Tomos LXII y LXV.
- 27.- Registros Oficiales
- 28.- Informe a la Nación del Ministerio de RR.EE.
- 29.- Leyes de la Policía Militar Aduanera.
- 30.- Memorandum de Entendimiento de la Declaración de Rumichaca 1985.
- 31.- Declaración Conjunta de los Presidentes de Ecuador-Colombia. Junio 1989.
- 32.- Folleto Integración Vial: Columna Vertebral del

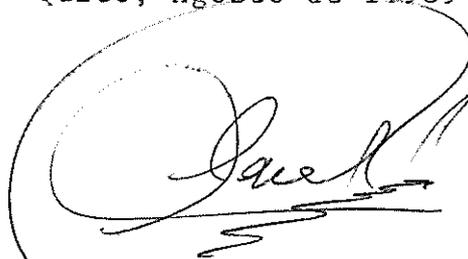
Comercio Andino.

33.- Estatuto de Tránsito Fronterizo de Personas, en la Zona Fronteriza Ecuatoriano-Colombiana. octubre 1984.

34.- Oficio de la Embajada del Ecuador a la Cancillería. 1986.

AUTORIZO AL INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
NACIONALES LA PUBLICACION DE ESTE TRABA
JO, BIBLIOGRAFIA Y ANEXOS, COMO ARTICULO
DE LA REVISTA O PARA LECTURA RECOMENDA-
DA.

Quito, Agosto de 1989

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'César Carrera Ch.', is written over a large, faint circular stamp or watermark.

Coronel de Policía de E.M. Ab. César Carrera Ch.

C U R S A N T E

