



Universidad de Los Andes.
Consejo de Estudios de Postgrado.
Núcleo Universitario “Dr. Pedro Rincón Gutiérrez”.
Centro de Estudios de Frontera e Integración (CEFI).
“Dr. José Manuel Briceño Monzillo”.
Maestría en Fronteras e Integración.

**BARRERAS FÍSICAS Y TÉCNICAS AL COMERCIO EN LA FRONTERA
TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER Y SU INCIDENCIA EN LA
INTEGRACIÓN REGIONAL SURAMERICANA.**

José Gregorio Torres Contreras. (Autor)
Ana Marleny Bustamante de Pernía. (Tutora)

San Cristóbal, mayo de 2018

c.c Reconocimiento



Universidad de Los Andes.
Consejo de Estudios de Postgrado.
Núcleo Universitario “Dr. Pedro Rincón Gutiérrez”.
Centro de Estudios de Frontera e Integración (CEFI).
“Dr. José Manuel Briceño Monzillo”.
Maestría en Fronteras e Integración.

**BARRERAS FÍSICAS Y TÉCNICAS AL COMERCIO EN LA FRONTERA
TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER Y SU INCIDENCIA EN LA
INTEGRACIÓN REGIONAL SURAMERICANA.**

Trabajo Especial presentado como requisito para optar al Título de Magíster Scientiae
en Fronteras e Integración.

José Gregorio Torres Contreras.
Cedula de identidad: V.- 18.860.766.
Tutora: Ana Marleny Bustamante de Pernía.

San Cristóbal, mayo de 2018

c.c Reconocimiento

www.bdigital.ula.ve **POR Y PARA THIAGO**

c.c Reconocimiento

Agradecimientos:

A mis padres por el incondicional apoyo en todo mi proceso de formación como ser humano, como hijo, como padre y como profesional. Su constante guía llena de libertad, es lo que me ha permitido materializar mis sueños.

A mis padres académicos, Ana Marleny Bustamante y Francisco Javier Sánchez, quienes desde el primer momento me han guiado por el camino del aprendizaje, de la enseñanza, de la investigación, de la responsabilidad, del deber ser y de los buenos hábitos. De no ser por ellos, mi rumbo sería distinto.

A toda la familia CEFI, por haberme recibido con los brazos abiertos y permitirme ser un miembro más de este importante centro.

www.bdigital.ula.ve

c.c Reconocimiento

Tabla de contenido

Tabla de contenido	I
Resumen	III
Abstract.	IV
Capítulo I.....	1
Introducción	1
Objetivos de la investigación	7
Objetivo General	7
Objetivos Específicos.....	7
Justificación.....	7
Capítulo II.....	8
Revisión de la literatura: los estudios y la teoría sobre barreras físicas y técnicas	8
Antecedentes de la investigación	8
Bases teóricas	12
Relaciones internacionales.	12
Actualidad de la integración regional Suramérica	13
Teorías de la integración económica.....	18
Capítulo III.....	27
Metodología de la investigación	27
1. Arqueo bibliohemerográfico:.....	28
2. Exploratoria y diagnóstica:	28
3. Técnicas e instrumento de recolección de datos:	29

El escenario que se investiga.....	29
Capítulo IV	31
Barreras físicas y técnicas al comercio derivadas de la normativa aprobada por Venezuela (desde el ámbito unilateral, bilateral y Regional).	31
1. Evolución hasta 2015	31
2. Las BFT entre Venezuela y Colombia a partir de 2015.....	48
Barreras físicas:.....	49
Barreras técnicas:	57
Cambios en los costos temporales para el comercio internacional	67
Trámites de importación y exportación.....	68
Trámites para realizar Exportaciones desde Colombia.....	68
Trámites para Importar desde Venezuela.....	70
Trámites para Importar desde Colombia.....	73
Trámites para Exportar desde Venezuela.....	76
Capítulo V	81
La vigencia de las barreras físicas y técnicas en la frontera Táchira – Norte de Santander. Causas y beneficios de su eliminación.....	81
1. Causas de la vigencia de las barreras físicas y técnicas en la frontera Táchira – Norte de Santander:.....	81
2. Aportes de la superación de las barreras físicas y técnicas a la integración regional suramericana	87
Conclusiones y recomendaciones	89
Referencias bibliográficas.....	92

Universidad de Los Andes.
Consejo de Estudios de Postgrado.
Núcleo Universitario “Dr. Pedro Rincón Gutiérrez”.
Centro de Estudios de Frontera e Integración (CEFI).
“Dr. José Manuel Briceño Monzillo”.
Maestría en Fronteras e Integración.

**BARRERAS FÍSICAS Y TÉCNICAS AL COMERCIO EN LA FRONTERA
TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER Y SU INCIDENCIA EN LA
INTEGRACIÓN REGIONAL SURAMERICANA.**

José Gregorio Torres Contreras. (Autor)
Ana Marleny Bustamante de Pernía. (Tutora)

Resumen.

Las barreras físicas y técnicas al comercio internacional en la zona fronteriza Táchira (Venezuela) - Norte de Santander (Colombia) afectan la integración regional suramericana. La investigación lo demuestra al analizar las teorías de la integración regional, su evolución, las etapas de la integración económica y la eliminación de barreras como elemento consustancial a la integración regional, así como al evaluar el estado del arte de los procesos de integración en América Latina al explicar la forma que aquella ha tomado en Suramérica y específicamente entre Venezuela y Colombia. Además, se han examinado las medidas tomadas de manera unilateral por Venezuela y Colombia, bilateral por ambos países y en la Comunidad Andina para disminuir esos tipos de barreras al comercio en la zona fronteriza en estudio, pero a su vez, se explican las razones que las mantienen vigentes. Finalmente, se discuten los beneficios que genera eliminar las barreras físicas y técnicas al comercio en la frontera Táchira – Norte de Santander con respecto a la integración regional suramericana.

Palabras clave: Barreras físicas y técnicas, Integración Regional, Frontera, Táchira – Norte de Santander, Suramérica.

Universidad de Los Andes.
Consejo de Estudios de Postgrado.
Núcleo Universitario “Dr. Pedro Rincón Gutiérrez”.
Centro de Estudios de Frontera e Integración (CEFI).
“Dr. José Manuel Briceño Monzillo”.
Maestría en Fronteras e Integración.

**THE PHYSICAL AND TECHNICAL BARRIERS TO TRADE IN THE
TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER BORDER AND ITS INCIDENCE
IN THE SOUTH AMERICAN REGIONAL INTEGRATION.**

José Gregorio Torres Contreras. (Author)
Ana Marleny Bustamante de Pernía. (Tutor)

Abstract.

The physical and technical barriers to international trade in the border area of Táchira (Venezuela) - Norte de Santander (Colombia) affect South American regional integration. This investigation analyzes regional integration's theories, its evolution, the stages the economic integration and the removal of the physical and technical barriers as core elements of the regional integration. It also evaluates the state of art of regional integration processes in Latin America and the way it has taken in South America and specifically between Colombia and Venezuela. Furthermore, it examines the unilateral measures taken by Venezuela, Colombia, bilaterally between both countries and within the Andean Community to overcome or eliminate those barriers to the trade in the common border area under study, and, at the same time, explains the reasons that keep them in place. Finally, it discusses the benefits of removing physical and technical barriers to trade in the Táchira - Norte de Santander border area and to South American regional integration.

Keywords: Physical and technical barriers, Regional Integration, Border, Táchira – Norte de Santander, South America.

Capítulo I

Introducción

La política de apertura comercial iniciada por Venezuela en 1989 y por Colombia en 1990 impulsó la integración binacional y aumentó el comercio entre los dos países en la década de los 90 de siglo XX. Colombia se convirtió, a partir de 1993 y hasta 1998, en el principal destino de las exportaciones no tradicionales de Venezuela, desplazando a Estados Unidos. Para 1998 el 26% de las exportaciones no tradicionales de Venezuela tenían como destino Colombia, y en segundo lugar Estados Unidos con el 23,3 % (Gutiérrez: 2006).

En 1998 Colombia fue el segundo proveedor de importaciones no tradicionales para Venezuela con 5,3%, luego de Estados Unidos con 41,7%. Durante esta década Venezuela exhibió una balanza comercial superavitaria frente a Colombia y para el período 1992-1998, el superávit a favor de Venezuela alcanzó en promedio los US\$ 2.000 millones (Gutiérrez, 2007). Sin embargo, durante las dos primeras décadas del siglo XXI esa tendencia se revirtió, con un saldo comercial crecientemente negativo para Venezuela desde 1999 hasta lo que va de 2017, con US\$ 26.207 a favor de Colombia según datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2017).

El crecimiento del comercio binacional en la década de los noventa del siglo XX fue resultado de la redefinición de la estrategia de integración en Galápagos – Ecuador de 1989 que intensificó la integración bilateral y aceleró los flujos de bienes, servicios y capitales entre los dos países. Y en el Acta de Barahona firmada en Cartagena Colombia en diciembre de 1991, los gobiernos de Venezuela y Colombia ratificaron la voluntad política de avanzar en el acuerdo de integración andino, reafirmando el compromiso suscrito en La Paz – Bolivia en 1990. El Acta de Barahona contemplaba a enero de 1992 como fecha límite para la reducción de los

aranceles y 1994 para la entrada en vigor de la unión aduanera (Córdova, 1996; Beltrán y Chávez, 2008).

Desde su creación, la Comunidad Andina (CAN) había experimentado avances y retrocesos, pero el retiro de Venezuela en el 2006 desencadenó su peor crisis desde su nacimiento. Pese a que la decisión del presidente venezolano no fue compartida por los sectores políticos, económicos y sociales nacionales y regionales, éste justificó la acción argumentando que los Tratados de Libre Comercio (TLCs) que adelantaban Colombia, Perú y Ecuador con Estados Unidos podrían perjudicar la economía venezolana por la concentración del comercio andino con Estados Unidos (Gutiérrez y Rosales, 2010). La nueva política exterior de cooperación e integración venezolana, enfatiza los asuntos políticos, energéticos, militares y sociales y deja en segundo plano a la integración económica liberal y los acuerdos basados en ella; esta política se encuentra en las Líneas Generales del Plan de la Nación 2001-2007 (Carmona, 2010) y en las que se continúan en el planes de la Nación 2007-2013 y 2013-2018 respectivamente.

A pesar de todo, las relaciones comerciales con Colombia se mantuvieron en el contexto de la institucionalidad hasta que en 2011 se hizo efectivo el retiro de Venezuela de la CAN; aunque es de hacer notar que se siguió utilizando hasta 2014 cuando los dos países firman el Acuerdo de Alcance Parcial Nro. 18 que en teoría debía sustituir la normativa CAN. El 9 de agosto de 2006, Venezuela suscribió un Memorando de entendimiento con los miembros de la CAN ratificando la continuidad de la vigencia de las ventajas comerciales recibidas y otorgadas. La Decisión 641 define las normas aplicables al programa de liberalización comercial en materia de origen, medidas sanitarias y fitosanitarias, salvaguardias, obstáculos técnicos al comercio y solución de controversias (Carmona, 2010).

En el plano político Colombia y Venezuela han atravesado momentos de tensión bilateral, con choques ideológicos, rupturas temporales de relaciones y tensiones fronterizas que afectaron el comercio binacional y las relaciones de frontera. A partir del 2004 con la captura de Rodrigo Granda las confrontaciones

diplomáticas se hicieron presentes, la guerra de micrófonos se prolongó por varios años llegando casi a la guerra en el año 2010. Ese mismo año, con la llegada de Juan Manuel Santos a la presidencia de Colombia, las relaciones diplomáticas se reanudaron al punto de que el recién electo presidente catalogó a su homólogo Chávez como su nuevo mejor amigo. No obstante, las relaciones Maduro-Santos no han tenido la misma suerte, puesto que en el 2015, de manera unilateral el presidente venezolano ordenó cerrar los pasos fronterizos por una presunta agresión de grupos irregulares colombianos a militares venezolanos en el estado Táchira (CEFI, 2015).

Las repercusiones en el ámbito comercial son evidentes. En 2003 el comercio bilateral alcanzó los US\$ 1.347 millones, lo cual representó una disminución de aproximadamente un 48% con respecto al año 1998, cuando alcanzó los US\$ 2.575 millones. Esta situación también estuvo acompañada por los cambios de política económica en Venezuela y un bajo desempeño económico de las dos economías. (Gutiérrez, 2007).

De 2010 a 2016 el intercambio comercial descendió al pasar de US\$ 1728 en 2010 a US\$ 804 de 2016. El superávit en la balanza comercial se ha mantenido a favor de Colombia con US\$ 1132.5 en 2010 y US\$ 443.9 en 2016 (DANE, 2017). Durante el primer semestre del año 2017 se ha reflejado una contracción del 48% en el intercambio binacional puesto que en el primer semestre de 2016 fue de US\$ 510 y para el mismo periodo de 2017 solo alcanza el US\$ 267 (Cavecol, 2017).

De acuerdo con Carmona (2010), el período de transición para el retiro de Venezuela ha carecido de un marco normativo claro y preciso. Como resultado de esta situación se han venido aplicando medidas administrativas que afectan los flujos comerciales, particularmente las restricciones impuestas por el Estado venezolano para el otorgamiento de divisas para los importadores, el atraso en el pago a los exportadores colombianos, la exigencia de certificados de no producción nacional para los importadores, certificado de producción suficiente para los exportadores, contingente para las importaciones de varios productos (Rosales, 2010) dando una estocada final con el cierre de los pasos fronterizos de 2015, según la resolución

conjunta de los Ministerios del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz y para la Defensa, publicada en la Gaceta Oficial No. 40728 del 20 de agosto de 2015.

En este contexto, los exportadores colombianos han intentado encontrar otros mercados y Venezuela otros proveedores, lo cual ha aumentado los costos de las importaciones, debido a que se ha recurrido a países más lejanos (Rosales, 2010). De esta manera, a Venezuela le resulta más costoso dejar de importar los productos colombianos para importar desde países geográficamente más lejanos. El panorama de Venezuela se plantea más tortuoso en la actualidad ya que en el ámbito del Mercado Común del Sur (Mercosur) se constató la ruptura del orden democrático de Venezuela, lo que lleva a las autoridades pertinentes a suspenderla de todos los derechos y obligaciones inherentes a su condición de Estado Parte, de conformidad con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 5° del Protocolo de Ushuaia según lo expresado en la Decisión sobre la suspensión de la República Bolivariana de Venezuela en el MERCOSUR (2017).

Para Colombia tampoco ha sido fácil sustituir el mercado venezolano, sobre todo por la tendencia que tenían los exportadores colombianos a especializar las ventas hacia Venezuela en bienes de consumo; estos se encuentran dentro de la estructura de protección otorgada tanto por Colombia como por Venezuela en el año 1994 cuando acordaron un Arancel Externo Común (AEC) en el marco de la CAN. Este AEC abarcó más del 80% de las posiciones arancelarias y tenía arancel cero (0) para la mayoría de los productos comerciados; quedando sólo el pago de uno por ciento (1%) por gastos de aduana. Aunado a esto, debe mencionarse la existencia del control de cambios en Venezuela desde 2003 y la consecuente depreciación de la moneda, lo cual favorece las exportaciones hacia Venezuela (Esguerra, Montes, Garavito, Aarón y Pulido, 2010).

Para el último semestre de 2017, las relaciones comerciales entre ambos países se han deteriorado; lo que ha traído como consecuencia que, a los bienes originarios de Venezuela al ser importados a Colombia, y viceversa, se les aplique el

trato arancelario, paraarancelario, normativas físicas y técnicas de terceros países de la CAN, lo cual implica un retroceso de más de 50 años en el proceso de integración comercial entre los dos países, con resultados negativos para las economías nacionales (Rosales, 2010) y un encarecimiento de los bienes mercadeados para los consumidores finales en los dos países.

Los efectos de estos altibajos no han sido uniformes. Por circunstancias socioeconómicas, físico-naturales e histórico-culturales la zona de mayor interacción entre los dos países ha sido la frontera Táchira – Norte de Santander (T-NS). Una de las características que favorecen el crecimiento y desarrollo de esta región es que históricamente ha sostenido una forma de integrarse, que podría entenderse como un proceso tradicional de complementariedad y colaboración mutua que va más allá de las convenciones, tratados, intereses políticos de los gobiernos centrales. Situación que en buena medida ha contribuido a que exista una relación de cooperación e integración latente entre los habitantes de esta región fronteriza (Suárez, 2015).

Ubicado en la depresión del estado Táchira, en la región suroeste de Venezuela y en el Departamento Norte de Santander al nororiente de Colombia, esta frontera cuenta con un límite internacional de 150 Km. aproximadamente; una superficie de 32.748 Km², de los cuales 11.100 Km² corresponden a Táchira y 21.658 Km² a Norte de Santander (Bustamante y Sánchez, 2010). Adicionalmente, ha sido el único paso hábil durante todo el año desde tiempos precolombinos, pues la depresión del Táchira permitía el paso en la cordillera de los Andes sin mayores impedimentos físico – naturales, mientras que las demás regiones fronterizas presentaban limitaciones por la dinámica fluvial (Apure y Zulia) y por la densidad selvática (Amazonas). Así, se fue construyendo y consolidando una red de servicios para el viajero a lo largo de la travesía que no podía sostenerse o crearse en otras zonas limítrofes. Los centros poblados, la infraestructura de servicios, las actividades económicas y la creciente interdependencia que surge en principio por las características físico – naturales, hicieron que la frontera T-NS se mantenga como el paso más importante entre los dos países.

Cuenta con cuatro pasos fronterizos legales que reflejan la importante interacción binacional que se vivió hace algunos años. El masivo movimiento de mercancías que fue su carta de presentación en la década de los 90 del siglo XX y en algunos años de la primera década del siglo XXI, ha quedado reducido, en horario diurno, a una especie de canal humanitario que les permite a los venezolanos abastecerse de algunos insumos básicos escasos en Venezuela y en horario nocturno (desde las 22:00 hasta las 04:00 del GTM -4.00) a un minúsculo tránsito de mercancías.

Todo esto ha permitido que se restablezcan y originen barreras comerciales al momento de realizar trámites de importaciones y/o exportaciones puesto que se deberá cumplir con los requerimientos de cada lado de la frontera Táchira – Norte de Santander.

Sanz, Serbin y Vieira (2006), destacan que en Latinoamérica se puede hablar de barreras físicas y técnicas; barreras políticas y jurídico – institucionales; barreras fronterizas y regionales; barreras socio culturales e históricas; barreras fiscales y macroeconómicas. Dichos autores, plantean que estas barreras limitan la consolidación de procesos de integración regional (IR) en Latinoamérica, lo cual encaja en la situación de la Venezuela post-CAN, al propiciarse un escenario nocivo para la profundización, avance y consolidación de esta organización, del intercambio binacional y para el desarrollo de las zonas fronterizas, especialmente la de Táchira-Norte de Santander.

Si bien sería ideal realizar una investigación que abarque todas estas barreras, en este caso por cuestiones de delimitación se profundizará en responder una serie de interrogantes que surgen en torno a las barreras físicas y técnicas tales como:

¿Cuál ha sido la evolución de las barreras físicas y técnicas en la frontera Táchira – Norte de Santander? ¿Cuáles han sido las medidas tomadas desde el ámbito unilateral, bilateral y de la Comunidad Andina que han influido sobre las barreras físicas y técnicas al comercio en la frontera Táchira – Norte de Santander? ¿Cuáles serían los aportes que generaría a la IR suramericana la eliminación de estas

barreras en la frontera Táchira – Norte de Santander? ¿Por qué se mantienen vigentes estas barreras en la frontera Táchira – Norte de Santander?

Objetivos de la investigación

Objetivo General

Evaluar la evolución de las barreras físicas y técnicas al comercio en la frontera Táchira – Norte de Santander y su incidencia en la integración regional suramericana.

Objetivos Específicos

- Examinar las medidas tomadas desde el ámbito unilateral, bilateral y de la Comunidad Andina que han influido sobre las barreras físicas y técnicas al comercio en la frontera Táchira – Norte de Santander.
- Demostrar las razones que mantienen vigentes las barreras físicas y técnicas al comercio en la frontera Táchira – Norte de Santander.
- Discutir los aportes que genera la superación de las barreras físicas y técnicas al comercio en la frontera Táchira – Norte de Santander a la integración regional suramericana.

Justificación

Una de las situaciones que incentiva esta investigación, es la necesidad que tiene Suramérica de consolidar un verdadero proceso de integración regional, puesto que como se ha manifestado, los que existen presentan barreras que limitan su avance. Aunque desde la academia se han dado aportes para la identificación de estas trabas, no se ha profundizado en los efectos que ellas generan sobre las interacciones de los países suramericanos. Investigar estos últimos aspectos permitiría estimular el avance de la IR y fronteriza.

En consecuencia, es fundamental impulsar estudios académicos que ilustren las barreras que limitan el avance de la integración, determinen costos y beneficios y prevean los logros reales y finales de la IR para cada país, para cada acuerdo integracionista y para Suramérica en general; que ayuden a los gobiernos o a quienes toman decisiones a prever con mayor confianza las opciones a futuro de la experiencia integradora. Todo ello, enfocado en los efectos futuros para las poblaciones involucradas, que son los destinatarios finales de toda acción política y económica.

Capítulo II

Revisión de la literatura: los estudios y la teoría sobre barreras físicas y técnicas

En esta sección se realiza una contextualización de la problemática de las barreras físicas y técnicas (en adelante BFT) en la frontera T-NS, desarrollando una perspectiva teórica como proceso y como producto. *“Un proceso de inmersión en el contexto existente y disponible (...) y un producto (marco teórico) que a su vez es parte de un producto mayor: el reporte de investigación”* (Sampieri, 2003). Por su parte, Arias (2012, 108) lo define como *“el producto de la revisión documental – bibliográfica, y consiste en una recopilación de ideas, posturas de autores, conceptos y definiciones que sirven de base a la investigación...”*. En base a ello, para lograr abordar de manera amplia este capítulo medular para la investigación, se trabajarán dos secciones: Antecedentes de la investigación y bases teóricas.

Antecedentes de la investigación

Esta sección presenta trabajos que guardan similitud con los planteamientos generales de la investigación, llámese tesis, trabajos de grado, artículos de investigación, capítulos de libros, entre otros. Arias (2012:106), expresa que *“los*

antecedentes reflejan los avances y el estado actual del conocimiento en un área determinada y sirve de modelo para futuras investigaciones”. Para contextualizar de manera asertiva, se presentan trabajos desde el ámbito local, nacional, regional y global, puesto que la temática es tratada en todas de las regiones del mundo.

Sánchez (2003) en su trabajo titulado *El libre transporte internacional de mercancías por carretera en la comunidad andina y la decisión venezolana de trasbordo en la frontera*, permite analizar una de las acciones que llegaron para fortalecer las BFT en la frontera colombo-venezolana. Señala que el transporte internacional de carga por carreteras ha devenido en factor fundamental para las economías nacionales y para el desarrollo del comercio internacional. En la CAN el tipo de transporte más utilizado en la subregión es el carretero: de los casi cuatro mil millones de dólares que se comercializaron entre los Estados Partes durante 1999, el 46 por ciento se realizó por carretera (1.819 millones de dólares). Por ello, la CAN liberalizó el servicio de transporte de carga y desarrolló un amplio tejido normativo para regularlo (Sánchez 2003).

Sin embargo, por razones de presión social y de otro tipo, Venezuela decidió en 1999 imponer una medida de trasbordo en sus fronteras con la Colombia, lo cual contraviene toda la normativa comunitaria de transportes, e incluso la misma Constitución venezolana. Esta investigación hace una revisión del transporte y del trasbordo en la CAN, en la Unión Europea y en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Por otra parte, analiza el marco regulatorio comunitario del transporte internacional de carga por carretera, así como los hechos y el derecho invocados por Venezuela para tomar la medida del trasbordo en su frontera. Del mismo modo, analiza las diversas decisiones, tanto administrativas como judiciales, que dicha organización tomó con respecto a la medida venezolana (Sánchez, 2003).

En el ámbito regional, Sanz, Serbin, y Vieira. (2006), presentaron una *Propuesta para la creación de un grupo de estudio de los costos de la no integración de América Latina*, en el marco institucional de la Coordinación de Investigaciones

Económicas y Sociales (CRIES) y bajo el auspicio de la Corporación Andina de Fomento (CAF) Convenio CAF – Universidad de la Sabana (Unisabana). El objetivo principal fue constituir un equipo multidisciplinario que permitiera estudiar estos costos. En esta propuesta, dedican una sección para determinar “Las barreras u obstáculos a la integración latinoamericana” dividiéndolas en físicas y técnicas, políticas y jurídico – institucionales, socio – culturales e históricas, regionales y fronterizas, fiscales y macroeconómicas. Los autores deciden organizarlas de esta manera puesto que argumentan que es necesario adaptarlas a la región latinoamericana. El aporte de este trabajo a la investigación en curso es la delimitación de las BFT, además de permitir analizar el contexto de la integración latinoamericana en la primera década del siglo XXI.

Durán y Álvarez (2008) en su proyecto *Indicadores de comercio exterior y política comercial: mediciones de posición y dinamismo comercial*, sistematizan una gran cantidad de indicadores de análisis de la posición comercial de un país en particular, a partir de los datos de comercio disponibles de diversas fuentes: aduanas, bancos centrales, balances de empresas, producto sectorial, entre otras. Se detallan metodologías de cálculo e interpretación desde un nivel sencillo a uno más complejo. El centro del documento tiene su foco en aportar el mayor número de indicadores posibles para el mejor entendimiento del patrón de comercio de un país, así como de su dinamismo comercial, teniendo en cuenta los diversos tipos de empresas y sectores involucrados en el comercio internacional. Algunos de los indicadores desarrollados y analizados son: índices de diversificación/concentración simples y de Herfindahl Hirschmann; índices de similitud, índice de Krugman, ventaja comparativa revelada, índice de Balassa, índice de comercio intraindustrial (Grubel & Lloyd), entre otros (Durán y Álvarez, 2008)

Como complemento al despliegue metodológico anteriormente referido, se dedica una parte importante a la ilustración de ejemplos prácticos ambientados en el entorno regional. El principal propósito del trabajo es dar apoyo técnico y sustantivo a técnicos de gobierno, negociadores y/o tomadores de decisiones en los ámbitos

político y empresarial. No obstante, quieren que el trabajo sea también utilizado en ámbitos académicos y de difusión del estudio de los patrones de comercio internacional en América Latina y el Caribe (Durán y Álvarez, 2008).

Dado que las BFT tienen estrecha relación con las uniones aduaneras y el mercado único, esta investigación surge como aporte técnico para analizar las interacciones comerciales en el continente (Durán y Álvarez, 2008).

En el ámbito latinoamericano, Oddone, Barrera, y Williner (2016) desarrollaron una investigación titulada *Pactos territoriales en la construcción de regiones transfronterizas: por una mayor integración a múltiples niveles*, bajo el auspicio del Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y social (ILPES-CEPAL), el cual como entidad de excelencia en la generación y difusión de conocimientos y propuestas en torno a la planificación y la gestión pública en todos los niveles de la administración pública de los países, tiene por objetivo en este texto, discutir la importancia que adquieren los pactos territoriales en las regiones de frontera. El cambio de paradigma con respecto a las políticas de frontera y la cooperación transfronteriza no se ha traducido necesariamente en mayor atención al tema en los mecanismos de IR (Oddone, Barrera, y Williner, 2016)

Por esta razón, concibiendo a las fronteras como espacios internacionales en donde se condensan las relaciones entre las poblaciones locales (relaciones de contigüidad) y el accionar de los diferentes niveles del Estado (relaciones interinstitucionales y multinivel) de varios países, la propuesta es mostrar cómo la cooperación transfronteriza es un eslabón clave en la consolidación y el afianzamiento de los procesos de integración “desde abajo”. Si la integración fronteriza es una estrategia clave para el desarrollo económico y social, para la gobernabilidad democrática y la reducción de asimetrías, lo es también para estrechar los lazos de cooperación política entre los Estados y favorecer procesos de Integración Regional (en adelante IR). La construcción de territorios transfronterizos requiere de instrumentos, como los pactos territoriales, definidos por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (en adelante CEPAL) como los

“procesos en los cuales se busca alcanzar una convergencia, de actores políticos y sociales, mediante acuerdos sobre el conjunto de instituciones —normas y organismos que aseguran su cumplimiento— y de políticas públicas requeridos para asegurar que esta nueva trayectoria sea efectiva y deliberada” (CEPAL, 2014: 312).

Es importante resaltar, que en la investigación en curso se analiza la frontera T-NS como una región transfronteriza que en algún momento de su historia contemporánea, llegó a ser catalogada como la más dinámica de Latinoamérica. Entre los aportes de este antecedente, destaca la sección dedicada a las infraestructuras y fondos regionales para garantizar condiciones de igualdad.

Bases teóricas

Relaciones internacionales.

Las teorías de las Relaciones Internacionales (RRII) han sido analizadas desde finales del siglo XIX y se ha tomado un cuerpo científico independiente a mediados del siglo pasado. Esta disciplina se ha caracterizado por la competencia entre una variedad de corrientes tradicionales del pensamiento político y geopolítico entre las que se destacan el realismo, el liberalismo, el marxismo y el constructivismo (Pauselli, 2013: 80).

El realismo que es el paradigma más antiguo “explica la realidad internacional a partir del interés primario de los Estados de maximizar su supervivencia, seguridad o poder” (Morgenthau, 1986, citado por Pauselli, 2013: 80). Mientras el liberalismo, se basa en la idea de que las relaciones internacionales avanzan hacia una situación de mayor libertad, paz, prosperidad y progreso, modernización desencadenada por los avances científicos y reforzada por la revolución intelectual del liberalismo; insiste en la necesidad de promover la cooperación internacional para avanzar en el objetivo de paz, bienestar y justicia (Zacher y Matthews, 1995, citados por Salomón, 2002). Estas características permiten considerar a Zacher y Matthews como los fundadores de las relaciones internacionales.

Por su parte el paradigma marxista manifiesta la posición de que “los Estados subdesarrollados están en una condición de inferioridad y dependencia debido a las características intrínsecas al capitalismo que, como consecuencia del proceso de acumulación, genera ganadores y perdedores” (Pauselli, 2013: 85), es decir, “según la tradición marxista, la vida económica de las naciones más débiles está penetrada por los intereses de las naciones poderosas” (Cox, 1983, citado por Pauselli, 2013: 85).

Mientras que el paradigma constructivista tiene como elemento esencial la configuración social de la subjetividad, atendiendo el proceso de la formación de la identidad y los intereses de los países en el escenario internacional (Carvajal, 2009: 205).

A partir de 1999 las relaciones colombo – venezolanas se han visto afectadas por un choque de paradigmas luego de haber compartido visiones político – económicas similares desde 1989. El expresidente venezolano Hugo Chávez desde su llegada al poder giró hacia un paradigma que va entre lo realista y marxista, mientras que los gobernantes colombianos se han mantenido en la línea del liberalismo. Estas divergencias no solo han afectado las relaciones binacionales, sino que han generado un impacto en la IR suramericana.

Actualidad de la integración regional Suramérica

El avance de la integración europea ha dado lugar a la búsqueda de explicaciones sobre el cómo y por qué avanza o se detiene la IR en ese continente. De la misma forma se habla de integración económica, política y física (Malamud, 2011). Cada enfoque que pretende explicar la integración que se produce en la Unión Europea se centra en aspectos relevantes del proceso en determinados momentos de su evolución. Así, se habla de Federalismo como el proceso que va avanzando para construir un nuevo ente derivado de la integración, es decir, un espacio integrado en el cual los Estados nación pasarían a ser entes federados con igualdad de derechos y deberes ante esa nueva estructura en creación y que aún no se define.

Mientras el Funcionalismo cobró fuerza durante la primera etapa de la entonces Comunidad Europea al intentar relanzar la economía y la sociedad en Europa mediante el trabajo por áreas, sectores y temas, dejando de lado los intereses y el papel político de los países miembros. El Neofuncionalismo destacó que al integrar al menos un sector de la sociedad o economía, le seguirían los demás en una especie de efecto demostración (spill-over). Tanto el Funcionalismo como el Neofuncionalismo enfatizaban en el papel de los equipos y trabajos técnicos y desconfiaban de los intereses y propósitos políticos y nacionales. Más adelante, al paralizarse el proceso y al comprobarse que los avances en la integración se detenían si no existía la voluntad política de los Estados miembros, retoma fuerza el Realismo y el Intergubernamentalismo, que colocan el énfasis en los Gobiernos centrales y nacionales para el avance o retroceso de la integración.

La Gobernanza multinivel o integración de múltiples niveles, cobra cuerpo durante los años noventa luego de observar la participación de los distintos niveles (local y sobre todo regional –subestatal–, nacional y supranacional –europeo–) en la construcción, elaboración e implementación de políticas para continuar profundizando la integración, más allá de lo económico, hacia lo político. También, se ha hablado de una integración de abajo hacia arriba (bottom-up) como contraria a la que se produce de arriba hacia abajo (top-down) cuando son los Gobiernos centrales los que toman decisiones que la impulsan. Igualmente ha ocurrido con conceptos como abierto o cerrado para significar el grado de integración entre los miembros del proceso de IR respecto al resto del mundo.

No obstante, los distintos enfoques para explicar la experiencia europea, en América Latina o en Suramérica no se ha avanzado suficientemente en el plano teórico, pero tampoco en los propios procesos de integración, pues ésta ha sido muy fragmentada.

En Suramérica, se ha intentado consolidar procesos de IR que impulsen el desarrollo de los países. Sin embargo, como lo señala Kaplan (1987) han sido muchas las insuficiencias y obstáculos que se ha encontrado: primero, los proyectos de

integración se basan en un pensamiento “causalizante” en lo científico y “finalizante” en lo político; segundo, la divergencia de objetivos y aspiraciones entre los países más avanzados del continente, los del grupo de desarrollo intermedio y los de desarrollo incipiente; tercero, la incompatibilidad política e ideológica; y cuarto, las diferencias existentes entre los que apoyan y los que se oponen a los procesos de integración.

La escasez de avances significativos en IR ha venido generando debates sobre el camino a seguir para alcanzar grados de desarrollo más avanzados; dividiéndose entre quienes quieren continuar la ruta de la IR y los que prefieren optar por la apertura global. Guerra (2001), plantea esta situación en dos hipótesis: la primera señala que la integración en la región no tiene futuro y muy posiblemente se diluya en la universalidad de la globalización, en una especie de globalización de la regionalización. La segunda plantea que la IR tiene un papel importante para el desarrollo de la región sin sustraerse de la globalización, es decir en una especie de regionalización de la globalización. Esta última:

Consiste en profundizar los procesos de integración regional para que, como parte de un sostenido esfuerzo de cambio estructural, la cooperación de los 35 países latinoamericanos haga posible el pleno desarrollo de los recursos internos de la región, se eleve la calidad de vida de la población y se aprovechen eficientemente las opciones que abre la globalización, dentro de la cual América Latina participe con renovada personalidad nacional y regional en lo económico, lo político, lo social y lo cultural (Guerra, 2001: 250).

Con todo y esto, en Latinoamérica coexisten distintos modelos de integración que parecieran incompatibles entre sí por sus disparidades político – económicas: uno que se centra en la integración económica y el otro ve a la IR como proceso que prioriza lo político. Los que priorizan la integración económica también se subdividen en los que propician la integración abierta, una versión revisionista que se ubica entre la integración abierta (que incluye a México, Colombia, Perú y Chile;

países miembros de la Alianza del Pacífico); revisionista (los países del Mercosur) y la versión anti sistémica (los países miembros del ALBA) (Briceño, 2013).

Así se tiene a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) convertida hoy día en la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) como marco general al cual se adscriben otras experiencias subregionales entre las que se encuentran: El Mercado Común Centroamericano (MCCA de 1960), el Acuerdo de Cartagena (desde 1969) que crea la Comunidad Andina (CAN en 1996), el Mercado Común del Sur (Mercosur de 1991), la Alternativa Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA de 2004), la Unión de Naciones Suramericanas (Unasur de 2011) y la Alianza del Pacífico (de 2011).

La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) está integrada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, es un organismo intergubernamental que en su Tratado fundacional, firmado en Montevideo en 1980, estableció como principios:

el pluralismo, sustentado en la voluntad de los países miembros (...); la convergencia, que se traduce en la multilateralización progresiva (...); la flexibilidad, caracterizada por la capacidad para permitir la concertación (...); los tratamientos diferenciales, establecidos en la forma que en cada caso se determine(...); y tratamientos Múltiples, para posibilitar distintas formas de concertación entre los países miembros... (Art 3).

La CAN, integrada por Colombia, Bolivia, Ecuador y Perú, es institucionalmente un organismo mixto entre supranacional e intergubernamental según el Protocolo de Trujillo de 1996. El Acuerdo de Cartagena, según el Protocolo de Sucre de 1997, establece como objetivos generales “promover el desarrollo equilibrado y armónico (...) mediante la integración y la cooperación económica y social; acelerar su crecimiento y la generación de ocupación; facilitar su participación en el proceso de IR (...)”. (Art. 1) y se plantea igualmente la construcción de un mercado común. Además, ha avanzado en una diversidad de temas que incluyen por ejemplo, la eliminación de barreras al comercio intrarregional, desarrollo fronterizo,

pequeñas y medianas industrias, migraciones, seguridad humana, género e igualdad de oportunidades, desarrollo social, protección al consumidor y relaciones externas.

El Mercado Común del Sur (Mercosur), por su parte, integrado por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela (suspendida temporalmente en diciembre de 2016) es una organización de carácter intergubernamental inclinada inicialmente hacia lo comercial que quiso ser un proceso de integración enmarcado en los parámetros del “regionalismo abierto”. Sin embargo, como lo plantea Briceño (2013, 16) “desde el año 2003 ha comenzado a revisar este modelo de integración para crear y fortalecer los aspectos sociales y productivos en el bloque”. Según el Tratado de Asunción, algunos de los propósitos de sus instituciones son:

...la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos; (...) el establecimiento de un arancel externo común; (...) la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados partes (...) y el compromiso de los Estados Partes de armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes para lograr el fortalecimiento del proceso de integración (Art. 1).

La Unión de Naciones Suramericanas (Unasur), conformado por los doce países de la región, tiene como objetivo “*construir (...) un espacio de integración y unión en lo cultural, social, económico y político, (...) otorgando prioridad al diálogo político, las políticas sociales, la educación, la energía, la infraestructura, el financiamiento y el medio ambiente...*”. (Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas Art. 2, 2008). A pesar que en este tratado se establecen prioridades hacia lo político a 2017 aún no ha creado instituciones a las cuales los Estados miembros le transfieran atribuciones decisorias, ni tampoco se han establecidos mecanismo que incluyan cesiones de soberanía.

La Alternativa Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA-TCP) es un mecanismo de cooperación fundado por Cuba y Venezuela en 2004 como propuesta de contraposición al ALCA. Progresivamente se le han ido incorporando otros países de ideologías izquierdistas. Se fundamenta en tres principios básicos: 1. Oposición a la reformas de libre mercado. 2. No limitar la acción reguladora del

Estado en beneficio de la liberalización económica. 3. Armonizar la relación Estado-mercado (Briceño y Linares, 2004).

Finalmente, la Alianza del Pacífico conformada por Colombia, Chile, México y Perú tiene como objetivos “*construir (...) un área de integración profunda (...), impulsar (...) la competitividad de las economías (...) y convertirse en una plataforma de articulación política, de integración económica y comercial, y de proyección al mundo, con especial énfasis en Asia Pacífico*” (Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico Art. 3, Núm. 1). Este organismo pareciera prometer avances en el tema de la IR clásica priorizando los lineamientos económico – comerciales.

Estas experiencias se proponen objetivos que van desde los centrados en la integración económica hasta los que se proponen objetivos más políticos con miras a crear una unión política continental y van desde un área de libre comercio hasta la unión total. No obstante, debido a la diversidad de objetivos, los logros en cualquiera de ellas son insuficientes y dejan la sensación que es poco lo que se ha avanzado en materia de IR en el continente y en Suramérica. Si bien se ha trabajado incipientemente, la opción de una IR que permita la consolidación de la unidad o eleve los niveles de desarrollo en la región, incluyendo la mayor cantidad de temas posibles continúa siendo un proyecto. Por ejemplo, aún existe incertidumbre sobre si Unasur dejará de ser un foro político, y en definitiva agrupe a los Estados - Nación suramericanos en términos de la IR.

Teorías de la integración económica

La IR como categoría de análisis de las relaciones internacionales, su método y sus objetivos finales han sido dinámicos. El término ha sido utilizado por economistas, juristas, políticos y sociólogos para hacer referencia a la agrupación voluntaria de países, preferiblemente de una misma región, para superar situaciones disímiles, contradictorias en los objetivos, y en los mecanismos o su naturaleza (Vacchino, 1981).

La relación económica entre las naciones puede ser analizada de dos modos extremos: la economía autárquica sin relación con el exterior y la fusión de las naciones en una unidad ampliada. En este sentido, los dos casos implicarían la negación total de las relaciones económicas internacionales, de tal manera que la integración económica se sitúa en un canal intermedio (Vacchino, 1981). En este punto intermedio se hace referencia a procesos en los que varios países se comprometen a eliminar barreras económicas entre sí; lo que implica que puede tratarse de acuerdos complejos que van más allá del libre comercio (Maesso, 2011) y que al mismo tiempo generan incrementos en el bienestar (Balassa, 1964).

Inicialmente la integración, antes que regional, era global con predominio de la postura librecambista o multilateralista, con el propósito de eliminar las barreras comerciales a nivel global; incluyendo las trabas a la libre circulación de factores de producción y la libre convertibilidad de las monedas. Así, la Integración económica era total y global (Vacchino, 1981). Pero la realidad económica de muchos países no permitió su florecimiento y hegemonía, y a partir de 1918 empiezan a elevarse los aranceles aduaneros, se implementan restricciones a la libre circulación de mercancías, personas y capitales. A mediados de los años 30 del siglo XX se intensifican las restricciones cuantitativas a la movilización de mercancías, se establece un comercio de Estado y se implementan los controles de cambio: el bilateralismo. Luego de la segunda guerra mundial, la IR se convierten en la nueva y predominante forma en las relaciones económicas internacionales; dejando en segundo plano al multilateralismo y al bilateralismo (Vacchino, 1981).

La IR como experiencia voluntaria entre países dejó de lado la integración por ocupación de territorios y optaron por esta nueva forma que le permitiera restablecer la Paz y modificar la geopolítica mundial (Bustamante, 1997). Este giro se centraría, en principio, en armonizar los factores económicos que hasta el momento eran los causantes de las vicisitudes en el seno de Europa occidental, a tal punto que algunos autores como Giacalone (2002: 02) destaca que *“la IR como fenómeno y como concepto corresponde al campo de la historia económica”*. En esta etapa inicial, la

integración económica es vista al menos desde tres perspectivas ideológicas diferentes: La liberal, la estructural y la dirigista (Bustamante, 1997).

La primera continúa con la idea de la liberación mundial del comercio; postura liderada por autores como Jacob Viner quien con su obra *The customs union issue*, publicada en 1950 estimularía una interesante discusión literaria sobre esta temática (Sánchez, 2004). Lo más relevante de la obra fue demostrar que las uniones aduaneras tienen un doble efecto: creación y desviación del comercio. Además destaca que para llegar a un óptimo de bienestar debía prevalecer la creación del comercio sobre la desviación (Brewster y Thomas, 1969). Así mismo, esta teoría tradicional del comercio estuvo enfocada en impulsar la división mundial del trabajo para crear un mercado común global. Empero, si esto es así ¿cuál es el papel de la integración económica regional si el óptimo es la integración al mundo? Para los cosmopolitas liberales, la IR se genera como una experiencia previa a la integración mundial que funciona como una etapa transitoria de eliminación de barreras a los intercambios internacionales (Vacchino 1981).

La segunda perspectiva privilegia los fenómenos estructurales desestimados por el pensamiento liberal y “*considera que la integración por mercado y la aplicación de las reglas de la rentabilidad mercantil, antes que una transmisión automática del crecimiento, aumenta las desigualdades y genera desequilibrios en la distribución de los frutos del mercado.*” (Myrdal, 1957 citado por Bustamante 1997). En esencia el estructuralismo o continentalismo se percibe como la creación de un espacio solidario entre naciones de una misma región que reconoce la internacionalización de los sectores económicos mediante uniones multinacionales de un continente (Vacchino, 1981) y a la vez permite “*combinar las operaciones dentro y fuera del mercado*” (Perroux, 1967:37). Lo ideal, según esta propuesta, es propiciar una integración al mundo pero desde abajo donde se reconocen las potencialidades y las debilidades de las relaciones continentales.

Finalmente la perspectiva dirigista plantea la integración desde el fortalecimiento de las economías nacionales donde la formulación y ejecución de

políticas depende directamente del Estado. Así lo plantean Alampiev, Bogomolov y Shiriaev, (1973:28 citados por Vacchino,1981:71) para quienes *“la integración económica de los países socialistas es un proceso objetivo, regulado planificadamente, de aproximación adaptación mutua y de optimización de sus estructuras económicas nacionales en el conjunto internacional que conforma...”*. Aun cuando estas posturas ideológicas son propias del siglo XX, en la segunda década del siglo XXI se mantienen vigentes y pueden utilizarse para analizar la actualidad de los procesos de integración en cualquier parte del mundo.

En síntesis, la integración económica es un proceso y una situación de actividades económicas. Como un proceso se acompaña de medidas dirigidas a eliminar la discriminación entre unidades económicas pertenecientes a diferentes naciones; y como una situación de negocios, se enfoca en la ausencia total de las formas de discriminación (Balassa, 1964). Tomando este planteamiento de Balassa conjuntamente con el de Haas (1975) ya mencionado, la integración económica debe ir incorporando otras aéreas de acción que le permitan avanzar hacia una integración más profunda y consolidada.

Además, los procesos sociales y políticos deben incorporarse a los de integración económica si pretenden desplazar y abolir, con mayor probabilidad, las barreras a la IR. Briceño (2003), señala que la integración política, por su parte, debe generar una nueva dinámica que modifique la estructura de funcionamiento de los Estados nacionales y su forma de relacionarse con los demás actores políticos. Además, resalta que el aporte del enfoque político a la IR será el de debatir el futuro de los estados nacionales en el escenario internacional resultante producto de la IR. Destaca igualmente que, hasta el momento, la mayor parte de procesos de integración en desarrollado o que se desarrollan han girado en torno a las decisiones de los Estados nacionales. La necesidad de calmar las manifestaciones bélicas entre Francia y Alemania fue una situación entre dos Estados nacionales que se logró solventar mediante estrategias económicas pero con fines políticos – estatales. Balassa (1964) destaca que, para algunos autores, las estrategias económicas son un medio para

lograr metas políticas y su planteamiento resalta que no es cuestión de debatir cual es primero, sino en demostrar que la integración está supeditada a una interdependencia entre lo económico y lo político.

El grado de integración, el avance, el estancamiento o la ralentización va a depender de las características político ideológicas de los Estados nacionales que conforman la unidad. Se considera entonces que la integración se presenta *“como un proceso que conlleva a una gradual politización (...) lo que significa que los actores debido a los fallos de cálculo o insatisfacción con los propósitos iniciales, aceptan ampliar los medios que considera apropiados para lograr estas metas”* (Briceño, 2003: 175).

No obstante, esta sinergia resulta incómoda para la mayoría de Estados nacionales, pues entienden que la IR institucionaliza una forma de poder superior a la que se le transfieren funciones e inevitable absorbe poderes de soberanía nacional. El temor es que ese *“supra-Estado”* evolucione de tal forma que en algún momento sustituya a los estados nacionales; creándose un clima de incertidumbre al no saber sobre la nueva forma de poder que anulará el papel del Estado-nación y dicho temor es mayor cuando los países asumen la IR desde una postura realista donde todas las decisiones son planteadas y tomadas por los Estados nacionales (Bustamante 1997). Esta actitud ha sido propia de las experiencias de integración suramericanas donde la balanza institucional entre lo intergubernamental y lo supranacional ha estado inclinada hacia la primera.

Por otra parte, cuando una serie de Estados nacionales deciden asumir un proceso de integración económica regional, deben tener presente que estos procesos tienen una serie de efectos a corto y a largo plazo. A corto plazo se producen los efectos estáticos que según Vacchino (1981: 112) son *“las variaciones en los niveles de producción y consumo que surgen como consecuencia de las modificaciones que se registran en las corrientes del comercio por el establecimiento de una unión aduanera”*.

Estos efectos tendrán una estrecha relación con la creación y desviación del comercio planteada por Viner puesto que la creación *“implica un cambio de fuentes con altos costos de abastecimiento a otras de costos más reducidos (...) mientras que la desviación produce un cambio en las compras de productos de bajos costos a uno de costos más elevados”* (Balassa, 1964: 29). Con todo, dadas las dificultades para llegar a una liberación total del comercio global y a un bienestar global, en principio se creía que las uniones aduaneras actuarían como una especie de *“secondbest”* puesto que, como lo plantearon Lipsey y Lancaster (1956), si no se reúnen todas las condiciones para llegar a un primer óptimo de bienestar se pueden optar por segundas opciones que permitan llegar al máximo de bienestar alcanzable.

En tal caso si la creación de comercio no es superior a la desviación del comercio, las uniones aduaneras no aumentarán los niveles de bienestar. La integración económica a largo plazo genera efectos dinámicos (Vacchino, 1981) que afectan, a través del tiempo, el nivel y el ritmo de crecimiento económico de los miembros de la unidad. Estos efectos pueden ser positivos si hay crecimiento económico generalizado, pero en la medida en que los cambios estructurales generen desequilibrios regionales, sectoriales o sociales y no haya una equidad de distribución entre los miembros, los efectos son negativos. Maesso (2011), plantea una categorización basada en cuatro aspectos fundamentales: El aprovechamiento de las ventajas comparativas, el acceso a economías de escala, la intensificación de la competencia y aumento de la competitividad.

En todo esto, los grados de integración permiten evaluar los niveles de compromiso y de interpenetración que existe entre los Estados que asumen un proceso de integración económica regional, que van desde el simple otorgamiento de preferencias arancelarias, hasta la unificación completa de las economías que participan (Vacchino, 1981). De manera superficial, la clasificación tradicional de Balassa sobre los grados de integración destaca que la misma va desde una zona de libre comercio que solo elimina tarifas y cuotas hasta una integración total que además elimina arancel externo común, permite la libre circulación de los factores,

facilita la armonización de políticas económicas y la unificación de políticas institucionales. Sin embargo, los grados o etapas no siempre son tan definidas y se observan distintas transiciones según la experiencia y los países que la adelantan.

Para Tugores (1994), las teorías modernas reivindican el papel de la competencia imperfecta, las economías de escala y la diferenciación de productos por lo que aparentemente se fortalece la corriente proteccionista. Sin embargo, también destaca que por falta de argumentos sólidos y confiables, con todos los defectos que se le puedan conseguir, el libre comercio sigue siendo el sistema comercial más eficiente en la práctica.

La política comercial más simple es la que se implementa mediante aranceles que se basan en el cobro de impuestos por bienes importados, sin embargo, en el mundo moderno muchas intervenciones gubernamentales en el comercio internacional han tomado otras formas (Krugman y Obstfeld, 2007) que pueden llegar a tener un efecto equivalente a políticas arancelarias. Entre estas políticas no arancelarias se encuentran las BFT al comercio internacional.

Ghémar (2009) señala que las barreras físicas, pueden catalogarse como los controles llevados a cabo por autoridades nacionales encargadas de vigilar el cumplimiento de reglamentaciones nacionales y comunitarias, destacando: los controles fiscales; las medidas comerciales (restricciones cuantitativas, medidas antidumping, entre otras), controles al transporte y los controles estadísticos. Esta categorización fue realizada en base al camino que recorrió la UE para llegar a la libre circulación de bienes, destacando que dichos controles demoraban el ritmo del comercio intracomunitario, aumentaban su costo, y desalentaba a ciertos exportadores e importadores.

Simultáneamente, Ghémar (2009:96) destaca que las barreras técnicas se enfocan en “...la persistencia de prácticas nacionales que se convierten en obstáculos innecesarios al comercio intra-comunitario: las famosas medidas de efecto equivalente a restricciones cuantitativas”. Además, estas medidas resultaban de la existencia de varios reglamentos técnicos nacionales con exigencias técnicas

distintas que se convertían en obstáculos (medidas de efecto equivalente). Resultaban en costos adicionales para los operadores y los desalentaban a exportar a los demás Estados miembros. Se trataban generalmente de disposiciones de naturaleza comercial (condiciones de comercialización) o de naturaleza técnica (elementos de la composición o presentación de los productos) (Ghémar, 2009:96).

A pesar de que estos elementos han sido extraídos de la experiencia Europea se utilizan para analizar situaciones que generen trabas al comercio entre dos o más países; siempre y cuando se realicen las adecuaciones particulares. Al igual que Ghémar, otros académicos han utilizado como base para su investigación *El Libro Blanco de la Comisión de las comunidades Europeas* (1985) que analiza los elementos a tener en cuenta para llegar a completar un Mercado Interno y el Informe Cecchini (1988) sobre los costos de la No Integración Europea. En el Libro Blanco se destaca que para completar el mercado interno se deben eliminar las barreras al comercio, las cuales se organizan bajo tres encabezados: 1. La eliminación de barreras físicas, 2. La eliminación de las barreras técnicas, 3. La eliminación de las barreras fiscales. Sanz, Serbin y Vieira (2006) analizaron estos trabajos europeos para proponer una investigación que permitiera determinar los costos de la no integración en Latinoamérica. Las barreras u obstáculos se clasificaron en cinco tipos, a saber: BFT, barreras fiscales y macroeconómicas, barreras fronterizas y regionales, barreras políticas y jurídico-institucionales barreras socio-culturales e históricas.

Las BFT identificadas en el documento de Sanz, Serbin y Vieira (2006) señaladas en el cuadro 1 sirvió de guía para analizar las existentes entre Colombia y Venezuela y en la frontera T-NS debido a que, hasta el 2017, no existe otro documento que corrobore o contradiga las barreras identificadas por ellos.

Cuadro1. Barreras físicas y técnicas a la integración latinoamericana	
Barreras físicas	Barreras técnicas
1. Inexistencia de documentos aduaneros unificados y de normas aduaneras unificadas en el espacio sudamericano y latinoamericano	1. Sobrecostos en bienes manufacturados y semi-manufacturados por divergencias en las normas nacionales de producción identificables en los principales rubros de exportación e importación de cada país
2. Sobrecostos empresariales por gastos administrativos nacionales en la tramitación de documentos de comercio exterior	2. Falta de normalización de normas sanitarias y fitosanitarias que afectan el comercio exterior de los principales renglones agropecuarios en el espacio sudamericano y latinoamericano
3. Sobrecostos por demoras en implementar el intercambio electrónico de datos en América Latina;	3. Normas nacionales o subregionales diferentes sobre marcas, patentes e indicaciones geográficas
4. Sobrecostos por el uso de custodios en los trayectos de transporte terrestre y por inseguridad en carreteras	
5. Mayores costos por falta de homologación de precintos aduaneros	
6. No aplicación o aplicación insuficiente de dispositivos de transporte internacional de mercancías por carretera en el aprovechamiento de los espacios de integración	
7. No reconocimiento de responsabilidades de los operadores de carga en la movilización de las mercancías	
8. Mayores costos por desconocimiento de normativas supranacionales de transporte de parte de las autoridades locales	
9. Inexistencia o infraestructura deficiente de puertos secos o terminales interiores de carga que limiten operaciones de transporte intermodal o multimodal	
10. Sobrecostos por el deterioro de las vías ante el incumplimiento de las normas sobre limitaciones en el peso por eje de los vehículos de transporte existentes en cada proceso de integración subregional	
11. Limitaciones por la inexistencia de modos que abaraten el transporte como el ferrocarril y el fluvial y de puesta en marcha de planes para lograr su interconexión sudamericana y latinoamericana	
12. Desarticulación física de los espacios sudamericano y centroamericano y del Caribe y sobrecostos en la movilización de un lugar a otro	
13. Impacto de la no realización de las obras prioritarias de la Iniciativa de Integración Física Regional Sudamericana (IIRSA); del Plan Puebla Panamá (PPP) y de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) para interconectar a América Latina y el Caribe	
14. Falta de legislación o aplicación insuficiente de normas sobre transporte multimodal y operadores de transporte multimodal (OTM), aspecto en el que América Latina está atrás de otras regiones del mundo	

Fuente: Sanz, Serbin y Vieira (2006)

La presentación de los antecedentes y el análisis de las bases teóricas permiten dar fuerza al estudio de las BFT puesto que dan evidencia que es un tema de vital importancia para el desarrollo de los procesos de IR y más específicamente a los procesos de integración económica. Es fundamental tener claro el panorama de la IR en Latinoamérica para que a medida que se desarrolla la investigación se comprenda cuáles son los factores que desde el ámbito regional inciden sobre las BFT en la frontera T-NS, además de determinar cuáles son las similitudes y asimetrías entre Colombia y Venezuela en esta temática.

De igual manera, comprender que las etapas de la integración económica permiten tener claridad al momento de analizar el estado de las BFT, pues allí se determina cuál es o ha sido el nivel alcanzado en la frontera T-NS. Así ocurre en lo sucesivo con las demás teorías e investigaciones plasmadas en este capítulo, dado que cada una de ellas conforman un sustento epistemológico para el desarrollo la investigación.

www.bdigital.ula.ve

Capítulo III

Metodología de la investigación

El estudio de las BFT en la frontera T-NS se desarrolló mediante una investigación de naturaleza cualitativa. En este sentido expresa Sampieri (2003:8) que el enfoque cualitativo *“utiliza la recolección de datos sin medición numérica, para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación”*. La investigación analizó e interpretó documentos que permitieron comprender el contexto de las BFT en la frontera T-NS; la cual se complementó con información de campo recolectada mediante entrevistas a informantes claves en el área de estudio.

En cuanto al nivel de la investigación Según Arias (2006: 23) *“El nivel de la investigación se refiere al grado de profundidad con que se aborda un fenómeno u objeto de estudio”*.

En primer lugar la investigación es de tipo descriptiva que según Sampieri (2003: 80) significa “...especificar las propiedades, las características y perfiles importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a análisis”. Este nivel se adaptó a las necesidades del estudio, ya que se evaluó la evolución de las BFT al comercio en la frontera T-NS y su incidencia en la IR suramericana.

También se profundizó en la búsqueda de correlaciones para “conocer la relación o grado de asociación que existe entre dos o más conceptos, categorías o variables en un contexto en particular.” (Sampieri, 2003: 81). La realidad de la frontera T-NS ha dependido de las políticas establecidas, tanto del Estado colombiano como el Estado venezolano, por ello fue necesario realizar matrices comparativas entre ambas visiones y posturas.

Simultáneamente la investigación se planteó de manera explicativa, que según Sampieri (2003) se basa en responder a las causas de los eventos, sucesos y fenómenos físico sociales. Como su nombre lo indica se centró en explicar por qué ocurren y las condiciones de la existencia de BFT al comercio binacional en la zona de frontera estudiada.

En cuanto al diseño de la investigación, para el desarrollo del trabajo se llevó a cabo una serie de etapas, que permiten una mejor comprensión del estudio:

1. *Arqueo bibliohemerográfico:*

En esta etapa se revisó la literatura referida principalmente a las relaciones internacionales, la integración regional, las fronteras, entre otras. Para la elaboración del marco conceptual se trabajó diversas fuentes, ya sean libros, artículos electrónicos, prensa y revistas.

2. *Exploratoria y diagnóstica:*

Se realizaron ocho entrevistas informales a los actores del comercio exterior tanto públicos (DIAN y SENIAT) como privados (agentes aduanales y transportistas) de ambos lados de la frontera pues sus acciones influyen directamente sobre las BFT en

la zona. El objetivo central de esta fase es recolectar la opinión que tienen estos actores con relación a todo el proceso de exportación e importación buscando rescatar todos los elementos que demoran y encarecen el intercambio comercial

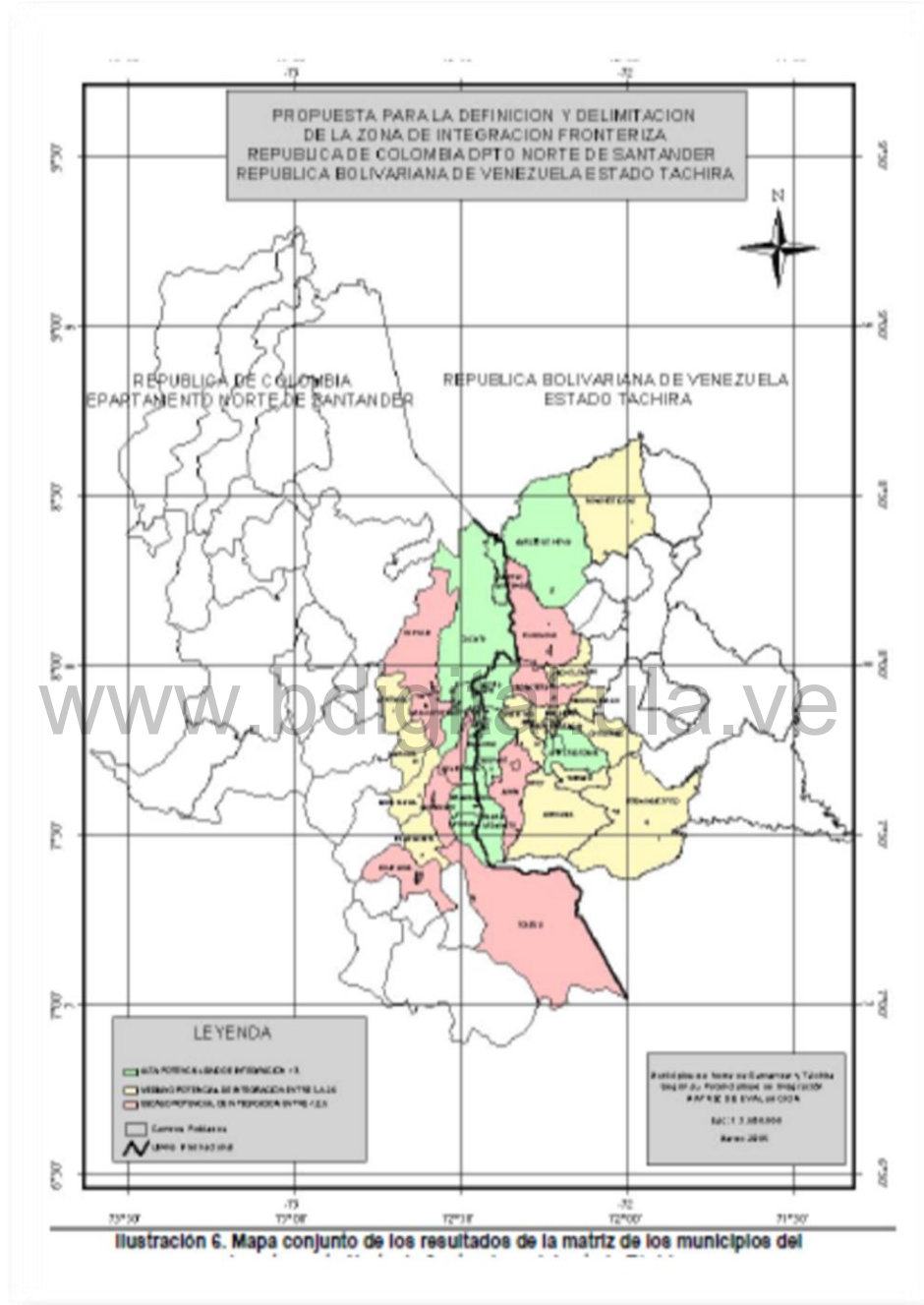
3. *Técnicas e instrumento de recolección de datos:*

Dado que la investigación es documental y de campo se aplican una técnica para la fase documental y otra para la fase de campo. En la fase documental se utilizan como instrumentos *las fichas y la computadora con sus unidades de almacenamiento* las cuales permiten organizar los archivos relacionados con las BFT; en la fase de campo se utilizó como técnica *la entrevista no estructurada o informal* la cual según Arias (1999: 73) “*no se dispone de una guía de preguntas elaboradas previamente. Sin embargo, se orienta por unos objetivos preestablecidos que permiten definir el tema de la entrevista*”.

El escenario que se investiga

Espacio territorial donde se propuso la investigación: La ZIF T-NS constituida por los siguientes municipios: Cúcuta, Chinácota, El Zulia, Herrán, Los Patios, Pamplona, Pamplonita, Puerto Santander, Ragonvalia, San Cayetano, Toledo y Villa del Rosario por el departamento Norte de Santander de Colombia. Ayacucho, Bolívar, Cárdenas, Córdoba, Fernández Feo, García de Hevia, Independencia, Junín, Libertad, Libertador, Lobatera, Pedro María Ureña, Rafael Urdaneta, San Cristóbal y Torbes por el estado Táchira de Venezuela.

Mapa 1: Propuesta para la definición de la Zona de Integración Fronteriza T-NS



Fuente: Bustamante, A.M. Sierra y Otros. (2008).

Capítulo IV

Barreras físicas y técnicas al comercio derivadas de la normativa aprobada por Venezuela (desde el ámbito unilateral, bilateral y Regional).

Este capítulo se divide en dos partes: la primera y más extensa contiene la evolución de las BFT desde mediados del siglo XIX hasta 2015; momento en que el gobierno venezolano cierra los pasos fronterizos y evita el tránsito de carga por carretera, y la segunda presenta las barreras existentes al 2017.

1. Evolución hasta 2015

Para mayor comprensión y síntesis de las BFT en la frontera T-NS hasta 2015 se presentan tres cuadros: el cuadro Nro. 2 agrupa los acontecimientos relevantes que sirven de escenario a la realidad de la frontera de T-NS desde el ámbito unilateral venezolano y bilateral (Colombo-venezolana); el cuadro Nro. 3 concentra las Decisiones de la CAN relacionadas con los aspectos que buscan mejorar el comercio intrarregional desde el ingreso de Venezuela en 1973 hasta la denuncia del Acuerdo de Cartagena en 2006; pues no hay otra experiencia de IR en la cual Colombia y Venezuela hayan desarrollado compromisos de cooperación o integración fronteriza. El cuadro Nro. 4 presenta los Acuerdos y Tratados multilaterales relacionados con la BFT firmados por Colombia y Venezuela.

Cuadro 2. Acontecimientos unilaterales y bilaterales relacionados con las BFT. Colombia y Venezuela				
Fecha	Instancia	Título	Relación con BFT	Observación
1842	Bilateral Representantes de las presidencias.	Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre Nueva Granada y Venezuela	Art. 05	(+) Disminución de barreras físicas. ... Los ciudadanos de cualquiera de ellas podrán (...) entrar con sus cargamentos en los puertos, radas, bahías y ríos abiertos al comercio extranjero, salir de ellos sin obstáculos ni impedimentos...
1854	Bilateral Representantes de las presidencias	Negociaciones Rojas Garrido – Simón Planas. Arreglo sobre límites y Tratados sobre comercio y navegación.		(-) Creación de barreras Se buscó renegociar el derogado Decreto de 1842
1909	Bilateral Representantes de las presidencias	Acta sobre bases de un Tratado de Navegación, Fronteras y Comercio Fronterizo y de Tránsito	Art. II	(+) disminución de las barreras físicas Se nombran representantes para discutir el Tratado.
1925	Bilateral Ministerios de relaciones exteriores.	Convenio para la construcción de un puente internacional.	Numeral 6. Y numeral 5 y 6 de la legación de Colombia	(+) Disminución de barreras físicas
1938	Bilateral Representantes de las presidencias	Convenio para la prevención y represión del contrabando		(-) Creación de barreras Aumento de las revisiones físicas y técnicas en los pasos fronterizos para reducir el contrabando
1941	Bilateral Ministros de relaciones exteriores.	Tratado de Demarcación de fronteras y navegación de los ríos comunes entre C y V.	Arts. 2 y 3.	(+) Mejoramiento de las relaciones bilaterales.
1943	Bilateral Ministros de relaciones exteriores	V y C. – Convenio celebrado, por cambio de notas, con el fin de facilitar el tráfico comercial aéreo en		(+) disminución de barreras físicas

		las regiones fronterizas		
1959	Bilaterales Ministerios de relaciones exteriores	Tratado de Tonchalá	Tránsito de automotores en la Línea Fronteriza	(+) disminución de barreras físicas
1963	Bilateral Ministros de relaciones exteriores	Acuerdo Comercial y de Desarrollo Económico		(+) disminución de barreras
1964	Bilateral Planeación / Planificación	Declaración conjunta de los jefes de planeación de V y C		(+) busca la disminución de barreras
	Bilateral Ministros de Salud / Sanidad	Acuerdo sobre Cooperación Sanitaria Fronteriza.		(+) disminución de barreras técnicas
1965	Bilateral Panificación / Planeación. Gobernaciones de Táchira y Norte de Santander	Acta de instalación del Grupo Mixto Colombo – Venezolano de Integración Fronteriza.		(+) Disminución de barreras físicas y técnicas. Desarrollo fronterizo.
	Bilateral Delegaciones presidenciales	Acta de Caracas	Integración económica	(+) disminución de barreras
1972	Bilateral Ministros de agricultura	Declaración conjunta de los Ministros de agricultura de C y V	Intercambio comercial agrícola	(+) disminución de barreras físicas
1975	Bilateral Ministros de Hacienda	Reunión de Ministros de Hacienda de V y C	Mecanismos de compensación más favorables para los países del esquema ALALC y SELA	(+) disminución de barreras
	Bilateral Directores nacionales de aduanas	Reunión de los directores nacionales de aduanas de Colombia y Venezuela	• Tráfico de vehículos de carga y pasajeros. • Decisión 56 del Acuerdo de Cartagena • Cooperación Aduanera	(+) disminución de barreras
	Bilateral / Pacto Andino Presidentes	Declaración conjunta de los Presidentes de Venezuela y Colombia	Art. 8 de la Decisión 40 del Acuerdo de Cartagena	(+) disminución de barreras
	Bilateral Ministros de hacienda	Convenio entre C y V para regular la tributación de la inversión estatal y de las empresas de transporte internacional	Evitar la doble tributación de las empresas de transporte colombianas y venezolanas	(+) disminución de barreras

1976	Bilateral Telecom / Cantv	Convenio sobre servicios de telecomunicaciones entre la empresa de telecomunicaciones de la República de Colombia y la CANTV de la República de Venezuela	Enlace microondas Bogotá / Caracas	(+) disminución de barreras
1977	Binacional Ministros de Hacienda	Declaración de Bucaramanga	-Empresas mixtas. -Tránsito en la zona fronteriza. -Infraestructura aduanera.	(+) disminución de barreras
	Binacional Ministros de Agricultura y Cría	Convenio Ganadero	Regularizar e incrementar el intercambio ganadero	(+) disminución de barreras
	Binacional Vinculaciones público-privadas	Documento constitutivo de la compañía mercantil "Promotora de	Art. 3 Impulsar la integración económica y social.	(+) disminución de barreras
1978	Binacional Presidencial	Declaración de Maracaibo	Formación de una empresa comercializadora encargada de del transporte, embarque y mercado internacional del carbón proveniente de Norte de Santander.	(+) disminución de barreras
1981	Bilateral Cámaras de Comercio	Convenio de Cooperación entre la Fedecámaras y Confecámaras		(+) Disminución de barreras físicas.
1989	Bilateral Altos comisionados	Acta de Caracas	Desarrollo económico	(+) disminución de las barreras físicas y técnicas
	Unilateral Venezuela	COPAF	Transporte internacional	(+) disminución de barreras físicas
	Unilateral Colombia	CONEG	Sobre mecanismo para solucionar pacíficamente las negociaciones limítrofes en el Golfo	(+) disminución de barreras
1990	Bilateral Presidencial	Acta de San Pedro de Alejandrino	Transporte Internacional	(+) Disminución de las barreras físicas.
	Bilateral ALADI	Declaración de San Cristóbal	Transporte Aduanas Comercio	(+) disminución de BFT
1992	Bilateral Presidencial	Declaración de Maiquetía	Creación de Zona de Libre Comercio	(+) disminución de BFT
1994	Bilateral	COMBIFROM	Seguridad	(+) disminución de barreras físicas
1999	Unilateral Transportistas	Paro de Transporte	Gobierno venezolano suspende el libre	(-) creación de barreras físicas

			tránsito terrestre de mercancías y establece trasbordo	
2000	Unilateral	COFIAF	Desarrollo económico	(+) disminución de barreras
2001	Unilateral Gobierno venezolano	Anuncio de salvaguardas y restricciones de algunas importaciones colombianas		(-) creación de barreras técnicas
	Unilateral Colombia	Carta al Presidente de Venezuela de parte del Presidente de Colombia	Propuesta de firmar un acuerdo comercial bilateral con los Estados Unidos	(+) disminución de barreras
2009	Unilateral Venezuela	Acciones restrictivas del gobierno	El gobierno venezolano realiza acciones para detener el 100% del intercambio comercial	(-) creación de BFT
2010	Bilateral	Acta de establecimiento de un Comité Económico Productivo	Producción binacional	(+) disminución de barreras físicas
	Bilateral	Declaración de Principios	Mesa de Comercio y Finanzas Mesa de Infraestructura y transporte	(+) disminución de BFT
	Bilateral IIRSA COSIPLAN	Acta de compromiso para la cooperación en la construcción del puente Tienditas	Aparte de lo infraestructural, se plantear crear oficinas de trámites comerciales	(+) disminución de BFT
2011	Bilateral ALADI	Acuerdo de Alcance Parcial Nro. 28		(+) disminución de BFT
2013	Bilateral Cancillería	Encuentro de la Comisión de Alto Nivel Venezuela-Colombia	Comercio Seguridad Trasporte Empresas	(+) disminución de BFT
2014	Bilateral	Reunión sobre mesas de trabajo	Mesa de Comercio y Finanzas, mesa de Infraestructura y transporte	(+) disminución de BFT
2014	Unilateral	Cierre nocturno de los pasos fronterizos	Trabas para la movilización fronterizas	(-) creación de barreras físicas
2015	Unilateral (Venezuela)	Cierre de los pasos fronterizos	Detención total de la movilidad fronteriza	(-) creación de BFT

Fuente: Elaboración propia en base a (Delgado y Mora, 1982); Gacetas oficiales de Venezuela; diario oficial de Colombia; Decisiones de la CAN; Acuerdos de ALADI; entre otros.

Si bien las relaciones bilaterales entre Venezuela y Colombia desde 1830 hasta 1989 tuvieron como eje central las disputas territoriales (Gutiérrez, 2017) el cuadro Nro. 2 evidencia que hay un número significativo de acontecimientos que se enfocaron en temas relacionados con las BFT; bien sea para reducirlas, eliminarlas o crearlas. Y es que hay una serie de elementos que van más allá de lo regional que han hecho inevitable la relación entre estos dos países. Entre los elementos más resaltantes están los históricos, domésticos, idiosincráticos, fronterizos, culturales entre otros (Ardila, 2012).

De allí que las autoridades nacionales, regionales y locales junto a actores económicos y sociales han tenido que asumir posturas y tomar medidas sobre el intercambio comercial que ha existido en la región desde los primeros años de las nacientes Repúblicas independientes. Al observar el cuadro Nro. 2 ya para 1842 se firma un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre Nueva Granada y Venezuela el cual en su Artículo 5 señalaba que “... *los ciudadanos de cualquiera de ellas podrán (...) entrar con sus cargamentos en los puertos, radas, bahías i ríos abiertos al comercio extranjero i salir de ellos sin obstáculos ni impedimentos...*”.

Este antecedente demuestra que para las autoridades de la época era importante disminuir las barreras al comercio para beneficio de las comunidades fronterizas.

Si se cuantifican los acontecimientos desde 1842 hasta el 2011, la gran mayoría de ellos buscaban disminuir las BFT, y, muy pocos apuntan a crear barreras o a fortalecer las ya existentes. Otra particularidad de las decenas de acontecimientos encontrados, es que muy pocos de ellos se dan en el marco de instituciones comunes. Es sólo a partir de 1989 cuando se crean organizaciones como las COPAF (Comisión Presidencial de Asuntos Fronterizos) la cual se transforma en COPIAF y la CONEG, que si bien funcionaban en principio de manera unilateral pronto se convirtieron en bilaterales, mediante la cual los gobiernos intercambiaban información de mutuo interés. Para 1994 se crea la Comisión Binacional para la Verificación y Supervisión

de Acuerdos Fronterizos (COMBIFROM) para facilitar el intercambio de información militar entre las instituciones de seguridad de ambos países.

Los temas centrales relacionados con las BFT entre 1973 y 2006 son abordados en el ámbito de lo que hoy se conoce como Comunidad Andina, (CAN). En el cuadro Nro. 3 se presenta de manera muy resumida la relevancia que tuvo esta institución para las relaciones bilaterales colombo-venezolanas y para la frontera T-NS.

Cuadro No. 3 Decisiones de la CAN relacionadas con las BFT			
Área	Pacto Andino. (Regionalismo Cerrado) 1973-1979	Transición 1979-1996	Comunidad Andina. (Regionalismo Abierto) 1996-2006
BFT	078 (1 D)	169, 233, 284, 324, 367, 387 (6D)	414, 454, 459, 501, 502, 563, 566, 641.(9D)
Barreras físicas	071, 172, 075, 077, 082, 093, 094 (7 D)	166, 180, 186, 257, 258, 271, 272, 281, 282, 286, 287, 293, 297, 301, 302, 307, 309, 326, 327, 330, 331, 335, 346, 350, 352, 356, 357, 358, 360, 363, 364, 365, 370, 374, 378, 381 (36D)	388, 392, 393, 396, 399, 422, 434, 444, 465, 466, 467, 477, 478, 491, 499, 507, 517, 521, 533, 535, 536, 564, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 580, 582, 587, 598, 611, 612, 617, 619, 620, 626, 627, 628, 636 (44D)
Barreras técnicas	085, 103, 109, 118, 127, 140, 142, 143, 146 (9D)	149, 152, 153, 158, 159, 160, 169, 162, 178, 180, 192, 193, 197, 220, 221, 229, 231, 244, 275, 290, 291, 292, 296, 299, 300, 306, 313, 320, 328, 344, 345, 351, 361, 366, 376 (31D)	412, 416, 418, 419, 436, 439, 440, 462, 483, 486, 506, 510, 512, 515, 516, 546, 562, 583, 584, 602, 603, 608, 615, 629, 632, 634 (26D)
Total	17	77	78

Fuente: Elaboración propia en base al portal web de la CAN.

La CAN es el resultado del proceso integracionista iniciado en 1969 con el Acuerdo de Cartagena, el cual buscaba cambiar la visión intergubernamental de los procesos de integración iniciados en Latinoamérica desde los años cincuenta del siglo XX e incorporar un enfoque similar a lo que se venía experimentando en la Comunidad Económica del Carbón y el Acero (CECA) (Bustamante y Sánchez, 2010).

El cuadro Nro. 3 muestra las Decisiones tomadas hasta el 2006. Además el cuadro divide las Decisiones en 3 columnas que representan las etapas por las que ha transitado la integración andina, a saber: La primera va desde 1973, fecha en que Venezuela inicia formalmente su entrada al Pacto Andino mediante la Decisión 070 hasta 1979 y comprende, netamente, el período conocido como de regionalismo cerrado; la segunda va desde 1979 hasta 1996 relacionada con el período de transición desde el regionalismo cerrado al propiamente abierto y finaliza con la firma del Acuerdo de Trujillo con el cual se crea la Comunidad Andina y se consolida el regionalismo abierto; y la tercera y última que va de 1996 hasta 2006, momento en el que Venezuela opta por denunciar el Acuerdo de Cartagena.

En el primer periodo que va desde el ingreso de Venezuela en 1973 hasta 1979, se contabilizaron 17 Decisiones que buscaban disminuir las BFT, de las cuales 7 estaban relacionadas con las barreras físicas, 9 con las barreras técnicas y solo 1 tenía relación con los 2 tipos de barreras. En términos generales la mayoría de estas Decisiones se enfocaron en *“la inclusión de un programa de reducción de tarifas o programa de liberalización y la creación de un arancel externo común; así como la ejecución de programas referidos a la industria, desarrollo agropecuario, transporte...”* (Aguayo, Portillo y Expósito, 2001: 02).

En la segunda etapa (1979-1996), se contabilizaron 77 Decisiones abocadas a la disminución del efecto de las BFT, de las cuales 36 hacían énfasis en las barreras físicas, 35 en las técnicas y 6 con los dos tipos de barreras. Esto demuestra una disminución significativa de las BFT en comparación a la primera fase del proceso de integración, dando la sensación de que la nueva estructura institucional iba por buen

camino. Sin embargo, en los primeros años de la década de los 80 del siglo XX, los países miembros del Grupo Andino presentaron un déficit en la balanza de pagos que los impulsó a poner restricciones a las importaciones; situación que dejó como consecuencia un periodo de ralentización del proceso de integración andino y latinoamericano (Aguayo, Portillo y Expósito, 2001).

Entre las manifestaciones de crisis destacaba el incumplimiento de los compromisos asumidos en el Programa de Liberalización; la ralentización de los programas de desarrollo industrial conjunto a causa del abandono de la planificación; modificación de manera unilateral de algunas políticas comunitarias; incumplimiento en la aplicación del Arancel Externo Común, además de no adoptarlo en los plazos estipulados (Aguayo, Portillo y Expósito, 2001). En vista de esta problemática, el Grupo Andino revisa el proceso de integración y decide iniciar un proceso de modificación del viejo modelo de regionalismo y migrar hacia un regionalismo de enfoque abierto que les permitiera tener mercados liberalizados y alejados del proteccionismo. Los frutos de este giro se empiezan a observar notablemente a partir de 1989 donde destaca el crecimiento de las exportaciones tanto internas como externas, aumento de la inversión extranjera y armonización de políticas macroeconómicas (Aguayo, Portillo y Expósito, 2001).

En cuanto a la tercera etapa Bustamante (2006), señala que hasta 1996 el Grupo Andino había aprobado un total de 397 Decisiones (un promedio de 15 por año); sin embargo, luego de profundizar la estructura institucional y de haber elaborado y actualizado el acervo normativo, entre 1996 y 2006 se tomaron 228 Decisiones (en promedio 23 por año). 78 (34%) de estas últimas buscaban disminuir el efecto de las BFT, donde, 44 se vinculan a las barreras físicas, 26 a las técnicas y 8 con los dos tipos de barreras.

Los elementos resaltados en amarillo se relacionan directamente con la BFT de acuerdo a la clasificación del cuadro 1. Estas incorporaciones normativas, más el incremento de las exportaciones intra-subregionales, que pasaron de 4% en 1990 a 10% en 2002 (Giacalone, 2010), evidencian que el nivel de integración avanzaba de

Zona de Libre Comercio hacia una Unión Aduanera (Bustamante, 2006), donde se abandona la postura del regionalismo cerrado y se apuesta por el regionalismo abierto.

Cuadro 4. Decisiones aprobadas a partir de 1990 según tema y condición

	1969-1990	Aprobadas	Modificadas	Total post 1990
Institucionales	12	26	8	34
Liberación de comercio bienes	2	14	1	15
Arancel externo común	-	12	11	33
Desarrollo agropecuario	7	19	14	33
Competencia comercial	1	8	1	9
Origen	-	2	-	2
Asuntos aduaneros	2	11	4	15
Normalización técnica	-	4	-	4
Libre comercio de servicios (incluye transp.)	3	21	12	33
Relaciones externas	1	15	1	16
Armonización de políticas	3	6	-	6
Inversión	1	3	-	3
Propiedad intelectual	-	4	3	7
Integración física y fronteriza	-	13	3	16
Libre movimiento de personas	-	13	3	16
Régimen especial para Bolivia	4	-	-	-
Agenda Sociocultural Educativa	3	7	1	8
Total	39	188	62	250

Fuente: Tomado de Bustamante (2006: 211)

A pesar de los avances, hay elementos que aún fortalecían las BFT y ralentizaban el proceso de integración, como es el caso del incumplimiento de las sentencias del Tribunal de Justicia (TJCAN) y los dictámenes de la Secretaría General (SGCAN).

Cuadro No. 5. Incumplimientos en la CAN (1995 – 2005)					
Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela	CAN
Dictámenes de la SGCAN					
14	38	56	38	37	183
7.7%	20.8%	30.6%	20.8%	20.2%	100.0%
Sentencias del TJCAN					

2	8	17	11	18	56
3.6%	14.3%	30.4%	19.6%	32.1%	100%
Total					
16	46	73	49	55	239
6.7%	19.2%	30.5%	20.5%	23.0%	100%

Fuente: Tomado de Uribe (2005)

Si bien el país que más Dictámenes incumplió fue Ecuador; Colombia y Venezuela incumplieron 38 y 37 dictámenes respectivamente, lo que pone en tela de juicio su compromiso con el proceso de IR. En cuanto a las BFT 10 de los 183 Dictámenes están relacionadas con el transporte especialmente con el trasbordo en frontera. Un ejemplo claro de esta situación fue la medida venezolana de imponer el trasbordo en los pasos fronterizos en 1999. En este caso el TLCAN autorizó a Colombia a aplicar medidas compensatorias como mecanismo de presión, sin embargo este último se abstuvo de aplicarlas considerando que se enlodarían más las relaciones bilaterales y a su vez perjudicaría el intercambio comercial, que para ese momento era favorable para Colombia (Bustamante y Sánchez, 2010).

Tanto el “*incumplimiento en frontera*” como el “*uso y abuso*” de las normas andinas de defensa comercial (Salvaguardias) para proteger la agricultura doméstica (Colombia, Ecuador y, en menor grado Venezuela) que se inicia a fines de los noventa (Uribe, 2005), inevitablemente contribuye al fortalecimiento de las BFT.

Por otra parte, Colombia y Venezuela tuvieron visiones políticas, económicas y sociales similares entre 1969 y 1999; siendo los últimos 10 años lo más prósperos. Como se puede observar en el cuadro Nro. 6, hasta 1996 ambos Estados coincidieron en organizaciones multilaterales que en sus normativas hacen referencia a las BFT: el Tratado de Montevideo de 1960 (TM60) en su artículo Nro. 2 establece que “*las Partes Contratantes eliminarán gradualmente, para lo esencial de su comercio recíproco, los gravámenes y las restricciones de todo orden que incidan sobre la importación de productos originarios del territorio de cualquier Parte Contratante*” (TM, 1960). Sin embargo, en este Tratado no se legisla sobre temas trascendentales

como es el caso del transporte, las vías de comunicación, la integración física, las flotas mercantiles y el transporte aéreo, todos estos relacionados directamente con el comercio y las BFT. Además, su estructura institucional presenta muchas debilidades por su falta de autonomía y por su carácter netamente intergubernamental.

Cuadro No. 6. Otros Convenios y Tratados multilaterales firmados por Colombia y Venezuela relacionados con las BFT	
Año	Acuerdo o Tratado
1961	Acuerdo de Montevideo 1960 ALALC (Colombia)
1966	Acuerdo de Montevideo 1960 ALALC Venezuela
1980	Tratado de Montevideo 1980 ALADI
1981	GATT (por sus siglas en inglés) Colombia
1990	GATT (por sus siglas en inglés) Venezuela
1993	Convenio de Kioto. Organización mundial de aduanas (OMA). (Colombia)
1994	Grupo de los 3 (G3) (Colombia y Venezuela)
	Acuerdo de Marrakech OMC (Venezuela)
1995	Acuerdo de Marrakech OMC (Colombia)
1996	Convenio de Kioto. Organización mundial de aduanas (OMA). (Venezuela)
2008	UNASUR (Colombia y Venezuela)
2012	Adhesión de Venezuela al MERCOSUR
2015	Alianza del Pacífico (Colombia)
2016	Suspensión de Venezuela del Mercosur

Fuente: Elaboración propia

El tratado de Montevideo de 1980 da origen a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) que sustituye a la ALALC (TM60). En este reordenamiento se toman medidas relacionadas con las BFT como es el caso de la sustitución del programa de liberación comercial multilateral por un grupo de preferencias económicas integradas por un conjunto de mecanismos que comprenden: Preferencia Arancelaria, Acuerdos de Alcance Regional y Acuerdos de Alcance Parcial, lo que sería una especie de integración a la carta. Según Malamud, (2011; 228) en este tipo de integración que se extrae de la experiencia europea, los Estados miembros “*no constituyen un grupo homogéneo, sino que progresivamente se van agrupando en*

diferentes acuerdos subregionales en los que no todos participan”. Por otra parte el carácter esencialmente comercial del TM60 fue reemplazado en el TM80 por tres nuevas funciones básicas: la promoción y regulación del comercio recíproco, la complementación económica y el desarrollo de las acciones de cooperación económica (ALADI, s/a).

Por otra parte, si bien el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT por sus siglas en inglés) entró en vigor en 1947, Colombia se adhiere en 1981 luego de establecer un arancel del 100% para el ingreso de productos agrícolas y entre 30 y 35% para otros productos similares (Perry y Weil, 1983); acción que demuestra la fuerte inclinación proteccionista del Estado colombiano para esta fecha. Por su parte, Venezuela se demora un poco más en ingresar (1990) debido a su incipiente industria y a su condición de país exportador de petróleo, por lo que no le interesaba hacer concesiones dentro del GATT, ya que el petróleo fluía dentro de un esquema de mercado basado en la oferta y demanda y sus precios internacionales se fijaban periódicamente en el marco de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP). Además, siendo el comercio petrolero la principal actividad exportadora, el acceso al bien y sus derivados eran pechados con aranceles bajos y por lo general no se sometían a barreras arancelarias, como si sucedía con la mayoría de los bienes transables (Hernández, 2017).

En 1994, luego de casi tres años de negociaciones, Colombia, México y Venezuela suscriben el Tratado de Libre Comercio del Grupo de los 3 (TLC-G3) que buscaba implementar una zona de libre comercio en 10 años (Lozano y Zuluaga, 2001). La conformación del TLC-G3 se dio gracias a las negociaciones que se dieron en los Grupos de Alto Nivel (GAN) en el marco del Grupo de Contadora constituido para promover la paz en Centroamérica. Los temas de los GAN eran comercio, energía, comunicaciones, transporte, finanzas, cultura, turismo y cooperación con Centroamérica y el Caribe; siendo el comercio el elemento catalizador (Lozano y Zuluaga, 2001).

La intensión de Colombia y Venezuela era fortalecer la integración andina a través de la firma de acuerdo 5+1 entre los países del Pacto Andino y México aprovechando que el Acta de Barahona, suscrito en 1991, les permitía a sus miembros establecer preferencias con Estados miembros de la ALADI. Así mismo es importante resaltar que para la fecha México estaba en negociaciones con el NAFTA y los otros dos países estaban en un proceso de profundización de la integración andina; lo que en algunas ocasiones jugaba a favor y en contra de los objetivos del TLC-G3 (Lozano y Zuluaga, 2001). Venezuela se retira del G3 en 2006 con lo que se paraliza el proceso de reducción de las BFT en este marco.

En cuando a lo que se refiere a las BFT y al TLC-G3, como se observa en el cuadro Nro. 6, Colombia y Venezuela hacen parte de la ALADI y del GATT y además están en negociaciones para ingresar a la OMC y al Convenio del Kioto. Por ello los GAN decidieron trabajar en sintonía con compromisos adquiridos a nivel multilateral y regional. Se acordó un programa de desgravación para casi todo el universo arancelario, con algunas excepciones para el sector automotriz, agrícola, químico (polietileno) y textiles; un plazo de desgravación que va de los 10 a los 12 años. En cuanto a las medidas no arancelarias se prohíben las restricciones a las exportaciones e importaciones entre los Estados partes y para los países con tasas de servicios aduaneros se establece su desmonte en cinco años y medio. En cuanto a las normas de origen se estableció un principio general de 50% y a partir del 6to año del 55% (Lozano y Zuluaga, 2001).

En el Acuerdo de Marrakech con el que se da origen a la OMC, los países firmantes se comprometen en constituir un marco institucional común en sus relaciones comerciales con un nivel de profundidad mayor que el del GATT. Esto se da gracias al cierre de las negociaciones de la Ronda de Uruguay donde se discutieron temas directamente relacionados con la disminución de la BFT tales como: fomentar un programa de liberalización que condujera a la reducción y eliminación de aranceles y a la eliminación de restricciones cuantitativas y otros obstáculos no

arancelarios; luchar contra el proteccionismo; derechos de propiedad intelectual; e inversiones relacionadas con el comercio (Millet, 2001).

Las BFT en el marco institucional de la OMC son vistas como inconvenientes al libre movimiento de los factores y el Tratado de Marrakech se convierte en una herramienta fundamental para disminuirlas y eliminarlas. En este Acuerdo se regula el tratamiento a las mercancías en frontera y los requisitos de documentación que acompañan la carga, como por ejemplo la valoración de las mercancías en la aduana, su clasificación, los trámites de las licencias de importación, las normas de origen y el acuerdo sobre inspección previa a la expedición (Millet, 2001). Todos los anteriores disminuyen el efecto de las BFT en los pasos fronterizos, como es el caso de la frontera T-NS; donde a pesar que Colombia y Venezuela son miembros plenos de la OMC han generado una serie de desencuentros normativos que, como se describirá en la siguiente parte, han fortalecido las BFT y aumentado los costos de las exportaciones e importaciones.

Otra organización multilateral que ha impulsado la disminución de las BFT es la Organización Mundial de las Aduanas (OMA), originada gracias a las negociaciones acordadas en el Convenio de Kioto de 1974. Colombia y Venezuela si se adhirieron posteriormente. Desde su primera versión, este Convenio ha tenido la meta primordial de simplificar y armonizar los regímenes aduaneros. En su segunda versión conocida como Convenio de Kioto Revisado (CKR) se hace énfasis en las prácticas aduaneros que “*cubren otras reglas que no se aplican directamente a las mercancías sino que regulan otras actuaciones vinculadas con el tratamiento aplicable a las mercancías*” (SG-CAN, 1999)

El Anexo General del Convenio de Kioto Revisado (CKR) compromete a las partes contratantes a los siguientes principios fundamentales: transparencia y previsibilidad de las acciones que realiza la Aduana; estandarización y simplificación de la declaración de mercancías y los documentos de soporte; procedimientos simplificados para los operadores autorizados; máxima utilización de la tecnología de la información; mínimos controles aduaneros necesarios para garantizar el cumplimiento

con las reglamentaciones; uso de la administración de riesgos y controles por auditoria; intervenciones coordinadas con otras entidades fronterizas; y colaboración con el sector comercial(Comisión Económica de la Naciones Unidas para Europa, 2012)

El CRK está conformado por el cuerpo del Convenio y el Anexo General, son de aceptación obligatoria al igual que los Anexos específicos, que son opcionales (Comunidad Andina, 1999). Si los partes contratantes cumplieran con los compromisos asumidos en este Convenio, gran parte de los efectos de las BFT en el mundo estarían reducidos y encaminados a su eliminación.

La UNASUR es el resultado de la convergencia de visiones políticas entre los Estados de la región suramericana en la primera década del siglo XXI. Esta organización multilateral estuvo encabezada por el expresidente de Venezuela Hugo Chávez, quien luego de tener una tibia actuación en la conformación de la Comunidad Suramericana de Naciones (CSN), tomó las riendas de la constitución de la UNASUR (Giacalone, 2013). Si bien el enfoque central de esta organización ha sido la cooperación política entre los Estados Partes, tiene un objetivo específico que ha contribuido en la disminución de las barreras físicas: *“el desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región”* (TCUNASUR, 2011).

Este objetivo se ha venido desarrollando gracias a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) ahora vinculado con el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación (COSIPLAN) de la Unasur. La IIRSA tiene una cartera de 335 proyectos concentrados en 40 grupos y ocho ejes estratégicos (Andino, Capricornio, Amazonas, Macizo Guayanés, Sur, Interoceánico Central, Mercosur – Chile, Bolivia – Brasil – Perú). La frontera T-NS se ha visto beneficiada por el desarrollo de algunos proyectos del eje Andino, como son los casos de la construcción del puente Tienditas que al año 2017 se había concretado casi en un 100% y la pre-ejecución el proyecto *“conexión Ureña – Maracaibo”* que tiene como objetivos descongestionar el paso San Antonio – Cúcuta y disminuir el costo de las exportaciones del Norte de Santander utilizando el lago de

Maracaibo como salida al mar. Lo positivo de estos avances en integración física es que en caso que se vuelvan a repuntar las relaciones económicas colombo-venezolanas, la zona fronteriza T-NS podrá agilizar la eliminación de las BFT.

Por otra parte, si bien el ingreso de Venezuela al Mercosur tuvo como finalidad la expansión geopolítica del “Socialismo del siglo XXI” (Revanales, 2016), migrar de la CAN a esta organización intergubernamental implica iniciar un proceso de modificación en tramitaciones directamente relacionadas con las BFT. De allí que a partir de agosto de 2012, fecha en que entra en vigencia Protocolo de Adhesión de Venezuela al Mercosur, el estado venezolano cuenta con un plazo de cuatro años para adaptar la normativa interna al acervo normativo del Mercosur, como exige el artículo 3 de dicho Protocolo (Revanales, 2016).

Sin embargo, Venezuela no ha cumplido con todos sus obligaciones durante este periodo de tiempo, tan solo a mediados de 2016 adaptó su nomenclatura arancelaria al acervo del Mercosur y aun no se sabe si volverá a modificarse o si esta será la definitiva. Cabe destacar que esta modificación generó un aumento de las BFT dado que los códigos arancelarios de la CAN y el Mercosur no son iguales en su totalidad.

Colombia, por su parte, opta por una nueva propuesta de integración: la Alianza del Pacífico. Esta nueva iniciativa que entra en vigor en 2015, conformada por Colombia, Chile, Perú y México tiene un efecto directo sobre las BFT puesto que entre sus objetivos destaca la intensión de conformar una zona de libre comercio que permita avanzar hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas (Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, 2012) . Al ser Venezuela un país vecino de este Acuerdo, puede existir creación o desviación de comercio, al generarse un nuevo mercado internacional espacialmente próximo.

Luego de analizar el trato que le han dado Colombia y Venezuela a las BFT en el ámbito unilateral, bilateral y multilateral, se puede argumentar que hay varios escenarios de encuentros y desencuentros. Los esfuerzos por disminuir el efecto de estas barreras se remonta a pocos años después de la separación de Venezuela y

Colombia, pues ya se observaba un importante intercambio comercial fronterizo entre las nacientes repúblicas; lo que requería de medidas que regularan algunas actividades y agilizaran otras. De 1841 a 1966 el trato de las BFT se manejó entre lo unilateral y lo bilateral; a partir de 1966 cuando ya los dos países son miembros de la ALALC el tema es tratado desde el ámbito multilateral e institucional; lo que permite que sea tomado con mayor seriedad y compromiso por ambas partes. Sin embargo, el mayor avance se logra desde la institucionalidad de la CAN gracias al carácter supranacional y al trabajo que se lleva para constituir el Mercado Común Andino.

Si bien mientras Venezuela fue parte de la CAN solo se llegó a constituir una Unión Aduanera Imperfecta, este avance permitió que durante su estadía se tomaran 172 decisiones que lograron de manera gradual disminuir las asimetrías que fortalecían las BFT. Luego de su salida en 2006 y de su retiro efectivo en 2011, la CAN sigue legislando sobre este tema pero ya Venezuela no participa ni continúa en ese proceso de liberalización.

2. Las BFT entre Venezuela y Colombia a partir de 2015

Si bien es cierto que en 1999 se dio el primer golpe a la integración andina y colombo-venezolana con la instauración del trasbordo de mercancías en la frontera común, que frenó drásticamente el libre movimiento de mercancías característico de la Unión Aduanera en construcción, y que reinstala BFT a la integración económica en proceso, los efectos de los cambios en la política exterior de Venezuela a partir de la llegada del presidente Chávez no se vislumbraron completamente hasta bien avanzada la primera década del siglo XXI. Venezuela dio un giro de 180° en su política exterior y retomó la política proteccionista, se apartó de esquemas considerados liberales como la CAN y el G3, y con ello se fortalecen las BFT al comercio binacional y subregional.

Sin embargo, a pesar que la relación Chávez – Uribe estuvo marcada por una serie de vaivenes que facilitaban o limitaban el intercambio binacional y fronterizo;

nunca se interrumpió el intercambio comercial como ocurrió con los cierres de los pasos fronterizos en 2014 (horario nocturno) y 2015 (cierre total) ordenados de unilateralmente por Nicolás Maduro. En esta sección que va desde el cierre de 2015 hasta el 2017, y tomando como referencia el cuadro 1, se indaga sobre el estado actual de las BFT en la frontera T-NS para posteriormente determinar su impacto sobre el comercio binacional.

Barreras físicas:

1. Inexistencia de documentos aduaneros unificados y de normas aduaneras unificadas en el espacio sudamericano y latinoamericano:

En este tema se logró avanzar significativamente durante la estadía de Venezuela en la CAN, sin embargo luego de completar su salida de esta organización en 2011, se regresó al doble desaduanamiento, pues el AAP Nro. 28 que subscriben Colombia y Venezuela en 2012 no busca unificar normas y documentos aduaneros sino implementar un tratamiento preferencial para las importaciones y exportaciones. Migran de una unión aduanera imperfecta a un Acuerdo preferencial y esto es un atraso y un notable fortalecimiento de las BFT. Las empresas que realizan operaciones de exportación e importación en la frontera T-NS a partir de 2011 deben contratar agentes aduanales en Colombia y Venezuela; lo que implica un aumento en la estructura de costos y fortalecimiento de las BFT

2. Sobrecostos por demoras en implementar el intercambio electrónico de datos en América Latina

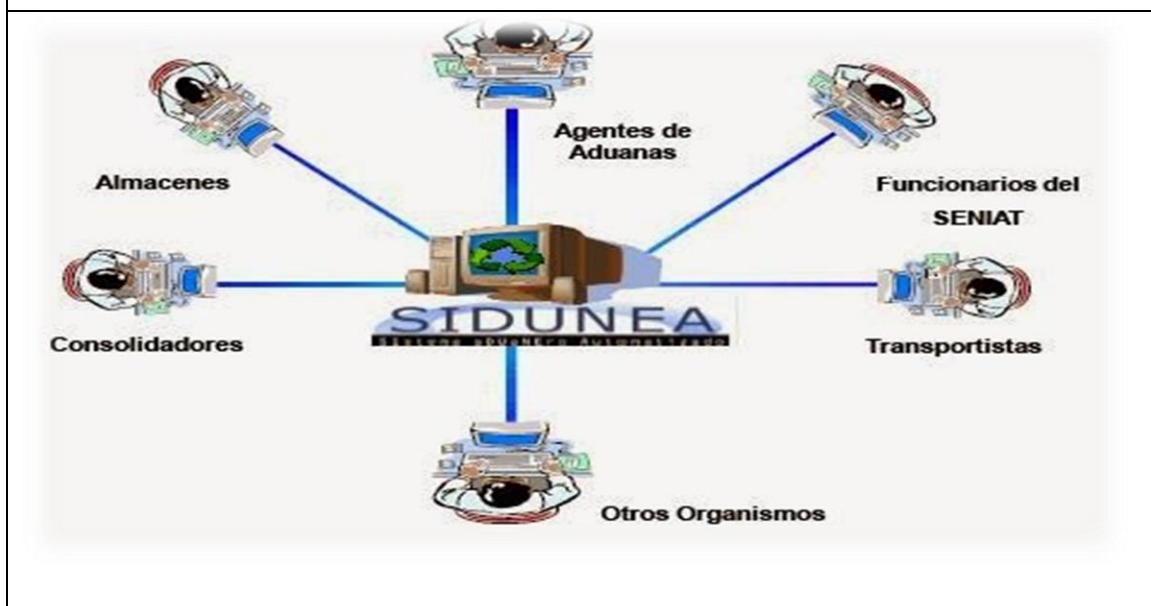
Según la información suministrada por los agentes aduanales de ambos lados de la frontera T-NS, no existe un mecanismo informático específico que facilite el intercambio de información de comercio exterior. Existen Softwares como el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA) (en Venezuela) que permite intercambiar información pero solo con los actores nacionales del comercio exterior tal como se observa en la imagen 1. A partir de la entrada en vigor del AAP Nro. 28 en el año

2012 cada país adecuó los formatos de los documentos que ingresan en el Software para agilizar los trámites pero cada país los realiza de manera individual. Los agentes aduanales del Táchira señalan que el intercambio de información se realiza de manera informal vía correo electrónico con sus pares en Norte de Santander o de cualquier parte de Colombia.

Con relación al Software SIDUNEA, señalan que es una herramienta que ayuda a agilizar los trámites pero que en algunas ocasiones las fallas en el servicio de internet y de energía eléctrica hace que todo el proceso se demore. Otra limitación es que el Software está configurado por el SENIAT para que funcione en un computador ubicado específicamente en la oficina de la agencia de aduanas. Si intenta moverse hacia otro lugar la configuración de la dirección IP no permite que Software funcione *On-Line* con los demás actores nacionales del comercio exterior. Todo lo anterior evidencia la presencia de una BFT y un sobrecosto por demoras en el flujo de comercio.

www.bdigital.ula.ve

Imagen 1. Interacción entre los actores del comercio exterior en Venezuela mediante el Software SIDUNEA



Fuente: Portal web del SENIAT.

3. *Sobrecostos por el uso de custodios en los trayectos de transporte terrestre y por inseguridad en carreteras:*

Colombia enfrenta un conflicto armado que se ha prolongado por más de cinco décadas en todo el territorio nacional con repercusiones sobre lo político, económico y social. El movimiento de mercancías terrestre no ha escapado de esta problemática pues la llamada *piratería terrestre*, en gran parte impulsado por los grupos armados, ha afectado a los transportistas. Si bien según la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (COLFECAR) en 1992 se registraron 1.920 casos de piratería terrestre, con robo de mercancías y vehículo, ya para 2016 solo se registraron 174 casos; lo que implica una importante disminución. El mejoramiento de la infraestructura vial, las políticas de prevención de los cuerpos seguridad y la disminución del accionar de los grupos armados gracias a las políticas de Estado son algunos de los factores que han permitido una disminución del efecto de esta barrera física en Colombia.

Del lado venezolano se consigue poca información debidamente documentada relacionada con este tema, sin embargo según lo que mencionan los informantes clave del sector transporte, los robos en carretera a vehículos de carga pesada han venido aumentando año tras año; argumentan que entre los factores que más influyen en este aumento de la inseguridad vial está la situación económica del país que ha generado la aparición de saqueos, la poca presencia de cuerpo de seguridad en las trayectos más vulnerables y la complicidad de estos en las actividades ilícitas. Al consultar a los informantes claves del sector transporte de ambos lados de la frontera, resaltaron que generalmente no contratan servicios de custodios sino que se amparan en el seguro que tienen las mercancías.

4. *Mayores costos por falta de homologación de precintos aduaneros*

La homologación de precintos aduaneros ocurría cuando Venezuela era parte de la CAN pero en el AAP Nro. 28 no se menciona nada de sobre estos, ni los

informantes claves mencionaron algún acuerdo sobre ello; queriendo decir que la salida de Venezuela de la CAN implicó un reforzamiento de esta barrera física.

5. No aplicación o aplicación insuficiente de dispositivos de transporte internacional de mercancías por carretera en el aprovechamiento de los espacios de integración

Esta barrera se fortaleció en el año 1999 cuando el presidente Chávez decidió implementar el trasbordo en la frontera colombo-venezolana bajo el argumento de que no existía reciprocidad en las condiciones para los transportistas venezolanos en computación con sus pares colombianos. En el año 2014 se presentó el *Acuerdo entre la: República de Colombia y lo República Bolivariana de Venezuela sobre Transporte Internacional de carga y pasajeros por carretera*" que tiene como objetivo establecer los términos y condiciones que se aplicarán al servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera entre ambos países; sin embargo a inicios del 2018 este Acuerdo no ha sido firmado por lo que su entrada en vigor aún está en espera. Según la información suministrada por los informantes claves del sector transporte este ámbito quedó en un vacío legal luego de que en 2011 Venezuela se desligara totalmente de la normativa de la CAN. En vista de esta problemática ellos decidieron seguir aplicando la normativa andina.

6. Sobrecostos por el deterioro de las vías ante el incumplimiento de las normas sobre limitaciones en el peso por eje de los vehículos de transporte existentes en cada proceso de integración subregional

Al recorrer las principales vías de la frontera T-NS, se observó deterioro en las carreteras más importantes del Estado Táchira; mientras que en el Norte de Santander los principales ejes viales se encuentran en buen estado y en progresivo mejoramiento. Al preguntarle a los informantes del lado venezolano que si el deterioro de las vías se debía al incumplimiento en los límites de peso, estos respondieron que "NO"; en realidad el deterioro de la vialidad se debe a la falta de mantenimiento, a la falta de inversión y al cierre de los peajes, puesto que estos

permitían un ingreso económico constante para atender parte de las necesidades viales. Por su parte los transportistas colombianos dieron opiniones negativas y positivas en cuanto a la vialidad. Por un lado presentaron una postura negativa por el costo del peaje ya que, por ejemplo, por un camión de 6 ejes en un trayecto de Cúcuta – Bogotá se paga aproximadamente 164000 pesos colombianos (± 56 USD) distribuido en 5 peajes, lo que según ellos es una suma bastante elevada; sin embargo para otros ese paga es algo positivo porque se convierte en un beneficio para los usuarios ya que esto permite mantener en buen estado las vías.

Cuadro Nro. 7 Peso transmitido a la calzada de la vía según normativa de cada país.				
	Colombia		Venezuela	
Vehículo	Designación del vehículo	Peso bruto vehicular (Kg.)	Designación del vehículo	Peso bruto vehicular (Kg.)
Camión	2	16000.	2 ejes	19000.
	3	28000.	3 ejes	26000.
	4	32000. (3)	4 ejes	32000.
	4	36000. (2)		
	4	31000. (1)		
Camiones tractores con semirremolque	2S1	27000.	2S1	32000.
	2S2	32000.	2S2	39000.
	2S3	40500.	2S3	46000.
	3S1	29000.	3S1	39000.
	3S2	48000.	3S2	46000.
	3S3	52000.	3S3	48000.
Camiones con remolque	R2	16000.		
	2R2	31000.	2R2	45000.
	2R3	47000.	2R3	48000.
	3R2	44000.	3R2	48000.
	3R3	48000.	3R3	48000.
			3R4	48000.
	4R2	48000.	4R2	48000.
	4R3	48000.	4R3	48000.
Camiones con remolque balanceado	4R4	48000.	4R4	48000.
	2B1	25000.	2B1	32000.
	2B2	32000.	2B2	39000.
	2B3	32000.	2B3	46000.
	3B1	33000.	3B1	39000.
	3B2	40000.	3B2	46000.

	3B3	48000.	3B3	48000.
	B1	8000.		
	B2	15000.		
	B3	15000.		

Fuente: Normas COVENIN 614 (1997) y Resolución Nro. 004100 (2004)

Cuadro Nro. 8 Peso máximo por eje según normativa de cada país.		
	Colombia	Venezuela
Tipo de eje	Peso máximo por eje (Kg.)	Peso máximo por eje (Kg.)
Eje sencillo 2	6000.	6000.
Eje sencillo 3	11000.	13000.
Eje tándem 4	11000.	12000.
Eje tándem 6	17000.	16000.
Eje tándem 8	22000.	20000.
Eje trídem 6	16500.	18000.
Eje trídem 8	19000.	
Eje trídem 10	21500.	24000.
Eje trídem 12	24000.	27000.

Fuente: COVENIN 614 (1997) y Resolución Nro. 004100 (2004)

Como se observa en los cuadros No. 7 y No. 8, los límites de peso exigidos en la normativa de cada país presentan muchas diferentes; lo que implica una barrera a la hora de activar cualquier convenio de transporte internacional. Además de ello al comparar las normativas, se observa que tanto en el peso bruto del vehículo (cuadro 7) como en el peso máximo por eje (cuadro 8) los límites son superiores en Venezuela; esto implica que hay una mayor transmisión de peso a la calzada que a futuro requiere mayor mantenimiento y constante reinversión.

7. Limitaciones por la inexistencia de modos que abaraten el transporte como el ferrocarril y el fluvial y de puesta en marcha de planes para lograr su interconexión sudamericana y latinoamericana:

En el caso de la frontera T-NS no existe ninguno de estos modos de transporte; los ríos no son navegables y no hay proyectos nacionales, binacionales o en el marco de IIRSA-COSIPLAN sobre la creación de un ferrocarril que facilite el

movimiento masivo de mercancías. Quiere decir que está barrera estará vigentes por un tiempo indeterminado.

8. Desarticulación física de los espacios sudamericano y centroamericano y del Caribe y sobre costos en la movilización de un lugar a otro:

Entre mayor sea la articulación física, menor serán los costos de transporte, el tamaño de los inventarios y los costos logísticos. De esta manera se contribuye a la expansión de los mercados y al acercamiento entre los consumidores y productores. El acceso al comercio internacional y a los flujos de inversión requieren de infraestructura apropiada que promueva la competitividad y permita que el crecimiento sea sostenible (García, 2009). En los 2219 Km del límite internacional colombo – venezolano hay seis pasos fronterizos terrestres formales: un paso entre el departamento de La Guajira y el estado Zulia, cuatro pasos entre el departamento de Norte de Santander y el estado Táchira y un paso entre el departamento de Arauca y el estado Apure.

La concentración de pasos fronterizos entre el Norte de Santander y Táchira se debe a factores físico – naturales, socio – económicos y político administrativos. Físico – natural porque las condiciones del relieve, clima, cobertura vegetal, red fluvial y geología permiten una mayor accesibilidad durante todo el año en esta zona que en las demás regiones de la frontera colombo – venezolana. Al Norte donde está el paso de la Goajira y Paraguachón en el Estado Zulia, la acentuada aridez del suelo complican el desarrollo de una adecuada infraestructura vial; en el extremo sur del límite internacional también se presentan limitaciones por la densidad selvática del Amazonas; en la zona fronteriza de los llanos se encuentra el puente internacional José Antonio Páez que comunica al Departamento Arauca con el Estado Apure, esta zona fronteriza presenta limitaciones por la extensa hidrografía fluvial que en los periodos lluviosos ocasionan inundaciones y limitan la movilidad espacial.

La frontera T-NS se ve beneficiada por la uniformidad del piedemonte San Antonio – Ureña – villa del Rosario – Cúcuta, que ha permitido el progresivo

desarrollo de una infraestructura vial compartida. Empero también presenta algunos problemas geotécnicos a lo largo del eje vial del Táchira debido a la inestabilidad y naturaleza del material geológico ya la geomorfología del área que durante los periodos de lluvias intensos el limita el desplazamiento vehicular (Linares y Zapata, 2011); sin embargo estas limitaciones son menores en comparación a las que presentan las demás zonas fronterizas colombo – venezolanas.

Esta características permitieron que se desarrollara una interdependencia socio – económica a lo largo del tiempo exigiendo con ello una inversión en infraestructuras viales y de servicios; además desde lo político administrativo es la ruta más directa de conectar las centros de poder de cada país, Bogotá – Caracas.

La existencia de cuatro puentes internacionales (Simón Bolívar, Tienditas, Francisco de Paula Santander y Unión) en la frontera T-NS demuestra que hay una articulación física binacional avanzada, que no se le está sacando provecho, pues el intercambio comercial nocturno solo ocurre por el puente internacional Simón Bolívar, mientras que los demás están en desuso para actividades comerciales.

9. Impacto de la no realización de las obras prioritarias de la Iniciativa de Integración Física Regional Sudamericana (IIRSA); del Plan Puebla Panamá (PPP) y de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) para interconectar a América Latina y el Caribe:

En la frontera T-NS la obra más emblemática impulsada por IIRSA es el Puente Internacional Tienditas, el cual se puede decir que está casi en un 100% culminado aunque aún no se ha habilitado formalmente por los gobiernos nacionales; sin embargo su óptima funcionalidad depende de la culminación de los demás proyectos del Eje Andino. Una de las obras que comparten funcionalidad directa con este puente es la Conexión Ureña – Maracaibo puesto que al igual que este tiene como objetivo principal descongestionar el paso San Antonio – Cúcuta – San Cristóbal. A 2018 esta obra se encuentra en pre-ejecución. En un escenario futuro donde las relaciones político – económicas de Colombia y Venezuela se vuelvan a

reactivar, la no culminación de esta conexión limitará el máximo aprovechamiento de los beneficios que ofrece el Puente Internacional de Tienditas.

Barreras técnicas:

1. *Sobrecostos en bienes manufacturados y semi-manufacturados por divergencias en las normas nacionales de producción identificables en los principales rubros de exportación e importación de cada país:*

Como ya se ha mencionado con antelación, luego de la salida de Venezuela de la CAN el comercio colombo – venezolano se ve afectado por la ausencia de normas comunes que faciliten dicha actividad. Si bien El AAP Nro. 28 en su Anexo III relacionado con *Reglamentos técnicos, evaluación de la conformidad y metrología* en su Art. 2 establece que El objetivo de este Anexo “*comprende el desarrollo, preparación, adopción y aplicación de reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad, incluidos aquellos relativos a metrología, que puedan tener efecto en el intercambio comercial entre las Partes*”, hasta finales de 2017 no se han creado instrumentos legales en materia de producción de manera conjunta que faciliten el intercambio comercial. Por su parte, la CAN ha seguido profundizando en este ámbito, pues a mediados de 2013 los Estados Partes de dicha organización, definieron parámetros comunes para la producción y certificación de productos orgánicos.

Para entender los efectos de estas divergencias se realiza una comparación entre las normas de producción de los principales rubros de comercializados en 2017 entre Colombia y Venezuela. En el caso de Colombia se toman en cuenta normas nacionales y normas de la CAN ya que muchas de ellas se encuentran adaptadas a las normativas del bloque subregional¹. Según CAVECOL (2017) entre enero y octubre de este año, los principales productos importados desde Colombia a Venezuela están

¹Algunas normas de producción de la CAN y/o de Colombia no pudieron ser revisadas ya que para acceder a ellas era necesario realizar pagos en divisas con Tarjeta de Crédito; en Venezuela por la existencia de control cambiario estas transacciones están restringidas.

agrupados en el capítulo 17 del arancel de aduanas que corresponde a azúcares y artículos de confitería. Respectivamente entre los principales productos exportados hacia Colombia están los abonos representados en el capítulo 31 y los del capítulo 39 correspondiente a las materias plásticas y manufacturas:

Cuadro Nro. 9 Comparación de normas de producción azúcares en CAN y en Venezuela	
<i>Norma Andina para el azúcar refinado NA 0011 (2002)</i>	<i>Azúcar refinado COVENIN 234. (1995)</i>
Definición: es el producto cristalizado, obtenido de materia prima con contenido de sacarosa, que cumple con las especificaciones establecidas en esta norma.	Definición: es el producto de someter el azúcar crudo, lavado y afinado a procesos de disolución, purificación, decoloración y recristalización.
Requisitos fisicoquímicos: • Polarización a 20 °C = Min 99,8 • Humedad = 0,05 • Cenizas por conductividad = 0,04 • Azúcares reductores = 0,05 • Color = 80 • Turbidez a 420 nm = 30	Requisitos fisicoquímicos: • Polarización a 20 °C = Min 99,8 • Humedad = 0,05 • Cenizas por conductividad = 0,04 • Azúcares reductores = 0,05 • Color = 80 • Turbidez a 420 nm = 30
Contaminantes: • Dióxido de Azufre (SO₂) = 15 • Arsénico (As) = 1,0 • Cobre (Cu) = 2,0 • <u>Plomo (Pb) = 0,14</u>	Contaminantes: • Dióxido de Azufre (SO₂) = 15 • Arsénico (As) = 1,0 • Cobre (Cu) = 2,0 • <u>Plomo (Pb) = 2,0</u>
Requisitos microbiológicos: • Recuento de mesófilos aerobios = 2,0 x 10 • Coliformes = <3 • Recuento de mohos = 1,0 x 10 • Recuento de levaduras = 1,0 x 10	Requisitos microbiológicos: • No aplica • No aplica • Recuento de mohos = 1,0 x 10 • Recuento de levaduras = 1,0 x 10

Nota: se resalta en color gris las diferencias

2. *Falta de normalización de normas sanitarias y fitosanitarias que afectan el comercio exterior de los principales renglones agropecuarios en el espacio sudamericano y latinoamericano:*

Todos los miembros de la OMC están obligados a adherir el cuerpo de Acuerdos establecidos en dicha organización. El Acuerdo sobre Medidas Sanitarias y fitosanitarias (MSF) es uno de los instrumentos normativos que entró en vigor al mismo tiempo que nació la OMC. En este caso, como Colombia y Venezuela son miembros desde 1995 han tenido que armonizar sus MSF en base a este Acuerdo. Si bien las normas sanitarias y fitosanitarias no son estandarizadas para todos países dado que las condiciones ambientales y sanitarias son diferentes en cada región, el Acuerdo sobre MSF funciona como una suerte de guía que busca evitar la discriminación innecesaria y ralentización del comercio internacional.

Además, la OMC ha establecido alianzas con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) con la intención de agrupar las normas internacionales en materia de inocuidad de los alimentos en el contexto del Acuerdo MSF como es el caso de *La Comisión Mixta FAO/OMS del Codex Alimentarius, la Oficina Internacional de Epizootias y la Secretaría de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria*.

Para ratificar que este y los demás Acuerdos se estén aplicando de manera adecuada, la OMC realiza exámenes periódicos sobre la política comercial de los Estados miembros. En este ámbito Colombia se ha mantenido al día; se ha sometido a los exámenes en 1996, 1997, 2006 y 2012, mientras que Venezuela solo ha sido examinada en 1996 y en 2002, puesto que desde ese momento la administración Chávez no volvió a cumplir con esta exigencia de la OMC. Desde ese momento se empieza a observar un fortalecimiento de esta barrera técnica; puesto que a medida que se van examinando los Estados partes, ellos se van adaptando a las exigencias internacionales. Venezuela estaría desactualizado desde hace 16 años. A la suma, según el Art 7 que trata sobre transparencia del AMSF *“Los Miembros notificarán las*

modificaciones de sus medidas sanitarias o fitosanitarias y facilitarán información sobre sus medidas sanitarias o fitosanitarias”. En este ámbito, ambos países también presenta notables diferencias. Mientras que Colombia desde 1997 hasta 2018 ha presentado 448 notificaciones sobre modificaciones de MSF, Venezuela solo presentó 12 notificaciones de esta índole entre los años 2003 y 2005.

Al entrevistar a un informante clave del SENIAT sobre esta temática, afirmó que lamentablemente en Venezuela se ha avanzado muy poco sobre la armonización de MSF; lo que se convierte en una barrera técnica al intercambio comercial; por ejemplo en el caso de la frontera T-NS las mercancías deben someterse a las MFS de Colombia y de Venezuela respectivamente puesto que a pesar de que el AAP Nro. 28 en su Anexo IV Art. 5 señala que “Las Partes establecen el Comité de Medidas Sanitarias Zoosanitarias y Fitosanitarias (MSZF) conformado por Autoridades Nacionales competentes de cada una de las Partes, con el objetivo de abordar los temas relativos a la aplicación de este Anexo” el informante destacó que desconoce la existencia del mencionado Comité.

3. Normas nacionales o subregionales diferentes sobre marcas, patentes e indicaciones geográficas:

La propiedad intelectual se refiere a los derechos exclusivos otorgados a las creaciones del intelecto humano, por ejemplo, los diseños distintivos utilizados en el comercio. La propiedad intelectual se divide en dos categorías principales: los derechos de propiedad industrial, entre los que figuran las patentes, las marcas, y las indicaciones geográficas; y el derecho de autor y los derechos conexos, que guardan relación con las obras literarias y artísticas (OMPI, 2017).

En el caso de Colombia, existen un número importante de documentos legales relacionados directa e indirectamente con la Propiedad Intelectual según datos del portal Web de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (WIPO por sus siglas en inglés); donde destacan la Constitución Política de 1991, 60 Leyes, 21 Normas/Reglamentos, 20 aprobaciones de Tratados, 67 adhesión a los tratados. En

los que se refiere a los Derechos de Propiedad Industrial los más representativos son los siguientes:

- *Constitución Política de Colombia (1991):* Art. 58 relacionado con la propiedad privada, Art. 61 sobre la protección de la propiedad Intelectual y Art. 150 numeral 24 que sobre la regulación del régimen de propiedad industrial, patentes y marcas y las otras formas de propiedad intelectual.
- *Ley N° 1648 de 12 de julio de 2013 por medio de la cual se establecen medidas de observancia a los Derechos de Propiedad Industrial*
- *Ley 463 de 1998.* Por medio de la cual se aprueba el "Tratado de cooperación en materia de patentes (PCT)", elaborado en Washington el 19 de junio de 1970, enmendado el 28 de septiembre de 1979 y modificado el 3 de febrero de 1984, y el reglamento del tratado de cooperación en materia de patentes.
- *Decreto N° 1687 de 2010 (14 de Mayo) Por el cual se modifica el decreto 3523 de 2009.* Que trata sobre Competencia, Diseños industriales, Nombres comerciales, Observancia de las leyes de Propiedad Industrial y leyes conexas, Organismo regulador de PI, Otros, Patentes (Invenciones), Propiedad Industrial.
- *Decreto N° 0727 de 2012 por el cual se modifica el artículo 5 del Decreto No. 502 de 2003.* Trata lo relacionado con información no divulgada (Secretos Comerciales) y Patentes (Invenciones).
- *Decreto N° 0729 de 2012 'Por el cual se reglamentan parcialmente las Decisiones 486 y 689 de la Comisión de la Comunidad Andina'.* Se enfoca en: Indicaciones geográficas, Información no divulgada (Secretos Comerciales), Marcas, Patentes (Invenciones)
- *Decreto N° 03523 de 2009 (15 de septiembre) - Por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Industria y Comercio y se determinan las funciones de sus dependencias.* Se centra en: Competencia, Diseños industriales, Marcas, Observancia de las leyes de PI y leyes conexas,

Organismo regulador de PI, Otros, Patentes (Invenciones), Propiedad Industrial

- *Decreto N° 4540 de 2006 (22 de diciembre) - Por el cual se adopta los controles de aduana para el protección de la Propiedad Intelectual.* Este Decreto faculta a la autoridad aduanera para intervenir en relación con mercancías supuestamente piratas o de marca falsificadas; vinculadas a una importación, exportación o tránsito.
- *Decreto N° 2591 de 2000 (13 de diciembre) - Por el cual se reglamenta parcialmente la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina.* Vinculado con Diseños industriales, Indicaciones geográficas, Información no divulgada (Secretos Comerciales), Marcas, Modelos de utilidad, Nombres comerciales, Observancia de las leyes de PI y leyes conexas, Organismo regulador de PI, Otros, Patentes (Invenciones)
- *Decreto N° 410 de 1971 (27 de marzo) - Por el cual se expide el Código de Comercio.* Las disposiciones sobre Propiedad Industrial incluidas en éste Código (Título II del Tercer Libro), se encuentran suspendidas y reemplazadas por la “Decisión n° 486 del 14 de septiembre de 2000 - Régimen Común sobre Propiedad Industrial ”, de la Comisión de Comunidad Andina, excepto los artículos: 539, 550, 554, 556, 557, 564, 569, 570, 571, 594, 596, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, y 618.
- *Decreto N° 2264 del 11 de noviembre de 2014 por el cual se reglamenta la indemnización preestablecida por infracción a los derechos de propiedad marcaria:* La notificación realizada por parte de Colombia ante la OMC en virtud del artículo 63.2 del Acuerdo sobre los ADPIC estipula: De acuerdo con la Decisión Andina 486 de 2000, los países miembros, a través de su normativa interna, tienen la facultad para establecer el marco jurídico adecuado para que el demandante de una infracción marcaria solicite a la

autoridad nacional competente ordenar la indemnización de daños y perjuicios (OMPI, 2017).

- *Decreto N° 1873 de 29 de septiembre de 2014 Por el cual se reglamenta la compensación del plazo de duración de la patente mediante restauración.* Art. 1: compensación del plazo de duración de la patente mediante restauración. De conformidad con lo establecido en el literal d) del artículo 10 de la Decisión 689 de 2008 de la Comunidad Andina, cuando la Superintendencia de Industria y Comercio incurra en un retraso irrazonable en el trámite de una solicitud de patente siempre que ésta no sea para producto farmacéutico, compensará por una sola vez al titular de la patente, previa solicitud de éste, restaurando el plazo de duración de la patente.
- *Resolución N° 69699 de 30 de Diciembre de 2009 - Por la cual se fijan las tasas de propiedad industrial y se modifica la Circular Única del 19 de julio de 2001.* Diseños industriales, Marcas, Observancia de las leyes de PI y leyes conexas, Organismo regulador de PI, Patentes (Invenciones), Propiedad Industrial
- *Ley 178 de 1994. Por medio de la cual se aprueba el "Convenio de Paris para la Protección de la Propiedad Industrial"*, hecho en Paris el 20 de marzo de 1883, revisado en Bruselas el 14 de diciembre de 1900, en Washington el 2 de junio de 1911, en La Haya el 6 de noviembre de 1925, en Londres el 2 de junio de 1934, en Lisboa el 31 de octubre de 1958, en Estocolmo el 14 de julio de 1967 y enmendado el 2 de octubre de 1979.
- *Ley 170 de 1994 por medio de la cual se aprueba el Acuerdo por el que se establece la "Organización Mundial de Comercio (OMC)"*, suscrito en Marrakech (Marruecos) el 15 de abril de 1994, sus acuerdos multilaterales anexos y el Acuerdo Plurilateral anexo sobre la Carne de Bovino.
- *Ley 599 de 2000. Código Penal: Art. 285 sobre Falsedad Marcaria; Art. 306 sobre usurpación de Derechos de Propiedad Industrial y Derechos de*

obtentores de variedades vegetales; y Art. 307 sobre el Uso ilegítimo de Patentes.

Por su parte, en Venezuela la cantidad de documentos legales relacionados con la Propiedad Intelectual es menor, según datos del portal Web de la WIPO destacando: la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela de 1999, 33 Leyes, 9 Normas/Reglamentos, 2 aprobaciones de Tratados y 59 adhesiones a los tratados relacionados con las Derechos de Propiedad Intelectual. Los más relacionados con los Derechos de Propiedad Industrial son:

- *Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999)*: Art. 98 que se refiere a libre creación cultural y la protección de patentes, marcas, entre otras; Art. 124 relacionado con la protección de la Propiedad Intelectual y el Art. 157 que trata sobre las competencias del Poder Público Nacional en su numeral 32 establece que una de sus tantas competencias es legislar sobre Propiedad Intelectual.
- *Ley sobre Propiedad Industrial (1956)* Diseños industriales, Marcas, Modelos de utilidad, Nombres comerciales, Observancia de las leyes de PI y leyes conexas, Patentes (Invenciones), Propiedad Industrial
- *Código Penal (2000)* El Artículo 338° corresponde al delito de la falsificación o alteración de nombres, marcas o signos distintivos de “obras del ingenio o de los productos de una industria cualquiera”, o su utilización cuando se trate de nombres, marcas o signos hayan sido legalmente registrados en Venezuela; Artículo 339° corresponde al delito de la importación y/o comercialización de “obras del ingenio o de los productos de una industria cualquiera”, falsificados o alterados, o a través de los cuales se pueda inducir a error respecto de su origen o calidad , siempre que las obras, nombres, marcas o signos hayan sido legalmente registrados en Venezuela. El Artículo 340° corresponde al delito de infracción de patente o de secreto industrial.

- *Código de Comercio (1955)* Competencia, Diseños industriales, Esquemas de trazado de los circuitos integrados, Indicaciones geográficas, Información no divulgada (Secretos Comerciales), Marcas, Modelos de utilidad, Nombres comerciales, Otros, Patentes (Invenciones), Protección de las obtenciones vegetales.
- *Resolución N° 4328 del 25 de junio de 1974 Relativa a la Constitución de Hipotecas sobre Propiedad Industrial y Derecho de Autor.* La notificación realizada por parte de Venezuela ante la OMC en virtud del artículo 63.2 del Acuerdo sobre los ADPIC estipula: 'En esta Resolución el entonces Ministerio de Fomento dicta el procedimiento para la tramitación de las solicitudes de autorización de aquellas personas naturales o jurídicas que deseen constituir a su favor hipoteca de establecimientos mercantiles, de maquinaria industrial e hipoteca del derecho de autor y de la propiedad industrial, ello de conformidad con el ordinal 6ª del Artículo 19 de la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento de Posesión.'
- *Ley del 29 de diciembre de 1994 aprobatoria del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC).*
- *La Ley Aprobatoria del Convenio de París para la protección de la Propiedad Industrial fue publicada en la Gaceta Oficial N° 4.882 Extraordinario, de fecha 30 de Marzo de 1995.*
- *Ley Aprobatoria del Convenio que establece la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual Gaceta Oficial N° 3.311 Extraordinario del 10 de enero de 1984*
- *Convenio Marco de la OMS para el Control del Tabaco (25 de septiembre de 2006).* Allí destaca lo que se refiere a competencia, Marcas, Métodos alternativos de solución de controversias (ADR), Nombres comerciales, Transferencia de tecnología: Art. 11 que trata sobre empaquetado y etiquetado de los productos de tabaco; Art. 15 relacionado comercio ilícito de productos

de tabaco; y el Art. 22 que establece los parámetros para cooperación científica, técnica y jurídica y prestación de asesoramiento especializado.

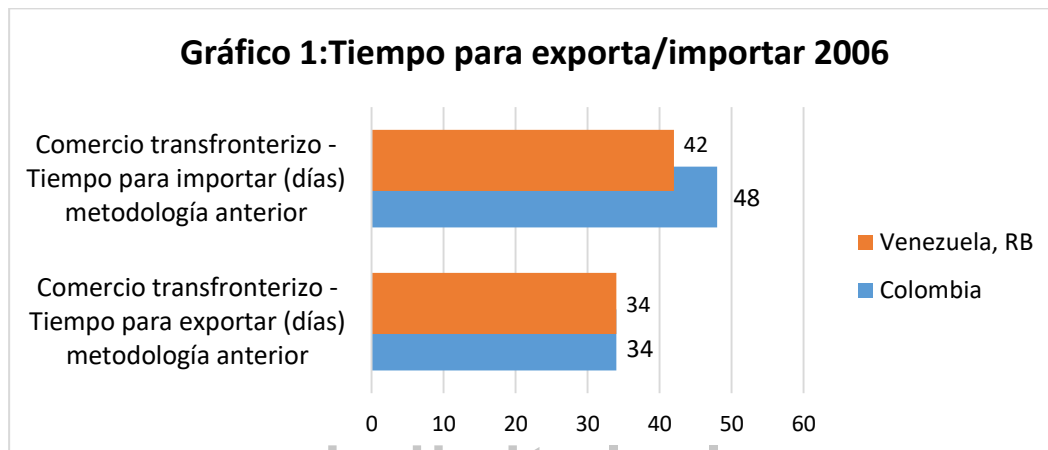
- *Organización Mundial del Comercio (OMC) - Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (Acuerdo sobre los ADPIC) (1994)* Competencia, Derecho de autor, Diseños industriales, Esquemas de trazado de los circuitos integrados, Indicaciones geográficas, Información no divulgada (Secretos Comerciales), Marcas, Modelos de utilidad, Nombres comerciales, Observancia de las leyes de PI y leyes conexas, Otros, Patentes (Invenciones), Propiedad Industrial, Protección de las obtenciones vegetales, Transferencia de tecnología
- *Convenio de Complementación en el Sector Automotor: Colombia, Ecuador y Venezuela (1999)*. Artículo 6.- Con el propósito de garantizar condiciones mínimas de seguridad, de protección del medio ambiente, de defensa del consumidor y de propiedad industrial, los Países Participantes sólo autorizarán la importación de vehículos nuevos, del año-modelo en que se realiza la importación o siguiente.

En la actualidad, Colombia y Venezuela no tienen ningún Acuerdo en materia de Propiedad Industrial; sin bien en el marco de la CAN se lograron homogenizar algunas normativas en medio de las disparidades, luego del 2011 esto quedó en un vacío legal y procedimental. La CAN actualmente continúa presentando problemas en lo que se refiere a Propiedad Industrial puesto que algunos de sus Estados Partes siguen implementado normas internas que vulneran el principio de aplicación directa y preeminencia de la legislación andina sobre las legislaciones internas.

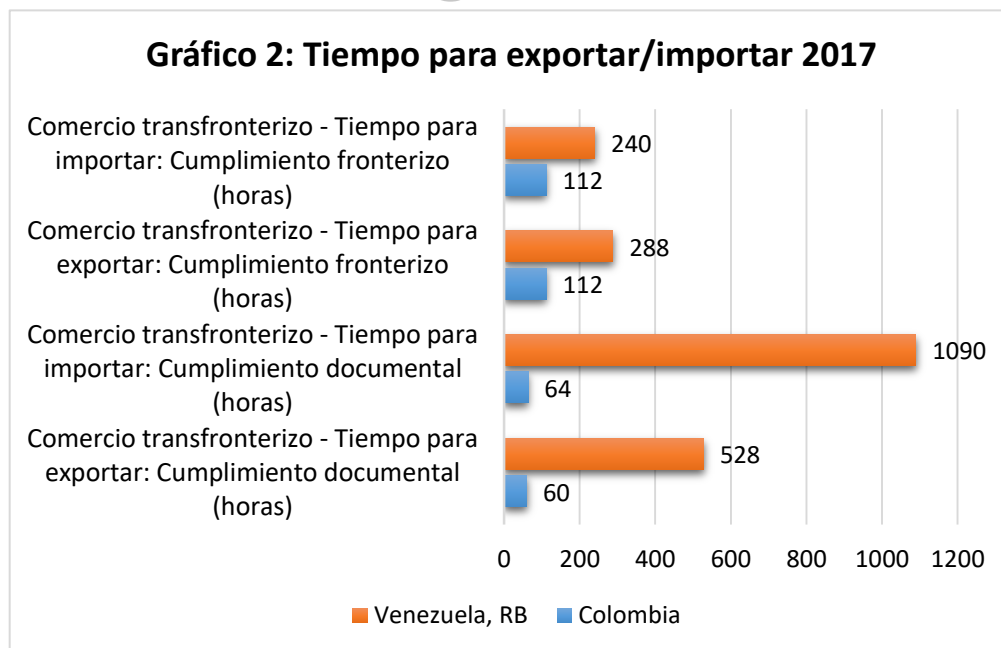
Al analizar el estado actual de las BFT en la frontera T-NS es evidente que se han fortalecido tanto por el cierre de los pasos fronterizos en 2015 como por la no implementación de un Acuerdo coherente con la realidad de esta frontera luego de la culminación de los compromisos de Venezuela con la CAN. Todo esto ha afectado el intercambio comercial entre ambos países como se puede observar en los siguientes gráficos.

Cambios en los costos temporales para el comercio internacional

En el gráfico 1, según datos del Banco Mundial (2017), se observa que la diferencia entre ambos países era solo de seis días para importar, mientras que el tiempo de exportación era el mismo con lo que se muestra que los costos derivados de la demora de importar y exportar eran relativamente similares para el año 2006.



Fuente: Banco Mundial (2017)



Fuente: Banco Mundial (2017)

El gráfico 2 muestra una ampliación de la diferencia. Al sumar el cumplimiento fronterizo más el cumplimiento documental y hacer la conversión de horas a días, se observa que Colombia tiene una demora aproximada de 7 días para realizar exportaciones, mientras que Venezuela se demora 34 días. Al hacer la comparación con el gráfico 1 se evidencia una disminución de 27 días para Colombia, mientras que Venezuela se mantiene en 34 días. En cuando a las importaciones, Colombia tiene una demora de 7 días mientras que Venezuela demora aproximadamente 55 días, lo que demuestra una disminución de 41 días para Colombia y un aumento de 13 días para Venezuela respecto al año 2006.

A pesar de que Colombia ha logrado agilizar los tiempos de exportación e importación, cuando lo hace, por ejemplo, por la frontera T-NS todo se torna más lento por el fortalecimiento de las BFT por parte del Estado venezolano.

Para mayor contextualización, se presenta a continuación los trámites para exportar e importar exigidos en el 2017 tanto por Colombia como por Venezuela dado que allí es donde se observa con mayor detalle la intensidad de las BFT.

Trámites de importación y exportación

Para examinar estas barreras en T-NS es necesario, en principio, analizar los diferentes trámites establecidos en la legislación de ambos países. En primera instancia se presenta los trámites para realizar exportaciones desde Colombia, de segundo los trámites para importar desde Venezuela, tercero los trámites para importar hacia Colombia y por último los trámites para exportar desde Venezuela.

Trámites para realizar Exportaciones desde Colombia

Según el Ministerio de Comercio Industria y Turismo (Mincit, 2017) los trámites son los siguientes:

Ubicación de la subpartida arancelaria: La subpartida arancelaria de un determinado producto, se ubica consultando el arancel de aduanas, publicados en los Decreto 2153 de 2016 y 419 de 2017.

Registro como exportador: El Registro Único Tributario (RUT), es el principal mecanismo para identificar, ubicar y clasificar a los sujetos de obligaciones administradas y controladas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, (DIAN). Estudio de mercado y localización de la demanda potencial: Aunque no sea un trámite obligatorio, el Mincit lo recomienda para que los nuevos exportadores se puedan orientar puesto que dicho negocio requiere de una selección de mercado, donde se establezcan las características del destino de las mercancías. Cabe destacar que luego de revisar dicho portal web, no aparecen ofertas de exportación hacia territorio venezolano.

Procedimientos de vistos buenos: Algunos productos requieren de vistos buenos y/o permisos previos para la autorización de la exportación. Estos deben ser tramitados antes de presentar la Declaración de Exportación (DEX) ante la DIAN. Algunos ejemplos: ICA (Sanidad animal y vegetal), INVIMA (Medicamentos, Alimentos, Productos Cosméticos), AUNAP (Pescado y subproductos), Ministerio de Ambiente (Preservación Fauna y Flora Silvestre), Secretaría de Ambiente (Madera y Semillas), Agencia Nacional Minera (Piedras Preciosas y Metales Preciosos), Ministerio de Cultura (Arte, Cultura y Arqueología).

Procedimientos aduaneros para despacho ante la DIAN: el exportador puede hacer el trámite directamente si la exportación tiene un valor inferior a US\$10.000. Si es mayor a este monto, debe realizar este procedimiento a través de una Agencia de Aduanas autorizada por la DIAN. Este trámite debe hacerse ante la Administración de Aduanas anexando entre otros, los siguientes documentos:

- Factura Comercial
- Lista de Empaque (si se requiere)
- Registros Sanitarios o Vistos Buenos (sí lo requiere el producto)
- Documento de Transporte
- Otros documentos exigidos para el producto a exportar

Luego de esto, el sistema informático aduanero determina si se requiere inspección física, automática o documental, si es física se hace en las bodegas del puerto de salida o en el lugar habilitado por la DIAN. Culminado este proceso, se materializa la Declaración de Exportación (DEX)

Medios de pago: Otra de las recomendaciones que da el Mitcit es que el exportador tenga en cuenta la forma en que recibirá el pago. Existen diferentes instrumentos de pago internacional, como cartas de crédito, letras avaladas, garantías, entre otras, las cuales le dan seguridad en la transacción.

Exportación de muestras sin valor comercial: El producto que se exporte por esta modalidad debe adaptarse a las normas y vistos buenos según sea el caso. Los requisitos para este tipo de exportación son:

- Elaboración de Factura Comercial o Factura Proforma, indicando el valor para efectos aduaneros y cantidad.
- Certificado de origen si es exigido por el comprador en el exterior.
- Diligenciamiento de la Declaración Simplificada de Exportación (Código 610) en la oficina de la DIAN por donde se va a despachar la mercancía (esto se hace a través del sistema electrónico de la DIAN).

La Regulación Aduanera (Decreto 390 de 2016) señala los productos que no se pueden exportar de esta manera. Cada exportador tiene un cupo de USD10.000 anuales bajo esta modalidad.

Trámites para Importar desde Venezuela

Los trámites según el Ministerio del Poder Popular para el Comercio Exterior e Inversión Internacional (MIPPCOEXIN), el Centro Nacional de Comercio Exterior (CENCOEX) y el servicio nacional integrado de administración aduanera y tributaria (SENIAT) son:

Contratar a un Auxiliar de la Administración Aduanera según el artículo 89 de la Ley Orgánica de Aduanas (Decreto 1416 de 2014) para gestionar los trámites y operaciones aduaneras puesto que son los únicos autorizados por la ley para prestar este servicio a terceros.

Realizar la categorización de los productos según Arancel de Aduana (Decreto 2647 de 2016). Si hay algún tipo de dudas se puede solicitar la asesoría del SENIAT.

Dependiendo del producto la mercancía puede requerir:

- Permiso sanitario
- Licencia de importación
- Certificado de origen
- Cumplimiento de normas establecidas por la Comisión Venezolana de Normas Industriales (COVENIN)
- Certificados de no Producción Nacional
- Servicio Autónomo Nacional de Normalización, Calidad, Metrología y Reglamentos Técnicos (SENCAMER)
- Además, se debe comprobar si el producto está sometido a franja de precios referenciales y derechos antidumping.

Inscribirse en CENCOEX anteriormente llamado CADIVI para iniciar el proceso de solicitud de adquisición de divisas. Se debe revisar si el producto a importar está autorizado por la providencia de CENCOEX para recibir divisas por parte del Estado. En caso de que el producto esté autorizado, deben ser consignados para la solicitud de Autorización de Adquisición de Divisas para importación de bienes.

Previo al proceso de importación, el importador le debe entregar al agente aduanas los siguientes documentos:

- Factura
- Certificado de Origen
- Lista de Empaque

Declaración Anticipada de Importación (DAI): Si todos los documentos están en regla el agente aduanal emite la DAI (Un día antes)

Cruce de mercancías: El agente aduanal hace entrega de la DAI, la factura y lista de empaque al transporte para que este proceda a realizar el trámite de cruce de mercancías. Si todos los documentos están en regla, la mercancía ingresa al territorio aduanero venezolano entre las 08:00pm y las 12:00am del día siguiente.

Acta de recepción de la mercancía. Se realiza la orden de descarga, luego se lleva a la almacenadora autorizada por el SENIAT para ser descargada, se continúa con una revisión física y técnica básica y se expide el Acta de Recepción de la mercancía. Esta acta está compuesta por el número de placa del vehículo de transporte, condición de la mercancía y datos del conductor.

Desaduanamiento/nacionalización: A partir del año 2002 en Venezuela se inició un proceso de modernización de las aduanas que permitió, gracias al sistema computarizado SIDUNEA reducir los trámites de 35 a 7. Estos trámites son:

- Ingreso y registro de manifiesto de carga
- Ingreso y recepción de la carga en los almacenes
- Preparación de la declaración, solicitud de registro en la aduana e impresión de la Declaración Única de Aduanas (DUA): se establece la base imponible, que junto a la tarifa o alícuota indicada en el arancel de aduanas, permitirá realizar la determinación tributaria, cuantificar el monto de los impuestos ad-valoren o mixtos a que se encuentren sometidas las mercancías objeto de operación.
- Debe entregarse una carpeta ante el SENIAT los siguientes documentos:
 1. Factura original
 2. Lista de empaque
 3. Certificado de origen
 4. DUA

5. Acta de recepción
6. Carta porte y manifiesto de carga
7. Orden de descarga

Con estos documentos el personal del SENIAT se dirige a la almacenadora para realizar el reconocimiento. Si todo está en regla el SENIAT ingresa al SIDUNEA la aceptación y este último emite la validación con la que será retirada la mercancía de la almacenadora.

Trámites para Importar desde Colombia

Los trámites y recomendaciones según MINCIT Colombia son:

Ubicación de la subpartida arancelaria: Se puede ubicar a través del arancel de aduanas y/o con la ayuda informal que le brinda el Centro de Información de la DIAN.

Registro como importador: El importador debe pertenecer al Régimen Común, para ello, debe estar inscrito en Cámara de Comercio y tener Registro Único Tributario-RUT; el cual constituye el único mecanismo para identificar, ubicar y clasificar a los sujetos de obligaciones administradas y controladas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN. Para adelantar actividades de importación, se debe tramitar el registro especificando esta actividad (casilla 54 y 55). En Bogotá en la Calle 75 # 15-43 (Personas Naturales) o en la Carrera 6 # 15-32 (Personas Jurídicas) o en los Super-CADES.

Estudio de mercado: el MINCIT Colombia recomienda realizar un estudio de mercado y de factibilidad económica de la importación.

Identificación del producto: Este trámite se realiza para saber los impuestos a pagar (gravamen arancelario e impuesto sobre las ventas, IVA) y demás requisitos para su importación.

Dependiendo del caso y previa consulta del arancel de aduanas el producto a importar puede estar sujeto a vistos buenos e inscripciones previas ante entidades como:

- ICA, INVIMA
- Ministerio de Minas
- Ministerio de Ambiente-ANLA
- Ministerio de Transporte
- Ministerio de Agricultura
- Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada
- Superintendencia de Industria y Comercio
- Agencia Nacional Minera
- AUNAP entre, entre otras.

En caso que el producto no esté sujeto a ningún requisito previo no se requiere la autorización de registro de importación.

Trámite ante ministerio de comercio, industria y turismo: Si el caso amerita Registro de Importación.

Procedimiento cambiario en las importaciones: El Régimen Cambiario establece la obligación de canalizar el pago a través de los intermediarios del mercado cambiario autorizados por la ley (bancos comerciales, corporaciones financieras, etc.). Otros trámites: El MINCIT Colombia recomienda que se verifique los términos de negociación internacional (INCOTERMS) y si corresponde pagar el valor del transporte internacional.

Proceso de nacionalización:

- Una vez se encuentre la mercancía en Colombia en el Depósito Aduanero, se recomienda solicitar una pre-inspección con anterioridad a la presentación de la Declaración de Importación y demás documentos; esto cuando surjan dudas acerca de la descripción, números de serie, identificación o cantidad.
- Si el valor de la Importación es igual o superior a USD5.000, se debe diligenciar la DECLARACIÓN ANDINA DEL VALOR EN ADUANA. La liquidación de tributos Aduaneros (Gravamen Arancelario e IVA), se hace a través de la DECLARACIÓN DE IMPORTACIÓN, el pago de estos impuestos se realiza ante los intermediarios financieros, en las aduanas en donde opera el Sistema Informático Siglo XXI, los formularios se hacen por medio electrónico.
- Para el retiro de la mercancía, una vez cancelados los impuestos de importación, debe dirigirse al Depósito Habilitado de Aduanas donde se encuentre la mercancía y presentar los siguientes documentos; los cuales serán revisados por un funcionario de la aduana respectiva y que deberán conservarse por un término de cinco años como mínimo:
 - Factura comercial
 - Registro o Licencia de Importación, si se requiere.
 - Lista de Empaque
 - Declaración de Importación
 - Declaración Andina del Valor en Aduana, Si se requiere
 - Certificado de Origen (Según el producto y el Origen)
 - Documento de Transporte (Guía Aérea – Conocimiento de Embarque)
 - Otros certificados o vistos buenos, si se requieren.

- El sistema informático aduanero determina si procede el retiro automático o si se requiere inspección física de la mercancía. En el primer caso, se podrá retirar la mercancía una vez sea autorizado por el Depósito o Funcionario Aduanero mientras que en el segundo caso el inspector de la DIAN verificará la concordancia de lo declarado en los documentos con la mercancía para la cual se solicita autorización de levante.

Importación de muestras sin valor comercial: Para la importación de estas mercancías no se requiere registro o licencia de importación, salvo que por su estado o naturaleza requieran el cumplimiento de vistos buenos o requisitos que conlleven a la obtención de licencias o registros de importación. En todo caso estos bienes están sujetos al pago de Tributos Aduaneros de acuerdo al estipulado en la subpartida arancelaria correspondiente.

Trámites para Exportar desde Venezuela

Según el Motor Exportador, MIPPCOEXIN, CENCOEX y la Ventanilla Única para el Comercio Exterior (VUCE) los trámites para realizar exportaciones desde Venezuela son:

Realizar los trámites en CENCOEX: correspondientes a la inscripción en el Registro de Usuarios Exportadores (RUE) Sistema de Exportadores-CENCOEX

Elegir un operador cambiario (habilitado) que le permitirá realizar las operaciones entre CENCOEX y el BCV para las ventas de divisas.

- Inscribirse en el registro de exportaciones. (Recomendado)
- Solicitar clasificación arancelaria. (Opcional)
- Solicitar licencias, permisos, certificados en casos que los requieran.
- Requerir los servicios de un agente de aduana.

Los documentos básicos para exportar son:

Declaración de aduanas: este documento forma parte de los trámites aduaneros, debe ser realizado y presentado por personal especializado, el agente de aduanas inscrito en el SENIAT.

Documento de transporte: constituye el documento de contrato entre el expedidor (exportador) y el transportista para el traslado de determinadas mercancías de un lugar a otro.

Calificación de origen: documento emitido por el ministerio del poder popular para el comercio exterior e inversión internacional, previo análisis del perfil del producto, en el cual se indica las normas de origen, así como los mercados para los cuales puede obtener el certificado de origen.

Certificado de origen: documento emitido por bancoex, con firma autorizada del MIPPCOEXIN el cual acredita el origen y procedencia de la mercancía, basado en las normas de origen (requisitos mínimos de producción, fabricación, elaboración o transformación) que debe tener un producto para ser considerado originario de Venezuela.

Clasificación arancelaria: identificación de la posición arancelaria de la mercancía de acuerdo a lo establecido en el sistema armonizado, competencia del SENIAT, ente que emite un oficio de clasificación arancelaria, cuya función es generar seguridad jurídica al interesado sobre los criterios de clasificación del producto, garantizando que el código arancelario donde se clasificó la mercancía es el que efectivamente le corresponde.

Orden de compra: Documento formal que entrega el responsable de compra al proveedor elegido, que al afectarlo firmado de conformidad tácitamente se convierte en contrato venta generando consecuentemente derechos y obligaciones para ambas partes.

Condición de compra: es la cláusula en la orden de compra y de la que depende la ejecución de un contrato.

Documentos según el tipo de producto a exportar:

Registro sanitario: este documento es de carácter obligatorio cuando los productos hayan sido objeto de algún grado de elaboración y estén destinados al consumo humano, como lo son los alimentos procesados, las bebidas, medicamentos y cosméticos.

Certificado fitosanitario: documento requerido para las exportaciones de productos de origen vegetal, el cual es exigido tanto en las aduanas venezolanas como en las aduanas del país importador.

Certificado zoo-sanitario:

Certificado ictiosanitario: exigido para la exportación de productos pesqueros y acuícolas.

Certificado cites (convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestre): documento exigido para el comercio internacional de especímenes de animales y plantas silvestres en peligro de extinción.

Autorización de exportación de oro y sus aleaciones: documento emitido por el Banco Central de Venezuela (BCV), previa inscripción en el registro de proveedores y exportadores de oro y sus aleaciones (Gaceta oficial n° 39.485 de fecha 11 de agosto de 2010)

Licencia automotriz: es un requisito indispensable para la exportación de vehículos, lo que permite llevar un registro del sector automotriz y sus autopartes, esta licencia es emitida por el MIPPCOEXIN.

Registro nacional de exportadores: Deben inscribirse tanto personas naturales como jurídicas que realicen operaciones aduaneras de exportación y de conformidad con las leyes y normas de carácter tributario recuperen el Impuesto al Valor Agregado (IVA) o los impuestos de importación.

Evaluación de los tiempos por trámites según norma.

Evaluación de los trámites aduaneros por parte de los agentes de aduana. Esta información se corroboró al entrevistar a varias agencias aduanales, funcionarios de la DIAN, SENIAT y transportistas de la zona fronteriza T-NS, quienes manifestaron en términos generales que estos trámites se cumplen a cada lado de la frontera. Mediante entrevistas informales, estos informantes coincidieron en lo que refleja el gráfico 2, los trámites de importación y exportación se ralentizan en el territorio aduanero venezolano. Esta ralentización se debe a diversos factores según los informantes:

- Salida de Venezuela de la CAN: Venezuela en un giro geopolítico decide abandonar este proceso de integración regional.
- Cierre de los pasos fronterizos: En agosto de 2015 Venezuela decidió cerrar la los pasos fronteras para el tránsito de vehículos, personas y mercancías. Esta medida se mantuvo hasta julio de 2016 cuando se empezó a permitir el cruce de vehículos de carga en horario nocturno. La medida se mantiene hasta hoy día.
- Poco tiempo para realizar el cruce de frontera (08:00pm – 12:00am)
- Desconocimiento de la norma por parte de los funcionarios del SENIAT, agentes aduanales, transportistas, entre otros.
- Incumplimiento de los Acuerdos Internacionales por parte de los funcionarios del Estado venezolano.

- Fuerte militarización y dependencia de la discrecionalidad de los funcionarios de la GNB
- Inexistencia de una norma que regule el transporte internacional: el Acuerdo entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela de Transporte Internacional de carga y pasajero por carretera de 2014 aún no entra en vigencia. Debido a ello, el sector del transporte ha optado por seguir utilizando la normativa de la CAN.
- El control de cambio es uno de los factores más ralentizan el proceso, según los informantes.
- En algunos casos se generan demoras por inconsistencias en los códigos arancelarios (Venezuela usa el código Mercosur desde 2016), obligando a los agentes aduanales a realizar consultas al SENIAT y a la DIAN respectivamente.

Para concluir este capítulo y en síntesis, luego de recoger la opinión de quienes actúan en el proceso de exportación e importación, revisar documentos históricos, tratados y acuerdos internacionales, acuerdos binacionales y decisiones unilaterales, se puede argumentar que las decisiones unilaterales y anti-integracionistas del Estado venezolano a partir de 1999 han jugado a favor del fortalecimiento de las BFT en la frontera T-NS. La mayor disminución de las BFT en la frontera T-NS se logró entre 1989 y 1999 cuando Colombia y Venezuela compartían visiones político-económicas similares y eran promotores de organizaciones multilaterales como la CAN y el G3.

Capítulo V

La vigencia de las barreras físicas y técnicas en la frontera Táchira – Norte de Santander. Causas y beneficios de su eliminación.

1. Causas de la vigencia de las barreras físicas y técnicas en la frontera Táchira – Norte de Santander:

Como se manifestó al final de capítulo anterior, el gobierno venezolano ha sido el actor que ha fortalecido las BFT en la frontera T-NS, ya que a partir de 1999 empezó a asumir decisiones unilaterales que las trajeron de vuelta como parte de la política exterior y del relacionamiento vecinal. Sin embargo, es importante analizarlas motivaciones que impulsaron este tipo de acciones.

En este ámbito, la diplomacia que se maneja a partir de la llegada del expresidente Hugo Chávez es muy diferente a la existente desde los años 60 del siglo XX (González, 2008). Sus ideas, en principio, estaban plasmadas en la Agenda Alternativa Bolivariana (AAB), que en términos generales buscaba implementar un proyecto de transición que se apartara de la política exterior manejada en Venezuela durante las últimas décadas.

No obstante, si bien en el primer Plan Nacional de Desarrollo (2001-2007) los cambios de la política exterior de Venezuela no son tan visiblemente profundos, durante los primeros seis años de gobierno de Hugo Chávez, las acciones demuestran el inicio de un proceso de ideologización con ínfulas expansionistas. Esa política exterior se desarrolla en el marco conceptual del llamado “*Socialismo del siglo XXI*”, que no solo buscó modificar la postura diplomática de Venezuela, sino que sentó las bases para la profundización y expansión de la “*Revolución Bolivariana*” (González, 2008).

Desde territorio venezolano se empezó a ejecutar un proyecto geopolítico internacional para unificar las fuerzas de izquierda radical latinoamericanas, en principio y crear un polo de poder que debilitara la hegemonía de los Estados Unidos;

utilizando como arma el potencial petrolero de Venezuela. Entre las características más resaltantes de esta nueva política exterior estaba la dialéctica de confrontación con los adversarios de la “*Revolución Bolivariana*” (González, 2008) como fue el caso de las reiteradas confrontaciones con el expresidente colombiano Álvaro Uribe Vélez y el expresidente George Bush durante la primera década del siglo XXI. Este factor va a incidir en los procesos de IR que se venían adelantando en la región suramericana y en el interesante binomio Colombia – Venezuela creado en las últimas décadas del siglo XX.

El presidente Hugo Chávez, entre sus visiones geopolíticas, logró impulsar propuestas de integración que buscaban desplazar a segundo plano los intereses económicos y elevar a primer plano lo político – social. Según lo que plantea Sanahuja (2009) la intención fue migrar del “*regionalismo abierto*” al “*regionalismo postliberal*”, y tenía, en términos generales, las siguientes características que no priorizan la eliminación de las BFT:

a) La primacía de la agenda política, y una menor atención a la agenda económica y comercial, lo que no es ajeno a la llegada al poder de distintos gobiernos de izquierda, al tono marcadamente nacionalista de esos Gobiernos, y a los intentos de ejercer un mayor liderazgo en la región por parte de algunos países, en particular Venezuela y Brasil. b) El retorno de la “agenda de desarrollo”, en el marco de las agendas económicas del “post-consenso de Washington”, con políticas que pretenden distanciarse de las estrategias del regionalismo abierto, centradas en la liberalización comercial. c) Un mayor papel de los actores estatales, frente al protagonismo de los actores privados y las fuerzas del mercado del modelo anterior. d) Un énfasis mayor en la agenda “positiva” de la integración, centrada en la creación de instituciones y políticas comunes y en una cooperación más intensa en ámbitos no comerciales...(Sanahuja, 2008: 23)

Este nuevo modelo se empieza a fortalecer con la llegada al poder de presidentes latinoamericanos y caribeños de corriente izquierdista. Sin embargo, según lo que plantean algunos autores como González (2008), Sanahuja (2009) y Torres (2017) el accionar del presidente venezolano y su modelo “*postliberal*” tuvo un efecto negativo sobre los procesos de IR que se adelantaban. Y es que, además de

su salida de la CAN se debilitó dicha organización, se eliminó el G3, se frenó la creación del ALCA, se quiso impulsar una reestructuración en el Mercosur que disminuyera el valor de lo comercial, se giró la visión de la Comunidad Suramericana de Naciones (CSN) hacia la Unasur que hasta el momento solo era un foro político, y se avanzó la creación del ALBA basado en una estrategia de geopolítica petrolera que le permitía contar con el apoyo de internacional de los países caribeños (Giacalone, 2013; Malamud, 2006)

Teóricamente el éxito de la IR depende de la fortaleza e independencia que se le otorgue a sus instituciones, a la mezcla entre lo supranacional e intergubernamental y al impulso de la libertad de bienes, servicios, capitales y personas, solo por nombrar algunos prerequisites. En la UE estos factores han permitido que el proceso de integración se mantenga en constante evolución. Una de las principales aristas de las propuestas del expresidente Chávez es que no cumple con estos prerequisites; sus ideas iban en contra del libre mercado, impulsaban la estatificación de las relaciones económico – comerciales, coartaban las instituciones supranacionales (caso CAN) mediante una exaltación del presidencialismo y como se manifestó anteriormente, se mantuvo un discurso de confrontación con quienes no compartían sus ideas.

Los roces diplomáticos del exmandatario venezolano llegaron a su zénit cuando estuvo a punto de generarse un enfrentamiento bélico sin precedentes con Colombia en 2008, luego de que el gobierno colombiano realizara operaciones militares contra las FARC en territorio ecuatoriano. En ese año hubo ruptura de las relaciones diplomáticas y por un tiempo se cerraron los pasos fronterizos.

En 2013 Nicolás Maduro asume la presidencia de Venezuela, y desde un principio intentó mantener los mismos lineamientos de la política exterior (Socialismo del Siglo XXI) del expresidente Hugo Chávez. No obstante, a partir de 2015 con el cierre de los pasos fronterizos, se le agrega otro componente a la política exterior de Venezuela: “*La securitización*”. Este fenómeno que tomó fuerza luego de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos puede catalogarse como una teoría de “*alcance medio dentro de las RRII que se caracteriza por la*

construcción de amenazas, las cuales, por su carácter emergente, tienden a recrudecer las acciones políticas del Estado, llevando así a una ruptura de normas para enfrentar dichas amenazas” (Buzan, Weavery DeWilde, 1998: 37 citado por Torres, 2016: 73). Bajo estos parámetros la securitización se denomina “*restringida*”, pues se ciñe a la aplicación de medidas represivas de carácter militar para enfrentar la amenaza; basándose y coincidiendo con los postulados realistas de relaciones internacionales (Torres, 2016).

Esta situación, termina siendo nociva para las relaciones bilaterales y para la disminución de las BFT, pues la militarización fronteriza hace que el movimiento de mercancías sea más lento debido al número elevado de alcabalas móviles en la zona fronteriza encargadas de realizar inspecciones físicas y técnicas.

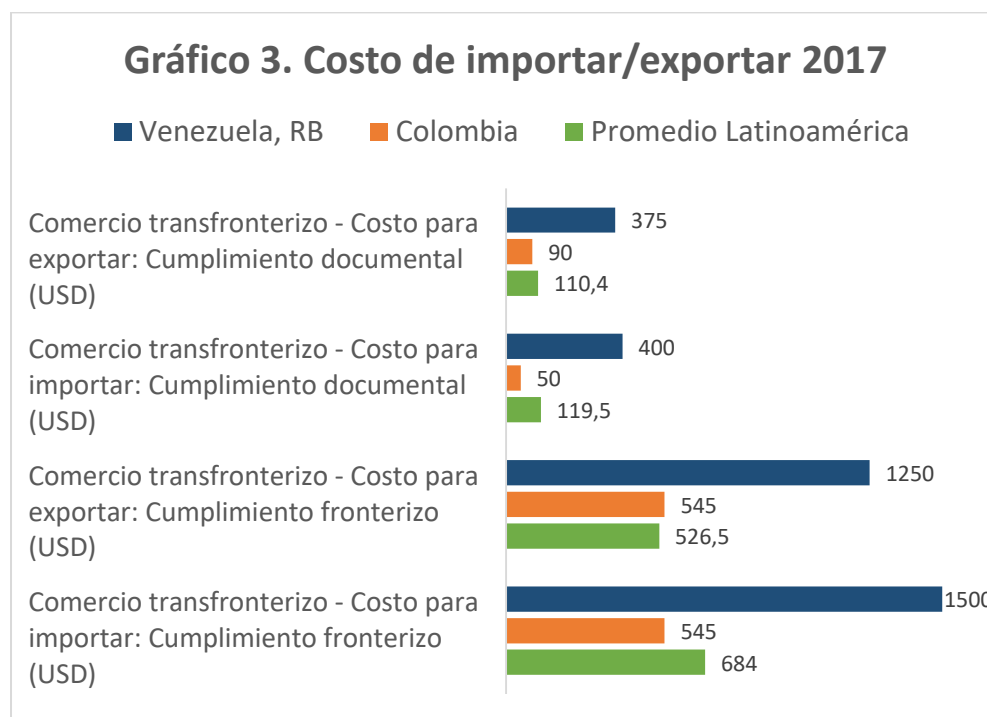
En Colombia, por su parte, la política exterior ha tomado otro camino. A partir de 1998 se fortalecieron las relaciones político – económicas con los Estados Unidos; siendo uno de los temas centrales en la política exterior en la administración de Andrés Pastrana (1998-2002) y de Álvaro Uribe (2002-2006; 2006-2010) (Cardona, 2011); y aunque en la administración de Juan Manuel Santos (2010-2014; 2014-2018) su relación con Estados Unidos ha sido más moderada, no deja de ser una eje importante de la política exterior colombiana. Además de ello, en el ámbito latinoamericano, el Estado neogranadino ha buscado manejar estratégicamente su posición geopolítica: es el único país suramericano que tiene costa caribeña y costa atlántica, tiene frontera con Centroamérica y además hace parte de la cuenca Amazónica y de la cordillera de los Andes, lo que se transforma en un potencial de equidistancia con todos los países de la región (Cardona, 2011).

En cuanto a la política comercial, Colombia, que durante gran parte del siglo XX se mantuvo próximo al “*proteccionismo*”, inició algunos procesos de liberalización a finales de la década de los 1980s durante la segunda parte de la administración del presidente Belisario Betancourt y con mayor seriedad a partir de 1991 con la Administración de Cesar Gaviria, que entre sus medidas destaca la eliminación de la lista de prohibición de importación y la libre importación del 99%

de las posiciones arancelarias (Esguerra y otros,2014). De allí en adelante (con excepción de la administración de Ernesto Samper) los mandatarios colombianos han mantenido una política de facilitación del comercio, basada en los lineamientos del “*Consenso de Washington*”.

Desde el ámbito de la IR, a pesar de que Colombia es Estado Asociado de Mercosur y miembro pleno de la Unasur, su prioridad está en el “*regionalismo abierto*” (la CAN, los TLCs y la Alianza del Pacífico) dado que este modelo le ha permitido una apertura comercial hacia diversos mercados.

Durante los primeros 17 años del siglo XXI la política exterior, la política comercial y las visiones de frontera de Colombia y Venezuela han apuntado en direcciones opuestas; situación que ha causado el fortaleciendo las BFT en la frontera T-NS. Esta frontera que en algún momento repuntó por su dinamismo e intercambio comercial, en 2017 ha llegado a ser una de las más complejas y costosas para realizar exportaciones e importaciones en Latinoamérica. Se ha logrado comprobar que es directamente proporcional la rigidez de las BFT con los costos de exportación e importación (ver gráfico 3).



Fuente: Banco Mundial (2017)

El gráfico 3 demuestra que para Colombia ha sido positiva la disminución de las BFT, pues los costos de exportación e importación son inferiores al promedio latinoamericano. Esto se debe en gran parte al mantenimiento de una política exterior consecuente, a una política comercial menos proteccionista, a su preferencia por el regionalismo abierto, al aprovechamiento de su ubicación geopolítica y a la selectiva inserción internacional. En contraposición el fortalecimiento de las BFT en Venezuela ha generado que los costos de exportación e importación estén muy por encima del promedio latinoamericano; esto gracias a una política exterior realista, a las controversiales decisiones unilaterales, al retorno del proteccionismo comercial, a la securitización fronteriza, a la preferencia por el regionalismo postliberal y al poco interés o desconocimiento de las potencialidades fronterizas de Venezuela. Este panorama ha ocasionado una progresiva desviación del comercio en zonas como la frontera T-NS, pues los intereses de Colombia han migrado hacia otros mercados que

le proporcionan mayores beneficios, menos costos y pocas barreras al intercambio comercial.

2. Aportes de la superación de las barreras físicas y técnicas a la integración regional suramericana

La forma en que se han manejado las BFT en Colombia y en Venezuela respectivamente, dan muestra de dos realidades contrapuestas. Aunque Colombia no ha logrado desprenderse totalmente del proteccionismo, los compromisos asumidos en las diferentes organizaciones multilaterales de índole comercial han conducido al país a mayores libertades económicas. De este avance en eliminación de barreras y obstáculos al comercio colombiano poco se ha podido beneficiarla frontera T-NS; pues en contraposición, Venezuela se ha distanciado de las cuatro grandes libertades que buscan impulsar los procesos de IR: libertad de movimiento de bienes, personas, servicios y capitales. El aislamiento de sus socios tradicionales dificulta su relación con los vecinos y con gran parte de la sociedad internacional.

Las BFT a la IR y particularmente entre Colombia y Venezuela y la frontera T-NS se han fortalecido. En consecuencia, se ha generado una *desviación del comercio* que resulta nociva para los intereses económicos y comerciales de la frontera, Colombia y Venezuela y Suramérica en general. Esto debido a que Venezuela tiene concentradas sus exportaciones en el petróleo y sus derivados, los cuales en su mayoría van a mercados extrarregionales Asia (60%), Estados Unidos (20%) y otros (20%) (OPEP, 2016).

Es conveniente recordar que en la década de los 1990 Colombia y Venezuela fueron los primeros socios comerciales de exportaciones no tradicionales: Venezuela lo era de Colombia y Colombia de Venezuela. Esta situación ha disminuido a tal magnitud que no pasa los 700 millones de \$ y cada país ha buscado nuevos socios comerciales. Venezuela se dirige al Mercosur y los países del ALBA y Colombia hace lo propio con Asia- Pacífico y Estados Unidos. Venezuela no exporta productos

no tradicionales mientras que Colombia refuerza su economía con otras “*commodities*” como el café, piedras preciosas, azúcares, entre otras además del petróleo y sus derivados con un 44%. Sus principales destinos de exportación han sido los Estados Unidos (32%), UE (15%) CAN (7,6%) Mercosur (5,8). (DANE, 2017).

En 2016, las exportaciones de Colombia a Venezuela tuvieron un valor aproximado de 614 millones US\$ lo que representa solo un 1,93% de total de las exportaciones colombianas; una cantidad muy inferior en comparación con los años 2007 y 2008. En 2008 se exportaron un total de 6071 millones US\$ lo que representó un 16,47% de total de las exportaciones colombianas; en términos de porcentaje el mejor año fue el 2007 dado que los 5270 millones US\$ representaron un 17,40% de las exportaciones colombianas (DANE, 2017). Al hacer la comparación entre los años 2007-2008 con el año 2016, ya sea en términos del valor de la exportación o en porcentaje, se refleja una contracción las exportaciones hacia Venezuela. Al observar este panorama y destacando que Colombia ha mantenido desde 2007 hasta 2017 sus exportaciones por encima de los 30.000 millones US\$ su puede argumentar que *la desviación del comercio ha sido pronunciada*.

La eliminación de las BFT en la frontera T-NS puede generar aportes a la IR suramericana si dicha medida genera un mayor intercambio comercial en la región (*creación del comercio*) y con esto se logra constituir un Mercado Común. Los beneficios más representativos estarían reflejados en la disminución de los costos en tiempo y en dinero, en el incremento de la cohesión social, aumento en los niveles de competitividad, la libre circulación de bienes, capitales y servicios así como la disminución de los costos de los productos para el consumidor final, entre otros.

Empero, con las condiciones políticas, económicas y sociales de la Venezuela actual, por los menos hasta 2017, no es posible estimar una hipotética eliminación de barreras físicas y técnicas a la integración regional, subregional y suramericana. Adicionalmente, se requerirá superar la política exterior ideologizada, la intervención directa del Estado en todo los ámbitos económicos, fortalecer el Estado de Derecho,

aumentar la seguridad jurídica y social, recuperar la infraestructura como tareas primordiales de acompañamiento a la recuperación a la IR. El beneficio directo de la eliminación de las BFT se materializa cuando hay coherencia y cohesión en lo político, en lo económico y en lo social.

Si bien la eliminación de las BFT son algunos de los prerequisites para conformar un Mercado Común (Sanz, Serbin y Vieira, 2006), desde el punto de vista de la integración económica se puede catalogar como un avance, siempre y cuando esta supresión de barreras entre dos o más países no genere obstáculos al comercio con el resto del mundo. Se debe destacar que el fortalecimiento de las BFT en la frontera T-NS ha contribuido a que se genere una desviación del comercio en la región que resulta nociva para los intereses económicos y comerciales de Suramérica.

A causa del fortalecimiento de las BFT en la frontera T-NS ha disminuido el intercambio intrarregional y las condiciones de vida de sus habitantes pues parte importante de la población se dedicaba a actividades relacionadas con la dinámica comercial fronteriza (Albornoz, 2016).

La eliminación de las BFT permitiría el aprovechamiento de los recursos de la región que hasta el momento se exportan a extrazona y se fortalecería el mercado suramericano.

Conclusiones y recomendaciones

La investigación realizada permitió detectar que el distanciamiento progresivo que se inició en 1999 entre Venezuela, Colombia y los socios de la CAN han deteriorado las relaciones de buena vecindad que caracterizaron a la frontera T-NS; los socios andinos y en particular Colombia. Los mismos han orientado sus políticas de integración regional y económica hacia un escenario de mayor apertura y de eliminación a las barreras al comercio mientras que Venezuela se aleja de este camino y asume el regionalismo post-hegemónico que hasta el momento (2017), ha fortalecido algunas de las barreras existentes y ha creado otras nuevas.

Al evaluar las acciones unilaterales de Venezuela, las bilaterales con Colombia y las multilaterales de ambos Estados, emergen evidencias de que han sido las acciones unilaterales de Venezuela las que fortalecen las BFT en la frontera T-NS. Las consecuencias de la implementación del trasbordo en frontera en 1999, el control de cambio establecido en 2003, la denuncia del Acuerdo de Cartagena en 2006, las restricciones nocturnas al intercambio comercial en 2014 y el cierre de los pasos fronterizos en 2015 así lo demuestran. En contraparte la incorporación de Colombia a la OMC, el TPP y su permanencia en la CAN van en sintonía con su política y la de sus otros socios tradicionales y con el avance de los procesos de integración regional y la globalización. Estas diferencias en las visiones y acciones en políticas económicas, exteriores y de IR tienen su impacto directo y negativo en la frontera T-NS, común a Colombia y Venezuela, y en las BFT a la IR, las cuales se vieron fortalecidas durante el período 2000-2017.

Para Colombia ha sido positiva la disminución de las BFT, pues los costos de exportación e importación son inferiores al promedio latinoamericano. Esto se debe en gran parte al mantenimiento de una política exterior consecuente, a una política comercial menos proteccionista, a su preferencia por el regionalismo abierto, al aprovechamiento de su ubicación geopolítica y a la selectiva inserción internacional. En contraposición el fortalecimiento de las BFT Venezuela ha aumentado los costos de exportación e importación muy por encima del promedio latinoamericano; esto gracias a una política exterior realista, a las controversiales decisiones unilaterales, al retorno del proteccionismo comercial, a la securitización fronteriza y al poco interés o desconocimiento de las potencialidades fronterizas de Venezuela. Este panorama ha ocasionado una progresiva desviación del comercio en zonas como la frontera T-NS, pues los intereses de Colombia han migrado hacia otros mercados que le proporcionan mayores beneficios, menos costos y pocas barreras al intercambio comercial.

Finalmente, la eliminación de las BFT en la frontera T-NS puede generar aportes a la IR suramericana si dicha medida genera un mayor intercambio comercial

en la región (*creación del comercio*) y con esto se logra constituir un Mercado Común. Los beneficios más representativos estarían reflejados en la disminución de los costos en tiempo y en dinero, en el incremento de la cohesión social, aumento en los niveles de competitividad, la libre circulación de bienes, capitales y servicios así como la disminución de los costos de los productos para el consumidor final, entre otros.

Empero, con las condiciones políticas, económicas y sociales de la Venezuela actual, por los menos hasta 2017, no es posible estimar una hipotética eliminación de barreras físicas y técnicas a la integración regional, subregional y suramericana. Adicionalmente, se requerirá superar la política exterior ideologizada, la intervención directa del Estado en todo los ámbitos económicos, fortalecer el Estado de derecho, aumentar la seguridad jurídica y social, recuperar la infraestructura como tareas primordiales de acompañamiento a la recuperación a la IR.

Estos serían algunos de los prerequisites para poder avanzar no solo en la eliminación de las BFT, sino de todas las barreras existentes a la integración regional latinoamericana, pues entre mayor cohesión exista entre los Estados, mayores serán las posibilidades de que el subcontinente salga del subdesarrollo.

Referencias bibliográficas

- Acuerdo de Alcance Parcial No. 28. ALADI, Diario Oficial de Colombia No. 48.545 del 06/ de septiembre de 2012, Venezuela Gaceta Oficial N° 6.082 de 20 de agosto de 2012. En línea. [Consultado el 15/10/2016] disponible en: <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/76f48c523734f6e9032567f200736470/ad52cee9e1738e5703257a930048bdf6?OpenDocument>
- ALADI, (1980, agosto 12) Tratado de Montevideo. En línea. [Consultado el 06-09-2016] disponible en: <http://www.aladi.org/nsfaladi/juridica.nsf/vtratadoweb/tm80>
- ALADI. (s/a) “Preguntas frecuentes ¿Qué significó la sustitución de la ALALC por la ALADI?” En línea. [Consultado el 06-09-2017]. Disponible en:
- Albornoz, N. (2016) *Contrabando y conflicto social en la frontera Táchira Norte de Santander*, Aldea Mundo, Revista sobre Fronteras e Integración Año 21, No. 42 / Julio-Diciembre 2016 (2) ISSN 1316-6727/ ISSN 2443-4515. (Versión Electrónica) / Depósito Legal 1996 - 02TA-3 Depósito Legal Electrónico ppi201402TA4545. En línea [Consultado el 01/01/2018] disponible en: <http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/43466/articulo5.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Aguayo, E., Expósito, y Portillo, S. (2001). “Crecimiento económico en los países de la Comunidad Andina. 1987-96”. *Estudios Económicos de Desarrollo Internacional. AEEADE*. Vol. 1, núm. 1(2001). En línea. Consultado el 10/10/2017. Disponible en: <http://www.usc.es/economet/inforevistas.htm>
- Alianza del Pacífico (2012, junio 12). *Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico*, Antofagasta. En línea [Consultado el 25-10-2015] disponible: <https://alianzapacifico.net/?wpdmdl=4464>

Ardila, M. (2012). “Relaciones colombo-venezolanas. Una cooperación vacilante entre potencias regionales secundarias”. *Cuadernos sobre Relaciones Internacionales, Regionalismo y Desarrollo* / Vol. 7. No. 13. Enero-Junio 2012.I.S.S.N: 1856- 349X Depósito Legal: l.f. 07620053303358 Táchira. Venezuela.

Arias, F. (1999), *El Proyecto de Investigación. Guía para su elaboración*. Editorial Episteme: Caracas.

Arias, F. (2012), *El Proyecto de Investigación. Guía para su elaboración*. Editorial Episteme: Caracas.

Arredondo, R. y Godio, M. (2017). “la suspensión y terminación de los tratados: el caso de Venezuela y el Mercosur”. *Revista Electrónica del Instituto de Investigaciones Ambrosio L. Gioja*, Número 18, 2017, pp.101-144. ISSN 1851-3069 Buenos Aires, Argentina.

Banco Mundial. (2017) *Doing Business*, Washington, EEUU. En línea [Consultado el 05/01/2018] disponible en: <http://espanol.doingbusiness.org>

Balassa, B. (1964) *Teoría de la integración económica*. Primera edición en español. UTEHA. México

Beltrán, Luis y Chávez, Nelson (2008). “Determinantes de la Integración colombo-venezolana y perspectivas ante la dimisión de Venezuela a la CAN”. *Revista Equidad y Desarrollo*, N° 009

Brewster, H., Thomas, C. (1969). *El liberalismo económico y el concepto de integración económica*. *Foro Internacional*, 9(4 (36), 406-419. En línea. Consultado el 10/10/2016. Disponible en: forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/download/443/433

- Briceño J. (2003), Las teorías de la integración regional. Editorial Mérida C.A.: Mérida, Venezuela.
- Briceño Ruiz, J. y Linares, R. (2004). Más allá del chavismo y la oposición: Venezuela en el proceso del ALCA y la propuesta ALBA. Revista Geoenseñanza, Vol. 9, número 001. enero-junio
- Briceño, J. (2013) Ejes y modelos en la etapa actual de la integración económica regional en América Latina. Estudios Internacionales (Santiago), 45 (175), 9-39 Consulta: 25-10-2016. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.5354/0719-3769.2013.27352>
- Bustamante, A. (1997) La Integración Regional: una aproximación necesaria. Aldea Mundo (Año 002 N° 003), p. 5-9.
- Bustamante, A. y Sánchez, F. (2010) Gobernanza de las instituciones de la Comunidad Andina. Gobernabilidad e instituciones en la Integración Regional. 1ª ed. — Córdoba: Lerner Editorial, 2010. ISBN 978-987-1579-34-1. Argentina.
- Bustamante, A. Sierra y Otros (2006). Propuesta de definición y delimitación de la Zona de Integración Fronteriza. Área: Norte de Santander, Colombia — Táchira-Venezuela. Fundación Fondo Editorial Simón Rodríguez. ISBN: 958-708-131-5. San Cristóbal — Venezuela
- Bustamante, A. (2006) La Supranacionalidad y la Descentralización Infranacional en la Comunidad Andina. Decisión 501 en la en la Frontera Colombia — Venezuela. Cadernos PROLAM/USP (año 5 - vol. 2 - 2006), p. 147 - 181.
- Cámara de Integración Económica Venezolano Colombiana, CAVECOL (2017). *Intercambio comercial entre Venezuela y Colombia* 1er. Cuatrimestre 2017. [En línea] [Consultado el 10/09/2017] Disponible en: www.cavecol.org/

- Cardona, D. (2011). *Colombia una Política Exterior en Transición*. Bogotá, marzo de 2011. ISBN 978-958-8677-03-3. © Friedrich Ebert Stiftung en Colombia.
- Carmona, P. (2010). *Las Relaciones Económicas Colombo-Venezolanas. Un caso relevante y complejo de integración en América Latina*. Bogotá, Universidad Sergio Arboleda.
- Carvajal, H. (2009). “Posmodernismo y constructivismo: su utilidad para analizar la política exterior colombiana”, *OASIS*, núm. 14, 2009, pp. 201-218 [En línea]. [Consultado el 28/10/2015]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/531/53117118014.pdf>
- Cecchini, P. (1988), Europa 1992: *Una apuesta de futuro*. Alianza Editorial: Madrid.
- CEFI. ULA. (2015) “Cierre de frontera con Colombia y estado de excepción en Táchira: opinión desde la academia”. *Aldea Mundo*, No. Año 2016, Págs: 69 – 73 [En línea]. [Consultado el 28/10/2016]. Disponible en: <http://erevistas.saber.ula.ve/index.php/aldeamundo/article/view/8493>
- CEPAL. (2014) *Pactos para la igualdad. Hacia un futuro sostenible*, Trigésimo quinto período de sesiones, Lima, Perú.
- Comisión económica de las Naciones Unidas para Europa (2012). *Convenio de Kyoto Revisado (CKR)*. “Guía de implementación de la facilitación del comercio”. En línea [Consultado el 25-10-2017]. Disponible en: <http://tfig.unece.org/SP/contents/revised-kyoto-convention.htm>
- Comisión Europea (2011). *Libro Blanco de Transporte: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea 2011. ISBN 978-92-79-18274-7. Doi: 10.2832/42444 [en línea] [Consultado el 25-10-2015]. Disponible en:

http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_es.pdf

Comisión de la Comunidad Andina (2003). “*Decisión 563 Codificación del Acuerdo de Integración Subregional Andino (Acuerdo de Cartagena)*”, *Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena*, Año XIX, número 940, Lima, 1 de julio de 2003. [Consultada 20-10-2016]. Disponible en: <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/Gacetas/Gace940.pdf>

Comisión de la Comunidad Andina (2006). “*Decisión 641 Aprobación del Memorando de Entendimiento suscrito entre los Países Miembros de la Comunidad Andina y la República Bolivariana de Venezuela*”, *Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena*, Año XXIII - Número 1381. Lima, 10 de agosto de 2006, [en línea] [Consultado el 10-09-2017] disponible en: <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/Gacetas/Gace1381.pdf>

Comisión de las Comunidades Europeas (1985). *Completing The Internal Market, White Paper from the Commission to the European Council*, Bruselas, junio. COM (85) 310 final.

Consejo del Mercado Común del Sur. (2004), Decisión 45/04, Fondo para Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM), 16 de diciembre de 2004, [En línea] [Consultado el 25-10-2015] disponible en: <http://www.mercosur.int/innovaportal/v/580/2/innova.front/decisiones-2004>

Córdova, Armando. (1996). “Venezuela y Colombia en el proceso de integración latinoamericana”, *Nueva Economía*, año 5, n° 7

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2017). Comercio exterior. [Consultado el 10-09-2017] disponible en: <http://www.dane.gov.co/>

Covenin 614: 1997, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, República de Venezuela, Caracas, 07 de mayo de 1997.

- Delgado, O. y Mora, P. (1982) *Antecedentes de las relaciones fronterizas venezolano- colombianas: tratados, actas, declaraciones, comunicados, acuerdos, convenios: 1830-1981, 1945-1981*, Corporación de Los Andes, Mérida – Venezuela, Editorial del Lago, S.A
- Durán J. y Álvarez M. (2008) “Indicadores de comercio exterior y política comercial: mediciones de posición y dinamismo comercial”. CEPAL – ONU Colección Documentos de proyectos. [En línea] [Consultado el 30-10-2016] disponible en: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3690/S2008794_es.pdf?sequence=1
- Esguerra, M.; Montes, E.; Garavito, A. y Pulido, C. (2010). El comercio colombo-venezolano: características y evolución reciente. Bogotá, Banco de la República, Borradores de Economía N° 602.
- Esguerra, García, López y Uribe. (2014) Una visión general de la política comercial colombiana entre 1950 y 2012. Bogotá, Banco de la República. Colombia. Borradores de Economía N° 817
- García, E. (2009) Infraestructura e integración en América Latina. Boletín económico de ICE, Información Comercial Española, ISSN 0214-8307, N° 2974, 2009 (Ejemplar dedicado a: 50 aniversario del Banco Interamericano de Desarrollo), págs. 27-42 [En línea] [consultado el 01/02/2017] disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3093238>
- República Bolivariana de Venezuela (2015) Gaceta Oficial No. 40728 del 20 de agosto de 2015. En línea [Consultado el 10/01/2016] disponible en: <http://www.finanzasdigital.com/wp-content/uploads/2015/08/Gaceta40728-Cierrefrontera.pdf>

- Ghémar, K. (2009) La experiencia de la Unión Europea en la libre circulación de mercancías. SIECA. [En línea] [Consultado el 25-10-2016]. Disponible en: <http://www.sieca.int/PortalData/Documentos/BF259C4B-E050-4B27-B969-65C0171554B2.pdf>
- Giocalone, R. (2002) “La integración regional en la historia” Conferencia; Biblioteca Digital Andina. Consulta: 05-05-2016. Disponible: <http://www.comunidadandina.org/bda/docs/VE-INT-0003.pdf>
- Giocalone, R. (2008), *La integración sudamericana: un complejo proceso inconcluso*, Centro Editorial Litorama C.A.: Mérida, Venezuela
- Giocalone, R. (2010) Situación y perspectivas de la Comunidad Andina (can) a principios del siglo XXI. Aldea Mundo Revista sobre Fronteras e Integración Año 15, No. 30 / Julio-Diciembre 2010 (2) ISSN 1316 - 6727 / Depósito Legal 1996 - 02TA-3
- Giocalone, R. (2013) *Venezuela en Unasur: integración regional y discurso político*. Desafíos, 25(1), 131-166. En línea [Consultado el 25-10-2016] disponible en: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/desafios/article/view/2579>
- Ghémar, K. (2009) La experiencia de la Unión Europea en la libre circulación de mercancías. SIECA. [En línea] [Consultada: 25-10-2016]. Disponible en: <http://www.sieca.int/PortalData/Documentos/BF259C4B-E050-4B27-B969-65C0171554B2.pdf>
- González, E. (2008) La Política Exterior de Venezuela y la Nueva Geopolítica Internacional. Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales y Centro de Estudios Estratégicos de Relaciones Internacionales. Serie Política Internacional.

- Guerra, A. (2001). ¿Tiene futuro la integración de América Latina? La integración latinoamericana. Entre el regionalismo abierto y la globalización, Centro Editorial Litorama C.A.: Mérida, Venezuela.
- Gutiérrez, A. (2007). “Hacia una redefinición de las relaciones comerciales entre Venezuela y Colombia”. *Revista BCV* (Caracas), Vol. XXI, N° 1
- Gutierrez, A. (2017). Venezuela y Colombia: divergencias en las estrategias de desarrollo, controversias e integración económica. *Aldea Mundo Revista sobre Fronteras e Integración* Año 22, No. 44 /Julio-Diciembre 2017 (2) ISNN 1316-6727/ ISSN 2443-4515 (Versión Electrónica) / Depósito Legal 1996 - 02TA-3 Depósito Legal Electrónico ppi201402TA4545 [En línea] [Consultada: 05-12-2017]. Disponible en: <http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/44149/1/art9.pdf>
- Gutiérrez, A., Márquez, A. y Rosales, M. (2016) La integración económica entre Venezuela y Colombia: evolución, avance y perspectivas. Primera edición digital, 2016. Depósito legal LF ME2016000017. ISBN 978-980-11-1844-2. Venezuela.
- Gutiérrez, A. y Rosales, M. (2010). “La Integración y las Relaciones Económicas con Colombia: Evolución reciente y perspectivas”. *Mundo Nuevo. Revista de Estudios Latinoamericanos*. Año II, N° 4, pp. 267-309.
- Gutiérrez, A. y Rosales, M. (2016) Modelo gravitacional de comercio entre Venezuela y Colombia ¿Es imposible el Libre Comercio para aumentar el intercambio binacional? En: *Integración Económica entre Venezuela y Colombia. Evolución, balance y perspectivas*. Universidad de Los Andes. Mérida. Venezuela.

- Gutiérrez, A. (2006). “Venezuela en el Mercosur: oportunidades y amenazas”, en José Briceño y Heinrich Gorodeckas (comp.), *El ALCA Frente al Regionalismo Sudamericano. Las opciones para Venezuela*. Mérida-Venezuela, Universidad de los Andes.
- Haas, E (1975) 1975 *TheObsolescence of Regional IntegrationTheory*, Berkeley, University of California.
- Hansen, N. (1981). *BorderEconomy. Regional Development in theSouthwest*, University of Texas Press.
- Halperín, M. (2011) Spaghetti bowl o el multilateralismo en cuestión. Biblioteca Digital Andina. Informe integrar. N° 67 junio de 2011. ISSN 1850-6453.
- Hernández, O. (2017) *La OMC y Venezuela: una oportunidad perdida*. Revista ADE. Enero 2017. [En línea] [Consultado el 28-10-2017] disponible en: <http://wp.diplomaticosescritores.org/article/iii-la-omc-venezuela-una-oportunidad-perdida/>
- Kaplan, M. (1987), *Democratización, desarrollo nacional e integración regional en América Latina*, Editorial Centroamericana EDUCA: San José, Costa Rica.
- Kolossov, V. (2005), “BorderStudies: ChangingPerspectives and TheoreticalApproaches”, *Geopolitics*, Vol.10 No. 4, pp. 606–632.
- Krugman, P. y Obstfeld, M. (2007) *Economía internacionales. Teoría y práctica*. Séptima edición. Pearson educación, S.A. ISBN 10:84-78-29-080-X. Madrid, España
- Laurín, A. (2005), “Procesos de integración subregional y soberanía: una perspectiva analítica” *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina* – 20 a 26 de marzo de 2005 – Universidade de São Paulo: São Paulo.

- Linares R. y Zapata M. (2011) “Dinámica del sistema vial en el eje Fronterizo san Cristóbal-San Antonio-Ureña”, Aldea Mundo Revista sobre Fronteras e Integración Año 16, No. 32 / Julio - Diciembre 2011 (2) ISSN 1316 - 6727 / Depósito Legal 1996 - 02TA-3 [En línea] [Consultado el 28-10-2016] disponible en: www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/38722/1/articulo3.pdf
- Lipsey, R. y Lancaster, K. (1956). The General Theory of Second Best. The Review of Economic Studies, volumen 24, número 1.
- Maesso, M. (2011) La integración económica. Tendencias y nuevos desarrollos de la teoría económica (enero-febrero 2011. Nº 858)
- Lozano, O. y Zuluaga, S. (2001). Del Acuerdo de Cartagena al establecimiento de la Comunidad Andina. En: Las Américas sin barreras. Negociaciones comerciales de acceso a mercados / Antoni Estevadeordal y Carolyn Robert, editores. p. cm. Includes bibliographical references. ISBN:1886938946 Banco Interamericano de Desarrollo. Washington D.C.Estados Unidos. 2001.
- Malamud, A. (2011), “*Conceptos, teorías y debates sobre la integración regional*”, *Norteamérica. Revista Académica del CISAN-UNAM*, Vol. 6, No. 2, julio-diciembre, pp. 219-249.
- Malamud, C. (2006) *La salida venezolana de la Comunidad Andina de Naciones y sus repercusiones sobre la integración regional latinoamericana*. Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos. En línea [Consultado el 20/04/2017] disponible en: <http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2009/02475.pdf>
- Mercado Común de Sur. (1991) Tratado de Asunción para la Constitución de un Mercado Común. Firmado en Asunción, Paraguay en 1991. En línea [Consultado el 10-10-2016] disponible

en:http://www.mercosur.int/innovaportal/file/719/1/CMC_1991_TRATADO_ES_Asuncion.pdf

Millet, M. (2001) La regulación del comercio internacional: del GATT a la OMC. Colección Estudios Económicos. Núm 24. Servicio de estudios “La Caixa”. En línea. [Consulta: 10/10/2017] disponible en: www.estudios.lacaixa.es

Nweihed, K. (1992). *Frontera y límite en su marco mundial*. Universidad Simón Bolívar: Caracas.

Nordhaus, W. y Samuelson, P. (1986) Economía. Duodécima edición. ISBN: 968-451-980-X. McGraw-Hill de México, S.A. DE C. V. Madrid. España.

Oddone N., Barrera M., De Almeida H. y Williner A. (2016). “Pactos territoriales en la construcción de regiones transfronterizas: por una mayor integración a múltiples niveles” CEPAL - Serie Desarrollo Territorial N° 20. Publicación de las Naciones Unidas. ISSN 1994-7364. LC/L.4222. LC/IP/L.345. Santiago, Chile. [En línea] [Consultado el 10-10-2016] disponible en:http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40606/S1600246_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (2017) Información jurídica sobre Propiedad Intelectual. Ginebra, Suiza. En línea [Consultado el 10/12/2017] disponible en: <http://www.wipo.int/wipolex/es/>

Ortiz, A. (1990), Introducción al comercio exterior de México: ¿Proteccionismo o librecambismo? México, Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México: México.

Oyarzún, L (2009), Debilidades en los procesos de integración latinoamericanos. Una aproximación al caso de UNASUR», ponencia presentada en Lasa Congress

- 2009, Río de Janeiro, Brasil, 11-14 [En línea] [Consultado el 10-10-2016]
disponible en:<http://lasa.international.pitt.edu/>
- Paasi A. (1999). "Boundaries as social processes: Territoriality in the world of flows".
Boundaries, Territory and Postmodernity, David Newman (editor), Frank
Cass: London.
- Pauselli, G. (2013), "Teorías de relaciones internacionales y la explicación de la
ayuda externa", *Revista Iberoamericana de Estudios de Desarrollo* Vol. 2,
Nro.1, [Consulta: 28/10/2015. Disponible:
<http://ried.unizar.es/index.php/revista/article/viewFile/65/29>]
- Perry, Weil, (1983) Colombia y los Acuerdos comerciales En línea. [Consulta:
28/10/2015]. Disponible en:<http://www.banrepultural.org>
- Perkmann, M. (2007). "Construction of New Territorial Scales: A Framework and
Case Study of the EUROREGIO Cross-border Region". *Regional Studies*, Vol.
41.2, April, pp. 253-266.
- Perrotta, D. (2013). La integración regional como objeto de estudio. De las teorías
tradicionales a los enfoques actuales. *Relaciones Internacionales. Teorías y
debates*, 197-252. Consultado el 12/10/2016. Disponible en:
http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/31749670/Integracion_regional-.pdf
- Revanales, J. (2016) *El paradigma de Mercosur para Venezuela: un análisis de
 coyuntura*. Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura, vol. XXII, núm. 2,
2016, pp. 41-63 Universidad Central de Venezuela Caracas, Venezuela.
- Perroux, F. (1967) *¿Quién integra? ¿En beneficio de quién se realiza la integración?*
Revista de la Integración. Núm. 1.

Resolución 004100, Ministerio de Transporte, República de Colombia, 28 de diciembre de 2004.

Rosales, J. (2008) Fundamentos de la política comercial estratégica. Contextualización latinoamericana. Núm. 1, 2008 enero-junio ISSN: 2007-2120. Consulta: 25-10-2016. Disponible en: <http://www.revistascientificas.udg.mx/index.php/CL/issue/view/298>

Rosales, M. (2010) *Impacto de la salida de Venezuela de la comunidad andina (can) sobre el comercio agroalimentario entre Venezuela y Colombia*. (Trabajo de grado de maestría) Universidad de Los Andes. Mérida – Venezuela.

Rozas, P. (2010), “América Latina: Problemas y desafíos de la infraestructura”, en *Revista CEPAL*, N° 101, agosto.

Sánchez, C. (2004) El crecimiento en la teoría de la integración económica. Cuadernos de Estudios Empresariales, núm. 14 p.271-278 ISSN: 1131-6985

Sampieri, R. (2003), *Metodología de la Investigación*, México: McGraw-Hill Interamericana.

Sánchez F. (2003) “El libre transporte internacional de mercancías por carretera en la comunidad andina y la decisión venezolana de trasbordo en la frontera”. Trabajo de Grado de la especialización en Derecho y Política Internacionales. Universidad Central de Venezuela (UCV), Venezuela.

Sanahuja, José Antonio (2009) Del "regionalismo abierto" al regionalismo post-liberal. Crisis y cambio en la integración regional en América Latina y el Caribe. En Anuario de la integración de América Latina y el Gran Caribe 2008-2009. Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales (CRIES), pp. 11-54. ISBN 980-317-196-8

Sanz Manrique, F., SerbinBartosch, A. y Vieira Posada, E. (2006), *Propuesta para la creación de un grupo de estudio de los costos de la no integración de América Latina*, Documentos CRIES: Bogotá, Colombia. En línea. [Consulta: 15/10/2015] Disponible: <http://www.cries.org/wp-content/uploads/2010/05/Documentos7.pdf>

Salomón, M. (2002). “La teoría de las relaciones internacionales en los albores del siglo XXI: diálogo, disidencia, aproximaciones”, *Revista CIDOB d’AfersInternacionals*, no. 56, dic.2001/enero 2002, pp. 7-52. [Consultado: 28/10/2015. Disponible: http://www.cedep.ifch.ufrgs.br/Textos_Elet/pdf/Salomon.pdf]

Secretaria de la Comunidad Andina (1999) *Convenio de Kyoto Revisado*. En línea. [Consulta: 15/10/2017] Disponible: intranet.comunidadandina.org/Documentos/DInformativos/sqdi183.doc

Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT). Portal del SENIAT en línea [Consulta: 15/10/2017] disponible: <http://www.seniat.gob.ve>

Suárez, M. (2015). Visión histórica de la frontera Norte de Santander – Táchira. Interacción y Perspectiva. *Revista de Trabajo Social*, Vol. 5 No 2, pp. 221-235, En línea. [Consulta: 15/10/2015] Disponible: <http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5154927.pdf>

Organización de los Países Exportadores de Petróleo (2016) Reporte Anual 2016. Viena, Austria. En línea [Consulta: 15/10/2017] disponible: http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/AR%202016.pdf

Torres, J. (2017) Crisis en la frontera colombo-venezolana: tensión entre seguridad nacional e integración regional. *Estados & Comunes*. Vol. 1, Núm. 4 (2017).

En línea. [Consulta: 01/12/2017]. Disponible en:
<http://estadoycomunes.iaen.edu.ec/index.php/EstadoyComunes/article/view/102>

Torres, R. (1985) Teoría del comercio internacional. Siglo veintiuno editores S.A. de C.V. ISBN 968-23-0092-4. México D.F., México

Tratado de Amistad, Comercio y Navegación (1842), en Tratados Públicos y Acuerdos Internacionales de Venezuela 1820-1927 (1957), Volumen I. Ministerio de Relaciones Exteriores, Caracas.

Tugores, J. (1994) Economía internacional e integración económica. Tomo 4. ISBN: 958-600-310-8. McGraw-Hill Interamericana, S.A. Bogotá. Colombia

Unasur. Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas (TCUNASUR).(2008). Firmado en Brasilia, Brasil, el 23 de mayo de 2008. Consulta: 25-10-2016. Disponible en:
<http://www.unasursg.org/images/descargas/DOCUMENTOS%20CONSTITUTIVO S%20DE%20UNASUR/Tratado-UNASUR-solo.pdf>

Uribe, T. (2005) Relaciones Ecuador – Colombia binacionales y en su entorno. Presentación en Power Point. En línea. [Consulta: 10/10/2017] Disponible en:
www.semana.com/documents/Doc-1438_200754.pdf

Vacchino, J. (1981). Integración Económica Regional. Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Caracas, pp. 5- 602.