



**Pontificia Universidad
Católica del Ecuador**
Seréis mis testigos

ESMERALDAS

ÁREA DE CIENCIA EMPRESARIALES

Carrera: Negocios Internacionales

Tema: Análisis normativo del paso terrestre entre Colombia y Ecuador en la provincia de Esmeraldas.

Previo al grado académico:

Licenciado de Negocios Internacionales

Nombre del autor: Nestor Orlando Eslao Vite

Nombre del asesor/a: Mgt. Mónica Vergara

Esmeraldas, 2023

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de grado de la PUCESE previo a la obtención del título de LICENCIADO EN NEGOCIOS INTERNACIONALES.

Lector 1

Mgt. Francisco Mila

Lector 2

Mgt. Mario Armas

Coordinadora de la Carrera de Negocios Internacionales

Mgt. Andrea Dueñas

Directora de Tesis

Mgt. Mónica Vergara Toro

Esmeraldas, 2023

AUTORÍA

Yo, NESTOR ORLANDO ESLAO VITE, portador de la cédula de ciudadanía N° 085027543-9, declaro ser el autor de la presente investigación, que lleva por título “Análisis normativo del paso terrestre entre Colombia y Ecuador en la provincia de Esmeraldas”, siendo esta original, auténtica y personal.

El contenido de esta investigación es de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor y la PUCESE.

Eslao Vite Nestor Orlando

C.I.: 085027543-9

AGRADECIMIENTO

Primero a DIOS por la oportunidad de tener unos padres que me han sabido comprender y apoyar incondicionalmente con mucho esfuerzo, dándome la oportunidad de estudiar en una prestigiosa universidad como es la PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR SEDE ESMERALDAS.

Agradezco el esfuerzo de toda mi familia para que este logro sea posible, quienes desde sus actividades diarias aprovecharon para brindar soporte en muchos aspectos y por lo que permitieron que yo siga paso firme en la búsqueda de esta meta. Este logro no fuera posible sin ellos.

Mi eterno agradecimiento a mis maestros quienes me impartieron clases en este transcurso universitario, en especial a aquellos quienes transcendían las clases e involucraban la parte humana: ofreciendo consejos y ayuda ante cualquier situación. Mención especial para: Francisco Mila, Mario Armas, Paul Vera, Gabriela Cisneros, Andrea Dueñas, Mónica Vergara y Cristina Cervantes.

Gracias a aquellas personas quienes fueron mi soporte emocional, a aquellos amigos que estuvieron en esos momentos en los que quería desistir de esta meta, que sin saber les ofrecieron su tiempo y cariño. Mención especial para Yulexy Calderon Alcivar, por brindarme su amistad todos estos años, a la señora Nancy Alcivar por siempre abrirme las puertas de su casa y tratarme como un hijo. Todo esto fue fundamental para yo ese ahora en esta posición, cumpliendo mis metas.

Dedicatoria

Dedico este trabajo final a mis padres: Orlando Eslao y Rosa Vite, a mis hermanos; Suly y Fredy, a mis abuelos: Elisa y Noe, a mis tios: Glenda, David, Flor, Saira, Bettys, Carlos, Lorena, Arturo. A ellos que fueron y son mi pilar para mantenerme donde estoy, cumpliendo mis metas.

Gracias, por tanto.

RESUMEN

Esta investigación tuvo como objetivo principal analizar las problemáticas y oportunidades existentes en el paso terrestre fronterizo puente Internacional Mataje entre Ecuador y Colombia en la provincia de Esmeraldas, con enfoque a lo establecido en el reglamento de tránsito y transporte transfronterizo colombiano-ecuatoriano, para conocer la situación actual de este paso terrestre bilateral.

La investigación tuvo un enfoque cualitativo, con un alcance descriptivo aplicado las técnicas de, entrevista estructurada y revisión bibliográfica para la recolección de información, las entrevistas se realizaron entidades públicas y personas conocedoras del tema.

Finalmente, los resultados analizados demuestran que la principal problemática que enfrenta el paso terrestre transfronterizo puente internacional Mataje es la no habilitación de este puente para el tránsito de comercio y transporte, lo cual imposibilita el desarrollo fronterizo que se quiere lograr de forma bilateral. Este paso terrestre fronterizo a pesar de su problemática palpable brinda oportunidades como; la integración entre los gobiernos locales de esta zona fronteriza, el paso de ciudadanos civiles para la búsqueda de atenciones prioritarias como salud y educación, y la compra de ciertos productos básicos de la canasta familiar.

Palabras clave: Ecuador, integración, frontera, ZIF, Colombia, zona fronteriza, puente, gobierno.

ABSTRACT

The main objective of this research was to analyze the existing problems and opportunities in the Mataje International Bridge land border crossing between Ecuador and Colombia in the province of Esmeraldas, focusing on the provisions of the Colombian-Ecuadorian transit and cross-border transportation regulations, to know the current situation of this bilateral land crossing.

The research had a qualitative approach, with a descriptive scope applied the techniques of, structured interview and bibliographic review for the collection of information, the interviews were carried out by public entities and people knowledgeable about the subject.

Finally, the results analyzed show that the main problem faced by the Mataje international bridge cross-border land crossing is the non-qualification of this bridge for the transit of trade and transport, which makes impossible the border development that is to be achieved bilaterally. This land border crossing, despite its tangible problems, offers opportunities such as; the integration between the local governments of this border area, the passage of civilian citizens to seek priority attention such as health and education, and the purchase of certain basic products.

Keywords: Ecuador, integration, border, ZIF, Colombia, border zone, bridge, government.

Contenido

PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO	9
Descripción del problema.....	9
Justificación del estudio.....	11
Delimitación de objetivos	12
1. CAPÍTULO 1. Marco Teórico	13
1.1. Bases conceptuales.....	13
1.2 Antecedentes.....	16
1.3 Bases legales.....	19
2. CAPÍTULO 2. Metodología.....	23
2.1 Tipo de estudio.....	23
2.2 Métodos	23
2.3 Técnicas e instrumentos.....	23
3. CAPÍTULO 3. Resultado y discusión.....	25
3.1 Problemáticas existentes en el paso fronterizo terrestre puente Mataje Ecuador-Colombia.....	25
3.2 Oportunidades frente al paso terrestre transfronterizo puente Internacional Mataje Ecuador-Colombia.....	27
3.3 Forma en que se aplica el reglamento de tránsito y transporte transfronterizo colombiano. Ecuatoriano en el paso terrestre transfronterizo puente internacional Mataje Ecuador-Colombia.....	29
3.4 Discusión	30
4. CAPÍTULO 4. Conclusiones y recomendaciones	34
4.1 CONCLUSIONES GENERALES.....	34
4.2 Recomendaciones	35
ANEXOS.....	39
Validación de los instrumentos.....	40

PLANTEAMIENTO DEL ESTUDIO

Descripción del problema.

Ecuador geográficamente, tiene límites al sur con Perú al norte con Colombia al este y oeste con el Océano Pacífico. Al ser Ecuador y Colombia países colindantes trae consigo problemáticas que se generan alrededor de sus puntos limitantes y oportunidades para el desarrollo mediante políticas integradoras. En Esmeraldas se encuentra un punto límite y paso fronterizo con Tumaco, por el cual se ha generado acontecimientos de eventos que han sido de interés nacional, el hecho de ser un paso fronterizo en el que se suscitan varias actividades como; el paso de personas, el intercambio de mercancías. Estas por mencionar las actividades consideradas como lícitas. Ya que al mencionar las ilícitas estas nos dan renombre internacional.

A través de la historia de Ecuador y Colombia estos países han venido firmando acuerdos en beneficio de ambos en lo que concierne en la frontera Norte de la provincia de Esmeraldas con el departamento de Nariño.

Con el fin de fomentar la integración fronteriza entre estos dos países mediante las provincias ya mencionadas, estos han firmado acuerdos que vienen desde 1942 en que se constituyó un tratado Comercial, así mismo, un acuerdo sobre las relaciones Económicas y Comerciales de 1958, por lo que por decisión de ambos países se declaró la creación de la Secretaría Técnica de Cooperación Económica con el fin promover la integración y desarrollo fronterizo.

Según Gonzales (2003) para el 23 de marzo de 1967, por encima del proyecto hacia un programa de integración fronteriza colombo-ecuatoriana en ayuda con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se logró crear el Consejo de Integración Fronteriza Colombo-ecuatoriana.

Mediante estos consejos Ecuador y Colombia, el 18 de abril de 1990 subscribieron el Convenio entre Colombia y Ecuador sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves el cual no fue promulgado hasta el 31 de mayo de 1994. Bajo el marco de este convenio se dispuso el “Reglamento de tránsito y transporte transfronterizo colombiano-ecuatoriano” el mismo que fue firmado en Tulcán, el 11 de diciembre de 2012.

Entre los aspectos que más importantes que podemos resaltar de este reglamento es el control al tránsito de personas, vehículos privados y alquilados transporte regular de pasajeros, transporte de carga y comercio.

Según Cevallos (2016) conforme a los convenios y acuerdos firmados por ambos países a través de los años, en especial en el acuerdo de cooperación técnica y científica de 1982, se puso ante las mesas de los miembros de los consejos varios temas, entre ellos el de comunicación vial, en el que se estableció el Comité Técnico de Gestión Colombo-ecuatoriano para que se diseñe y se construya la carretera Tumaco-Esmeraldas. Además, que dicha estructura facilitaría el desarrollo turístico, así como la incorporación de importantes comunidades.

No fue hasta los gobiernos de Rafael Correa y Juan Manuel Santos, exactamente en el III Gabinete Binacional Ecuador-Colombia que se llevó a cabo el 15 de diciembre de 2014 en los que trataron ejes primordiales como; infraestructura y conectividad; seguridad y defensa; asuntos económicos y comerciales; asuntos fronterizos; asuntos ambientales y asuntos comerciales.

Fue aquí donde en cooperación para la paz entre ambos países, se firmó el proyecto de paso Tumaco-San Lorenzo, con el puente sobre el Río Mataje.

El puente internacional sobre el río Mataje, constituye una obra anhelada por muchos años, beneficia alrededor de 22 000 habitantes de los sectores de la parroquia de San Lorenzo, provincia de Esmeraldas. Con esta obra, la población dedicada principalmente a la ganadería, pesca y producción agrícola podrá transportar y comercializar sus productos. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2019)

Los parámetros para la construcción de esta obra binacional, fue que el compromiso financiero sea dividido en partes igual para ambos. Según COSIPLAN (2014) el compromiso de financiación es asumir por partes iguales el valor estimado de las obras, Colombia el 50% y Ecuador el 50%. Para contribuir a lo anterior, la construcción inició en el año 2016 que tras varios obstáculos se vio atrasado, por lo que dicha obra no fue acaba hasta el 2019.

A pesar de haber culminado la obra en el año 2019, no fue hasta el año 2021 en el que se inauguró en presencia de los mandatarios en turno de ese periodo. La vía y el puente de Mataje terminaron de construirse hace más de dos años, incluso fueron inaugurados simbólicamente por ambos gobiernos (Torres, 2023). El 14 de agosto de 2021 se entregó el corredor binacional río Mataje. El acto se desarrolló en el puente sobre

el río Mataje, ubicado en el cantón San Lorenzo de Esmeraldas. Asistieron los presidentes Guillermo Lasso e Iván Duque (Campaña, 2021).

Los problemas que se pueden identificar en este paso terrestre fronterizo puente internacional Mataje es la mala forma de aplicación de las normativas registrada en el Reglamento de tránsito y transporte transfronterizo colombiano-ecuatoriano, por otro lado, la evidente problemática que la mala aplicación de las normas trae para las poblaciones lindantes como lo son San Lorenzo y Mataje.

El desconocimiento de los procedimientos y leyes que se deben aplicar en los pasos fronterizos, se podrían pasar por alto en el momento en que se efectúa una actividad por este paso vial entre estos dos países.

Los informes de Defensa sí reflejan debilidades en el control de las fronteras. En los reportes que llegaron a la Asamblea Nacional se detalla que se han detectado al menos 100 pasos ilegales, que son utilizados por las mafias para el tráfico de armamento. (Medina, 2021)

Por tanto, la pregunta central a investigar es:

¿Qué problemáticas y oportunidades se identifican mediante el análisis normativo del paso terrestre entre Colombia y Ecuador en la provincia de Esmeraldas?

Justificación del estudio

La construcción del puente internacional Mataje, como paso terrestre transfronterizo entre Ecuador y Colombia, los problemas y oportunidades que este representa para ambos países son ejes que deben de ser de interés para gobierno, población, sin duda para la academia. Este paso terrestre transfronterizo representa la aplicación de los convenios establecidos entre ambos países, y cómo se aplican no debe ser imperceptible.

Por tal motivo es importante realizar esta investigación ya que permitirá identificar los principales problemas y oportunidades que obtiene la comunidad involucrada con la construcción del puente internacional Mataje como paso terrestre transfronterizo.

Así mismo, analizar la aplicación de reglamentos aprobados entre ambas naciones para llevar un orden entre sus pasos fronterizos, con esta investigación se espera levantar

información desde el sentir de comunidad y cómo ellos perciben la creación de este puente.

Las normativas olvidadas y no aplicadas generan problemáticas de interés binacional como: contrabando de mercadería, actividades ilícitas, paso ilegal, etc. Por otra parte, la pandemia ha causado problemas adicionales, por lo que este paso fronterizo estuvo cerrado por un tiempo, es posible que esto originara un problema en los procesos a realizar o crear nuevas actividades dentro de ese paso fronterizo para el bien de todos, por ejemplo, la verificación de un carné de vacunación fue un proceso implementado. Entonces es importante conocer los pro y contra de los procedimientos aplicados según las normativas y leyes de pasos fronterizos y los resultados de un buen manejo de estos procesos.

Delimitación de objetivos

Objetivo General

Analizar las problemáticas y oportunidades existentes mediante el análisis normativo del paso terrestre entre Colombia y Ecuador en la provincia de Esmeraldas.

Objetivos Específicos

- Identificar las problemáticas existentes en el paso fronterizo terrestre puente Mataje Ecuador-Colombia.
- Identificar las oportunidades de la apertura del paso fronterizo terrestre puente Mataje Ecuador-Colombia.
- Describir las formas en la que se aplica el Reglamento de tránsito y transporte transfronterizo colombiano-ecuatoriano en el paso fronterizo terrestre puente Mataje Ecuador-Colombia.

1. CAPITULO 1. Marco Teórico

1.1. Bases conceptuales.

Para la aplicación de esta investigación es necesario hablar de normativa, ya que es parte fundamental de este trabajo por lo que, una norma es un significado específico, el significado de que algo debe hacerse, aunque en realidad puede que no se haga. Hay diferentes tipos de normas: norma de pensamiento, normas lógicas, normas de actuación, normas morales y legales. Para este caso de investigación la aplicación de la norma legal, el cumplimiento de esta, en el objeto de estudio de este trabajo.

De acuerdo con, una norma legal, los hombres deben comportarse bajo ciertas condiciones de cierta manera lo que significa, que este comportamiento está prescrito, permitido o autorizado. En este sentido, una norma legal es una prescripción, permiso o autorización. Dicha norma puede ser el significado de un acto de voluntad de un individuo dirigido intencionalmente al comportamiento de otro individuo. Para Buritica, (2018) "Usando una forma de hablar, decimos: la norma es creada o postulada por un acto de voluntad; entonces es una norma positiva. La ley como sistema de normas creadas por actos de voluntad humana es ley positiva".

Las fronteras son artefactos humanos, líneas en el espacio, dibujadas en un mapa por seres humanos, en un momento determinado y para ciertos fines políticos o militares. Su impacto va mucho más allá de los asuntos políticos o militares. Las fronteras nacionales pueden representar líneas divisorias naturales, culturales, psicológicas, económicas, políticas o geográficas

El término frontera viene asociado con muchas cognitivas y varias denominaciones, al referirnos a este término con sus derivaciones como frontera política, frontera social (segregación) pero para este trabajo es necesario enfocarnos en la frontera entre los estados. La frontera de un estado tiene dos lados. Por un lado, la frontera toca un límite territorial (y por lo tanto es parte de) un estado, y en el otro lado la frontera toca el límite territorial del otro estado (y por lo tanto es parte de) el otro estado. Pero las fronteras no son solo sus lados que tocan los dos estados, también es una tercera cosa: la cosa entre los dos lados que toca los estados, esta tercera cosa suele ser siempre un límite tangible o visible a simple vista, pero también ocurre la parte en la que simplemente es una línea imaginaria a veces dibujada, para Moya (2012) "Esta es la disyunción inductiva de la zona difusa similar al fenómeno que muchos teóricos han identificado como ni/ni, o

ambos/y. Si la frontera fuera totalmente reducible a los dos estados, nada los dividiría, lo cual no puede ser cierto”.

Los estudios alrededor del término frontera en la actualidad abordan de forma rutinaria un sin número de cuestiones complejas como el “qué, dónde y quién”. ¿Qué constituye una frontera? ¿Dónde se encuentran estas fronteras? ¿Quién está haciendo la frontera? La posibilidad de hacer estas preguntas y recibir una respuesta directa y predecible sería: “el estado”. Ver como una frontera implica el reconocimiento de que las fronteras están entretejidas en el tejido de la sociedad y son el negocio rutinario de todos los interesados. “En este sentido, las fronteras son la clave para comprender la conectividad en red, así como las cuestiones de identidad, pertenencia, conflicto político y transformación social” (Moya, 2012)

Desde la perspectiva de esta situación palpable como se ha venido definiendo en los párrafos anteriores, este término está inmiscuido en esta investigación ya que el objeto de investigación es un paso fronterizo, en los cuales se evidencian las cuestiones de identidad, permanencia, transformación social e incluso los conflictos políticos están inmersos en esta investigación en la que cada una de estas variables toman un papel importante para el análisis de las problemáticas y oportunidades alrededor del objeto de esta investigación.

Es necesario hablar y definir la palabra integración, que básicamente se centra más estrechamente en la creación de instituciones políticas a las que se suscriben los Estados miembros. En relación con este trabajo esa suscripción se da entre el estado Ecuador y Colombia, en donde ambos buscan beneficios de una integración.

El término integración se la ha tomado como la intención de que los Estados que conformen una integración, esta traiga un fin de beneficios para ambos estados o para los miembros de esta, así mismo dicha integración abraza muchos ámbitos: social, político, económico, etc. Para Sarahuna, (2009) define la integración como una clase de regionalismo, la cual consiente a la región para desarrollarse en un actor notable del sistema, a su vez, incorpora intercambios comerciales, así como también la cooperación en diferentes ámbitos como lo son el económico y el sociopolítico, superando el modelo intergubernamental.

Es necesario mencionar la integración fronteriza que se quiere lograr entre estos países los cuales son el objeto de estudio, para esta integración en donde los países buscan medios y procesos similares para tener resultados favorables para las comunidades limitantes en Colombia y Ecuador, es necesario tener en consideración las variables aplicadas y las normativas que de una u otra manera son reguladoras ante este proceso, “se denomina integración fronteriza el proceso en virtud del cual los Estados fronterizos unen acciones y esfuerzos para elevar el nivel de vida de sus habitantes, utilizando de manera conjunta sus recursos, potencialidades y beneficios compartidos” (González Riesle, 2015)

Por otro lado, Vasco (2016) nos define como integración fronteriza lo siguiente:

Es el proceso convenido por dos Estados en sus territorios fronterizos colindantes a través de acuerdos o tratados específicos, que tienen por objeto propiciar su desarrollo sobre la base del aprovechamiento conjunto y complementario de sus potencialidades, recursos y afinidades, así como de costos y beneficios compartidos, proceso que generalmente constituye un componente central de progreso y fortalecimiento de las relaciones bilaterales en su conjunto.

“La definición de Hansen, según la cual el concepto de zona fronteriza se relaciona con esa parte del espacio natural donde la vida económica y social está influenciada directa y significativamente por la existencia de una frontera internacional” (Kirk, 1998). En su definición, Hansen determina los tipos básicos de áreas fronterizas. Sobre la base de su designación, podemos decir que las características de estas áreas están influenciadas principalmente por la frontera; en consecuencia, los tipos de fronteras también definen las características de las áreas junto a estas. Sin embargo, se puede caracterizar de muchas maneras, y las características de cada frontera también están influenciadas por las cualidades de los territorios cercanos, es decir, en realidad podemos ver una estrecha interrelación.

Las zonas fronterizas a menudo se citan como áreas en una situación periférica en comparación con el centro nacional. Mucho es correcto, más en los casos específicos en esta parte del mundo, donde algunos países sudamericanos, sus zonas fronterizas son y están totalmente alejados de la realidad de sus ciudades centrales, donde estas zonas fronterizas carecen de muchas necesidades y atención por parte de las instituciones correspondientes, lo que se describe es visible para cualquiera que viaje, moviéndose en

cualquier dirección lejos del centro, es una tendencia natural observar que las diferencias aumentan a medida que nos alejamos cada vez más del centro hacia las zonas fronterizas.

1.2 Antecedentes

La teoría de desarrollo refuerza varios procesos de integración, entre ellos la integración fronteriza que fue analizada bajo la teoría de desarrollo económico “Prácticamente desde la misma época que comenzó a otorgársele importancia a la integración como alternativa para impulsar el desarrollo económico latinoamericano, se consideró también la integración binacional fronteriza como necesaria para adelantar el proceso integrador” (Bedoya Barco, 2000)

Un trabajo realizado por Zambrano (2015), titulado “Análisis del control aduanero en el paso fronterizo de San Lorenzo-Tumaco” con enfoque cualitativa, a través de entrevistas y ficha de observación indentificó que la normativa nacional, Código Orgánico de La Producción e Inversiones (COPCI), y la Comunidad Andina de Naciones no son aplicadas en esta zona fronteriza, por lo que sugiere la creación de un Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF) dentro de esta zona fronteriza.

Por lo que esta investigación se relaciona con el trabajo planteado, desde el análisis de la normativa y aplicación de la misma en la zona fronteriza de San Lorenzo y el debido control que se debe ejercer también en el paso terrestre puente Internacional Mataje.

En una siguiente investigación realizada por Lastra (2017) con el objetivo general de analizar la aplicación de la normativa nacional y de la Comunidad Andina de Naciones, frente al ingreso de las mercancías y el control aduanero en la frontera de la Zona de Integración Fronteriza San Lorenzo (Ecuador)-Tumaco (Colombia), concluye que el procedimiento aplicado en la entrada y salida de mercancías no es el indicado por el Convenio entre Colombia y Ecuador sobre tránsito y transporte de personas, carga, vehículos, embarcaciones fluviales, marítimas y aeronaves. Esto se debería a una falta de conocimiento de las normativas.

Algunos países latinoamericanos que tienen fronteras en común como en este caso de investigación, Colombia y Ecuador optaron por la contratación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para la realización de un estudio de la realidad fronteriza, donde después de varios estudios intensos y exhaustivos el BID logró presentar un cuerpo de conclusiones estructurales de estas zonas fronterizas, dichas conclusiones luego de tantos años aún tienen vigencia, entre estas conclusiones esta:

Para lograr una integración políticamente sólida y equitativa debe cumplirse un requisito fundamental: Ambos estados tienen que compartir sus criterios de desarrollo y compatibilizar sus objetivos de intervención en sus respectivas zonas fronterizas. Es conveniente que los acuerdos bilaterales concluyan en la proposición de un plan conjunto de desarrollo binacional fronterizo como una condición esencial para fomentar el proyecto integrador (Bedoya Barco, 2000)

Bedoya Barco, (2000) concluyó que existieron avances en cuestión de integración en la frontera Colombo-ecuatoriana con énfasis en los ejes de infraestructura vial, liberación del intercambio comercial y del tránsito de personas y vehículos. Sin ánimos de ignorar la importancia de estos ejes, es de apuntar que este grupo de acciones no implicó alteraciones sustanciales en la situación de las localidades fronterizas, ni señalaron las transformaciones estructurales por el BID. Al contrario, debido al modelo centralista y concentrador que siguieron las economías nacionales, en las regiones periféricas se han profundizado aún más las condiciones de marginalidad con respecto a sus propios países.

Para Macias (2021) Cuando se pregunta si Esmeraldas es considerado dentro de una zona primaria, se considera a esta dentro de una zona secundaria ya que todavía el paso terrestre fronterizo puente Mataje no es un paso habilitado.

El paso fronterizo Colombia-Ecuador no es considerado como un paso fronterizo habilitado y las normativas nacionales e incluso internacionales no se aplican según Macias, (2021) “estas normativas mayormente se han aplicado en el Carchi porque es considerado nacionalmente como paso habilitado y donde se desarrolla el tránsito de mercancías, por lo tanto, esto resulta contradictorio con lo estipulado por la CAN, ya que, todo la Zona de Integración Fronteriza debe gozar de los beneficios que este brinde”

Se puede encontrar varias teorías acerca de la crisis del Estado-nación. Donde el autor Kenichi Ohmae, sostiene que “un mundo sin fronteras, el Estado-nación se ha convertido en una unidad artificial y disfuncional. Siguen existiendo y siguen siendo actores importantes en la escena mundial, pero en la mayoría de los casos han perdido la capacidad de utilizar la lógica mundial como criterio básico para la toma de decisiones” (Plata, 2005).

Entre las teorías de integración se presentan aquellas que apoyan en que dichas integraciones tienen que ser o son manejadas desde el Estado, dejando a las comunidades fronterizas a un lado. Pero otro lado tenemos aquella que también se basa en que base de la integración es el mercado y la sociedad civil, por lo que el estado tiene que adaptarse a

las situaciones que se dan alrededor de este mercado y sociedad civil que habitan en estas zonas fronterizas. Por lo que es necesario citar la siguiente teoría.

Por ende, la integración regional –a veces denominada regionalismo– consiste en un proceso formalizado y conducido desde el Estado. En contraste, la regionalización –o aumento de la interdependencia intrarregional– es un proceso informal por el cual se incrementan los flujos de intercambio entre un conjunto de países territorialmente contiguos. Este proceso puede promover la integración formal que, a su vez, puede retroalimentarlo, pero su motor principal no reside en el Estado, sino en el mercado y, secundariamente, en la sociedad civil (Malamud, 2011)

Sharpf (1996) propuso la integración desde un punto de vista diferente a los que se venían dando, tomó la integración como subdivisión como integración negativa e integración positiva, donde cada una toma un papel dentro de la integración en general y la podemos identificar conforme a las características de estas zonas de integración.

Una característica significativa de la integración es su posibilidad de desarrollarse de manera negativa o positiva. La integración negativa hace referencia al desmantelamiento de restricciones a los intercambios transfronterizos y a la distorsión de la competencia, mientras que la integración positiva implica políticas comunes que moldeen las condiciones en que funcionan los mercados (Malamud, 2011)

La ZIF de Colombia y Ecuador ha carecido de dinamismo porque no funcionan los convenios de infraestructura vial, energética y de producción, firmados desde comienzos de los noventa. Ni siquiera se ha avanzado en la ampliación de los pasos formales. Siguen primando los "caminos verdes" por donde circulan las personas, el contrabando y el tráfico ilegal (Ramírez, 2018)

Cedeño (2016), desarrolló una investigación denominada análisis de la incidencia de importación fronteriza entre Esmeraldas – Tumaco, con el objetivo de analizar la incidencia del tráfico fronterizo marítimo entre San Andrés de Tumaco y Esmeraldas para aprovechar las posibilidades de integración y ventajas de la ubicación, finalmente explica que tras la firma de acuerdos comerciales se establecen reglas de juego que mantienen dentro de parámetros seguros el tránsito de mercancías, movilidad humana; y por tanto esto incide en afianzar los lazos comerciales entre Ecuador y Colombia.

La investigación llevada a cabo por Jaramillo (2008), titulada Comercio transfronterizo entre Ecuador y Colombia, tuvo por objetivo determinar la importancia estratégica de la Zona de Integración Fronteriza Ecuatoriano – Colombiana, para el

desenvolvimiento de sus relaciones socio-económicas, en el contexto de la Comunidad Andina de Naciones, entre sus resultados explica cómo al comienzo la Integración Andina conformada en ese momento por Bolivia, Ecuador, Colombia y Perú evolucionaron positivamente haciendo hincapié en la liberación arancelaria para la libre circulación de mercancía, sin embargo el proceso se vio truncado por el incumplimiento de compromisos, el aumento en la deuda externa y la influencia del FMI.

1.3 Bases legales

Las variables de esta investigación trabajan con temas como; tratados internacionales (Bilaterales), pasos fronterizos, integración fronteriza, normativas, paso terrestre transfronterizo, por lo tanto, estos mismos se integran con la base legal de esta investigación.

Al hablar del marco legal se entiende como el sumario de las normas legales que se van a relacionar con esta investigación, con las variables que se han venido desarrollando y principalmente con los objetivos de esta. Por lo que, se mencionará la Constitución del Ecuador, Ley de Tratados internacionales, Ley orgánica de desarrollo fronterizo, Reglamento General a la Ley Orgánica de Aduanas, COPCI.

Para este trabajo investigativo es necesario mencionar la Constitución 2008 del Ecuador, ya que establece las leyes aplicables con referente a los tratados internacionales, para el caso del este estudio esta ley han sido bases para los acuerdos bilaterales entre Ecuador y Colombia, países en lo que se encuentra el objeto de este trabajo investigativo.

Art. 417.- Los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución. En el caso de los tratados y otros instrumentos internacionales de derechos humanos se aplicarán los principios pro ser humano, de no restricción de derechos, de aplicabilidad directa y de cláusula abierta establecidos en la Constitución. (Constitución , 2008)

La constitución del 2008 en uno de sus artículos también nos habla de la integración entre estados y los objetivos que se quiere lograr con esto, como es el impulso a la integración en el ámbito económico, equitativa y solidaria, por lo tanto, se toca el tema de comercio, también el ámbito social para el beneficio para este proceso de integración.

Art. 423.- La integración, en especial con los países de Latinoamérica y el Caribe será un objetivo estratégico del Estado. En todas las instancias y procesos de integración, el Estado ecuatoriano se comprometerá a:

Impulsar la integración económica, equitativa, solidaria y complementaria; la unidad productiva, financiera y monetaria; la adopción de una política económica internacional común; el fomento de políticas de compensación para superar las asimetrías regionales; y el comercio regional, con énfasis en bienes de alto valor agregado (Constitución , 2008)

Propiciar la creación de la ciudadanía latinoamericana y caribeña; la libre circulación de las personas en la región; la implementación de políticas que garanticen los derechos humanos de las poblaciones de frontera y de los refugiados; y la protección común de los latinoamericanos y caribeños en los países de tránsito y destino migratorio. (Constitución , 2008)

Por otro lado, la ley orgánica de tratados y acuerdos interinstitucionales internacionales expresa quienes tienen la competencia para la celebración de tratados internacionales. Con esto nos expresa las identidades y organismos que pueden intervenir para la ratificación o celebración de un tratado internacional.

Artículo 7.- Competencia para la celebración de tratados internacionales. - La presidenta o presidente de la República es el jefe del Estado y le corresponde definir la política exterior y, suscribir o ratificar los tratados internacionales en los términos previstos por la Constitución de la República. Adicionalmente, el presidente de la República deberá otorgar plenos poderes a los funcionarios que representen al Estado Ecuatoriano previo al proceso de celebración de tratados internacionales, conforme a la Constitución de la República, la Convención de Viena y la presente Ley, sin que por este hecho quede liberado de responsabilidad conforme al ordenamiento jurídico vigente (ASAMBLEA NACIONAL , 2022)

El desarrollo de los puntos fronterizos es un punto importante para la competencia de los Estados involucrados, los mismos tienen que velar por el buen manejo de estas áreas en todos los ámbitos competencia de los Estados; ámbito social, económico, ambiental entre otros. Por eso, es necesario mencionar la Ley orgánica de desarrollo fronterizo.

Art. 5.- Atención preferencial.- Los cantones y parroquias comprendidos bajo el régimen previsto en esta Ley, recibirán atención preferencial por parte del gobierno central y de los gobiernos autónomos descentralizados regionales y provinciales, a través de políticas, programas y proyectos, de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo y los planes de desarrollo y ordenamiento territorial de los gobiernos autónomos descentralizados. (LEY ORGANICA DE DESARROLLO FRONTERIZO, 2018)

Las construcciones de infraestructuras comerciales e industriales en las zonas fronterizas colaboran al desarrollo de estas, sin olvidar la ayuda a las actividades de las localidades que estas infraestructuras contribuyen. Por eso necesario basarnos en la siguiente base legal.

Art. 39.- Desarrollo de la infraestructura comercial e industrial. - La entidad encargada de la producción, concurrentemente con los gobiernos autónomos descentralizados cantonales, impulsará el desarrollo de la infraestructura destinada a la actividad comercial, artesanal e industrial fronteriza, tales como centros de acopio, silos, mercados, ferias libres, patios industriales, entre otros. (LEY ORGANICA DE DESARROLLO FRONTERIZO, 2018)

El Reglamento General a la Ley Orgánica de Aduanas cuenta con varios artículos que nutren a esta investigación dentro del marco legal para el desarrollo de variables dirigida al caso permitente.

Art. 28.- Control de Personas. - El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador coordinará con la entidad competente para la realización del control migratorio, y aduanero respecto del ingreso y salida de las personas al territorio aduanero ecuatoriano. Para el efecto, se tendrá en cuenta el cumplimiento de las disposiciones contempladas en la normativa internacional o convenios aplicables, considerando el principio de reciprocidad. (REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGANICA DE ADUANA, 2011)

Art. 29.- Control de Medios de Transporte. - Las autoridades responsables del control del transporte aéreo, marítimo y terrestre del país, deberán facilitar a la Autoridad Aduanera, la información electrónica tendiente a corroborar las autorizaciones legítimamente concedidas a los medios de transporte que operen en el tráfico internacional. (REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGANICA DE ADUANA, 2011)

Art. 30.- Control de bienes. - Los bienes que crucen la frontera en los diferentes medios de transporte deberán someterse a los diferentes controles aduaneros, sanitarios, fitosanitarios, u otros que correspondan, conforme a la normativa específica aplicable para cada tipo de mercancía. Para el efecto y de considerarse necesario, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador comunicará a las entidades a cargo de dichos controles la fecha y hora de las inspecciones que programe para realizarlos de forma conjunta. (REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGANICA DE ADUANA, 2011)

Mediante estos artículos que regulan y controlan el paso de personas, medios de transportes y de bienes, de un país fronterizo a otro. Estos mismos permiten que toda actividad ilícita sea eliminada en estas localidades solo buscando el desarrollo de estas.

Por último, es necesario mencionar algunos artículos del COPCI que colabora con bases legales para el desarrollo de esta investigación. Este mismo nos habla sobre zonas especiales de desarrollo económico que es básicamente un destino aduanero que estará limitado geográficamente, por lo tanto, este espacio llamado ZEDE tendrán varios beneficios y responsabilidades especiales que solo se aplicarán dentro de esta limítrofe.

El COPCI en su artículo 37 nos expresa sobre el control aduanero que se aplican en las entradas, dentro y salida de las ZEDE, así como lo especifica a continuación:

Art. 37.- Control aduanero. - Las personas y medios de transporte que ingresen o salgan de una ZEDE, así como los límites, puntos de acceso y de salida de las zonas especiales de desarrollo económico deberán estar sometidos a la vigilancia de la administración aduanera. El control aduanero podrá efectuarse previo al ingreso, durante la permanencia de las mercancías en la zona o con posterioridad a su salida. Los procedimientos que para el control establezca la administración aduanera, no constituirán obstáculo para el flujo de los procesos productivos de las actividades que se desarrollen en las ZEDE; y deberán ser simplificados para el ingreso y salida de mercancías en estos territorios (COPCI, 2015)

2. CAPITULO 2. Metodología

2.1 Tipo de estudio

El tipo de investigación aplicado es cualitativo con alcance descriptivo, de tal manera que, se ha logrado identificar diversas variables, las mismas que forman parte de esta investigación y las consecuencias que se han presentado alrededor de esta, y, explicativo debido a que se demuestran las problemáticas y oportunidades que se presentan en el paso fronterizo terrestre puente internacional Mataje en el San Lorenzo, provincia de Esmeraldas.

2.2 Métodos

Para esta investigación en particular se utilizará el método inductivo, ya que esta también es cualitativa, por lo que se inició con la observación del estado que se encuentra el paso terrestre transfronterizo entre Colombia y Ecuador, de tal manera que se procedió al análisis normativo de instrumentos legales como: el Reglamento de tránsito y transporte terrestre transfronterizo, La Can como acuerdo económico de integración subregional Andino (Acuerdo de Cartagena).

2.3 Técnicas e instrumentos

Entrevista estructurada

Se utilizó entrevistas aplicadas a personas que conocen y tienen experiencia sobre la situación del paso terrestre transfronterizo puente internacional “Mataje” y su realidad actual, también a funcionarias del estado que están involucradas en el desarrollo de estas localidades fronterizas como es el caso de la Prefectura de Esmeraldas con su departamento de integración internacional.

Estas entrevistas estuvieron estructuras de acuerdo con los objetivos de esta investigación y a las funciones de las personas entrevistadas, con 2 tipos de entrevistas y con sus preguntas abiertas, esta se desarrolló en un máximo de 45 minutos con cada entrevistado, con la totalidad de 20 preguntas.

Revisión documental

Por otro lado, es necesario también hacer una revisión documental para el logro exitoso de esta investigación, mediante la revisión de libros, revistas, internet, publicaciones, sobre el paso terrestre transfronterizo, los medios que han permitido una sustentable base

legal como: normas, textos, leyes las cuales sostendrán esta investigación mediante fuentes confiables. Que por sí enriquecerán esta investigación aparte de la información conseguida mediante las encuestas.

3.3.3 Población y muestra.

Para este caso investigativo la población de estudio fueron funcionarios de la Prefectura de Esmeraldas, del departamento de Cooperación Internacional y consultor externo de la Cámara de Comercio de Tumaco y Coordinador de la Comisión Transfronteriza del Área Estratégica de Desarrollo de la zona pacifico Colombo-ecuatoriana, por lo que se utilizó una muestra por conveniencia para la recolección de información para esta investigación.

3. CAPITULO 3. Resultado y discusión.

3.1 Problemáticas existentes en el paso fronterizo terrestre puente Mataje Ecuador-Colombia.

Para Jairon Diaz, consultor externo de la cámara de comercio de Tumaco y coordinador de la comisión transfronteriza en el área estratégica de desarrollo de la zona del pacífico Colombo-ecuatoriana la problemática base sobre este paso fronterizo es la “no apertura oficial” del mismo por parte del gobierno de Ecuador. Sin embargo, por presión de la Cámara de Comercio de Tumaco, algunas entidades como La Comisión Transfronteriza por parte de Colombia y de Ecuador se ha permitido el tránsito de personas por el paso terrestre fronterizo puente Internacional Mataje.

Diaz también explica cómo se puede ingresar a Colombia desde Ecuador por este paso terrestre; se tiene que llegar hasta la localidad de San Lorenzo, donde se encuentra el puesto de migración, ahí se tiene que sacar un permiso de salida, una vez obtenido este permiso se sale de San Lorenzo con ruta al puente Internacional Mataje, el cual está custodiado por militares de ambos países en sus territorios correspondientes, en el lado ecuatoriano se presenta la cedula de identidad, al llegar al puesto de los militares colombianos se debe presentar con el ticket de salida de Ecuador y explica hasta donde se dirige para el registro en el sistema y se procede a ingresar al territorio Colombiano.

Según el medio de comunicación EL UNIVERSO (2022) el paso terrestre fronterizo puente Internacional Mataje fue cerrado por la pandemia del Covid-19, a pesar de eso se mantiene el paso controlado a personas que se movilizan entre Ecuador y Colombia por este paso terrestre. En ese momento se estimaba un promedio diario de 100 personas que cruzaban este puente binacional.

Diaz, también sostiene que, a pesar de haber logrado el tránsito de personas por este paso terrestre, no lograron la apertura para el comercio entre los dos países y para el tránsito de vehículos, aunque también explica que estos últimos pueden hacer uso de este puente “cuando los militares están de buenas” tapando el hecho que aún no está autorizado.

Para algunos profesionales en esta área de integración, lamentan que este paso fronterizo aun no es este en operación, teniendo en la parte de Colombia edificios que iban a hacer dedicados para el control aduanero en deterioro. Lo que pudo ser un avance

para estos gobiernos hermanos en el área comercial, turístico y empresarial, terminó y sigue siendo un desastre a nivel de integración fronteriza (Obando, 2023)

En cambio, Lady Cedeño, directora de Cooperación Internacional y Relaciones Internacionales de la Prefectura de Esmeraldas comenta que las problemáticas sobre la creación del puente internacional Mataje sigue siendo la grave conmoción histórica que se ha vivido en esta frontera norte, esta conmoción grave viene desde antes de la construcción de este paso terrestre fronterizo y que se mantiene en la actualidad, por lo que entorpece las competencias de la Prefectura dentro de este territorio.

Por otro lado, Cedeño, también está de acuerdo con Diaz sobre la problemática principal en este paso terrestre fronterizo puente internacional Mataje, que es un punto que no está oficializado por el Gobierno ecuatoriano, Cedeño agrega que a pesar de que ya está la infraestructura realizada, se debería contar con la presencia de las carteras correspondiente por parte del Estado; aduana, migración y los controles de seguridad que las fronteras ameritan. Cedeño señala que, la ausencia de estos permite el uso irregular de este paso terrestre, en lo cual no se ha tenido un cambio positivo en esta área para poder trabajar dentro de estas comunidades, que por lo contrario se han incrementado los desafíos y retos.

Referente a las problemáticas sociales, Diaz explica que este puente Internacional Mataje representa unidad y unión entre estos dos países, el término frontera no debería ser considerado, que el pueblo afro situados en las localidades fronterizas en Colombia y de Ecuador sean un pueblo sin frontera.

En cambio, Cedeño ve las problemáticas sociales más relacionadas con la realidad de estas localidades, por lo que enfatiza la falta de empleo para los jóvenes, la falta de acceso a la educación, la deserción sobre todo en la etapa escolar primaria como problemáticas sociales explícitas, sin olvidar los factores culturales, económicos y productivos de la zona.

Tanto Diaz como Cedeño están firme en que la falta de interés por parte de los gobiernos de turno es otra problemática para este paso terrestre fronterizo, pero Diaz enfatiza que es por parte del Gobierno de Ecuador la falta de iniciativa en la toma de decisiones sobre la presencia de las entidades correspondientes en este paso terrestre, por lo que se muestra la necesidad de la creación del Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF) en el

lado de Ecuador, puesto que por el lado colombiano existen infraestructuras construidas hace más de dos años, dispuestas para que sean base para el control aduanero por parte de Colombia. Díaz también agrega que por parte del Gobierno de Colombia ha hecho la propuesta que su infraestructura sirva como control aduanero para ambos países, a lo cual no se ha recibido una respuesta concreta por parte del Gobierno de Ecuador.

3.2 Oportunidades frente al paso terrestre transfronterizo puente Internacional Mataje Ecuador-Colombia.

Para Jairon Díaz son muchas las oportunidades que se han dado y se darían para ambos países debido a este paso terrestre transfronterizo son muchos, por ejemplo, toma este puente como unión, como puerta de entrada y salida de productos colombianos al sur del continente e igual para Ecuador, representaría la entrada y salida de productos para los mercados del norte del continente, claro si se sabe usar y aprovechar enfatiza.

Díaz, también comenta de los beneficios para la Provincia de Esmeraldas, si se logra la apertura oficial de este paso terrestre transfronterizo debido a que en sus territorios (Tumaco y Nariño) para sus importaciones y exportaciones necesitan de un puerto comercial con las facilidades y ventajas naturales que posee el puerto comercial de Esmeraldas, ya que el puerto de Tumaco posee ciertas limitantes que aumentan sus costos de importación y exportación, Díaz nos pone un ejemplo; el puerto comercial de Tumaco no podría recibir un barco de 30000 toneladas por sus limitantes naturales (profundidad) a diferencia del puerto de Esmeraldas que si puede hacerlo. Por lo que los empresarios de estas localidades que quieren exportar e importar productos a estas grandes cantidades, lograrían hacerlo por el puerto de Esmeraldas ya que a mayor capacidad de productos lograrían disminuir costos de operación.

Con referencia a las oportunidades comerciales que se existen en la actualidad con la creación de este paso terrestre transfronterizo y que a pesar de no estar habilitado oficialmente. Díaz, señala que los ecuatorianos se trasladan hasta Tumaco para hacer compras de ciertos “elementos” (productos) de la canasta básica familiar, Díaz también expresa que, para el caso de Colombia, cuando ocurre alguna problemática en sus vías, las cuales podrían cerrar por varios factores (conmoción interna, o propia de la naturaleza) los ciudadanos colombianos recurren al Ecuador (San Lorenzo) por esos productos de la canasta familiar.

Las oportunidades de crear proyectos incluyentes para los empresarios y sociedad civil de estas comunidades fronterizas junto con la Aduana de Colombia, la Dirección de Impuestos de la Aduana tienen como objetivo la capacitación de estos en temas de tributos arancelarios y cambiarios, facturación electrónica, devolución del IVA, entre otros. Temas que son y serán importantes si se da la habilitación de este paso terrestre señala Díaz.

Lady Cedeño representante de la Prefectura de Esmeraldas comenta que a pesar de que el tema comercial (importaciones y exportaciones) no es competencia directa de esta entidad, lo contemplan como un objetivo a largo plazo, para que sus asociaciones y organizaciones productivas estén abastecidas y capacitadas para cumplir con las ofertas que se generan a nivel internacional, lo cual sería una gran oportunidad y ventaja poder realizar intercambio comercial a través del puente internacional Mataje ya que considera que los costos de operación serían bajos.

Cedeño, señala que las oportunidades sociales vistas en este paso terrestre fronterizo desde la competencia de la Prefectura de Esmeraldas son: la creación de herramientas y espacios de fortalecimientos para las zonas y comunidades involucradas, como la generación de ruedas de negocios binacionales con los gobiernos de Nariño, Tumaco y Putumayo y desde la mancomunidad del norte en la que participan las provincias de Sucumbíos, Imbabura y Carchi, las cuales son parte del corredor fronterizo ecuatoriano. Con la realización de estos espacios se genera el fortalecimiento de estas organizaciones junto con las carteras de Estado con el fin de buscar un desarrollo al buen vivir en estas áreas fronterizas a la cual pertenece San Lorenzo donde se encuentra el puente Internacional de Mataje.

Cedeño, también enfatiza en la creación de dos proyectos financiados por el Plan de Desarrollo Binacional a través de un acuerdo enmarcado en la integración transfronteriza en esta zona (San Lorenzo-Tumaco), explica que estos proyectos incluyen dos líneas; soberanía alimentaria y fortalecimiento de pequeñas y medianas empresas, ambos proyectos financiados por los dos gobiernos con alrededor de 800000 USB para que estos vayan encaminados a mejorar la calidad de vida de los habitantes de estas áreas fronterizas. Cedeño destacó la activa participación de la Prefecta Roberta Zambrano para lograr dichos fondos en esta administración del Gobierno Central.

Para Díaz hablar de las oportunidades desde el área social alrededor de este paso terrestre transfronterizo, enfoca dos ejes; salud y educación. Díaz recalca que, aunque el

paso no está habilitado oficialmente, éste se usa para el área de salud, puesto que personas de San Lorenzo viajan hasta los hospitales categorizados, como 2do y 3er nivel según capacidad y tecnología de estos, del territorio de Colombia específicamente Tumaco y otras localidades cercanas. Díaz recalca que Colombia posee hospitales que están en el ranking de los mejores de Latinoamérica. Díaz también afirma que esta actividad también se realiza de manera viceversa (colombianos asisten a atención médica a la parte ecuatoriana).

Por otro lado, Díaz habla del segundo eje de oportunidades sociales; la educación, donde enfatiza la colaboración entre el gobierno local de Colombia con las universidades de ese territorio y las universidades del territorio de Ecuador, donde se crean y presentan proyectos enfocados en la mejora y aprovechamiento de este paso terrestre en el marco del Plan de Desarrollo Binacional con el fin de obtener beneficios para las localidades fronterizas.

3.3 Forma en que se aplica el reglamento de tránsito y transporte transfronterizo colombiano. Ecuatoriano en el paso terrestre transfronterizo puente internacional Mataje Ecuador-Colombia.

Tanto Díaz como Cedeño concuerdan que al no estar este paso terrestre oficialmente habilitado las normativas alrededor de este paso no se aplican como deberían.

Díaz ofrece una visión más amplia con referencia a varios artículos del reglamento de tránsito y transporte transfronterizo colombiano-ecuatoriano, en el caso del Art 36 de este reglamento el cual habla acerca de los vehículos con cargas que pueden ser comercializadas dentro de ambos países, pero únicamente en la ZIF. Díaz formula observaciones interesantes, dice que existen privilegios para ciertos pasos fronterizos de los cuales este paso terrestre puente internacional Mataje no goza, Para Díaz la habilitación de este paso terrestre la actividad comercial del mismo representaría el 43% del comercio bilateral que se da entre Colombia y Ecuador mediante tractomulas o tractocamiones, debido a las ventajas que este paso ofrece señala.

Por otro lado, Díaz también se refiere al art 12 que habla sobre el ingreso de alimentos de la canasta básica familiar por ambos países, dicha canasta está trazada por en cuatro salarios mínimos vitales, por lo que Díaz comenta que efectivamente existen personas que hacen uso de esta normativa, pero el inconveniente es al momento de regresar al país de origen con estos productos, ya que no se encuentra la entidad de control encargada.

Según Díaz “el ingreso de estos productos está a libre albedrío del funcionario de turno, afortunado quien se encuentra con aquel que conozca de la normativa caso contrario existirán una serie de problemas”.

Díaz ratifica la ausencia de la aplicación de la normativa y recalca que las instalaciones en la parte de Colombia se encuentran abandonadas, debido a que no han puesto funcionarios ahí para el control debido.

Por último, Díaz hace un llamado a la unidad y al compromiso de los gobiernos centrales para la pronta habilitación de este paso terrestre transfronterizo, la misma que permitirá que estas comunidades sean competitivas con mercados exteriores.

3.4 Discusión

En función del objetivo de esta investigación, los resultados muestran que las problemáticas y oportunidades existentes en el paso terrestre fronterizo puente Internacional Mataje entre Ecuador y Colombia en la provincia de Esmeraldas, con enfoque a lo establecido en el Reglamento de tránsito y transporte transfronterizo colombiano-ecuatoriano son principalmente que a pesar de los esfuerzos y exigencias de autoridades de las localidades cercanas a este paso fronterizo exigieron la apertura para el tránsito de personas, el mismo se encuentra inhabilitado para la actividad comercial entre Colombia y Ecuador. Esto coincide con el estudio de Lastra (2017) en el que expresa que el procedimiento de entrada y salida de mercancías no es el indicado por los convenios existentes relacionados al tránsito comercial entre Colombia y Ecuador.

Esta situación no permite el desarrollo de las comunidades fronterizas, que está incluida en la acción de integración fronteriza, donde se busca que estos países logren que estas regiones consigan beneficios al ser una unidad integradora, que por lo expuesto en esta investigación no se ha logrado para este paso terrestre y sus comunidades tal como lo señala Gonzales (2003) en su definición de integración fronteriza como el procedimiento por el cual Gobiernos conectados por sus fronteras comparten acciones y esfuerzos para brindar desarrollo a la sociedad civil situadas en estos territorios, empleando de forma conjunta sus beneficios, recursos y potencialidades.

La investigación demuestra problemáticas históricas que han sido recurrentes a pesar de los años y que se mantienen en este paso fronterizo tal como es el caso de la delincuencia y el contrabando. Estos resultados concuerdan con el estudio de Griffiths (2009) quien señala que “la conjetura de las dominadas amenazas transnacionales que se vienen esta área fronteriza que va desde el narcotráfico, contrabando, entre otras, que han sido observados desde el Gobierno central, pero se ven estos territorios como espacios sin control gubernamental adecuado”.

El desinterés o el abandono de este paso terrestre fronterizo por parte de los gobiernos de turnos es otra de las problemáticas que se presenta en esta investigación, donde este paso se encuentra sin la presencia de las entidades permitentes para el correcto funcionamiento de este, se considera la presencia de un Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) por parte del gobierno de Ecuador se consideraría como un acto de interés y preocupación por este paso terrestre. Estos resultados concuerdan con la investigación de Zambrano (2015) en la que concluye que “la normativa nacional, Código Orgánico de La Producción e Inversiones (COPCI), y la Comunidad Andina de Naciones no son aplicadas en esta zona fronteriza, por lo que sugiere la creación de un Centro Binacional de Atención Fronteriza (CEBAF) dentro de esta zona fronteriza”.

Las oportunidades de este paso terrestre transfronterizo en lo que concierne en el ámbito comercial y social, dentro de esta investigación se denota que el ámbito comercial para su correcto funcionamiento y así conseguir las metas de desarrollo para las localidades fronterizas involucradas, es necesario que este paso terrestre este abierto oficialmente y con las intervenciones del estado correspondiente, aunque esto no se ha logrado, se evidencia eventos aislados en el que por los ciudadanos de ambos países recurren a las compra de productos de primera necesidad a las localidades cercas, por ejemplo ecuatorianos recurren a la parte de Colombia y colombianos recurren a la parte de Ecuador, cuando existen algún tipo de inconvenientes con los productos dentro de sus propios países. Esta dependencia en el área comercial del Estado para llegar a las metas de desarrollo concuerda con el concepto de Malamud (2011) donde expresa que “la integración regional o también regionalismo consiste en un proceso formalizado y conducido desde el Estado”.

En el caso de las oportunidades en el ámbito social, en esta investigación se muestra que se han desarrollado herramientas y espacios de fortalecimientos para las comunidades, la cuales usan este paso fronterizo terrestre, así como la creación de ruedas de negocios entre los departamentos de Nariño (Tumaco), Putumayo, así como Aduana de Tumaco por parte Colombia, mientras que por Ecuador participa la Prefectura de Esmeraldas, San Lorenzo, con el fin de fortalecer estas organizaciones en la búsqueda de actividades que ofrezcan beneficios para las áreas involucradas en los pasos fronterizos. Siguiendo con las oportunidades sociales debido a este paso terrestre fronterizo, se evidencia la ayuda en el ámbito de salud y educación, donde muchas personas de estas localidades fronterizas utilizan el puente internacional Mataje para acceder a los centros de salud y de educación que se encuentran en las diferentes localidades fronterizas, resaltando que estas actividades la realizan la sociedad civil de ambos países. Con respecto a esto se vincula con la teoría de Haas (1971) donde define a la integración regional como un proceso donde los Estados “se mezclan, confunden y fusionan voluntariamente con sus vecinos, de tal modo que pierden ciertos tributos fácticos de soberanía” lo que explica que para los ciudadanos de estas localidades fronterizas al acceder a estos servidores de salud y de educación entre ellos lo toman como algo cotidiano y no afectan su soberanía.

Dentro de la investigación se evidencia las problemáticas en varios ejes como son: comerciales y sociales. Pero la problemática principal de este paso terrestre transfronterizo según la investigación realizada es la no apertura oficial de este paso terrestre transfronterizo, puente Internacional Mataje, por lo que se vincula con la investigación de Macias (2021) en la que determina que este paso terrestre fronterizo puente Internacional Mataje no es un paso habilitado por el tanto, las normativas no pueden ser aplicadas en el mismo.

Por lo que al no ser un paso habilitado y no poder aplicar las normativas, como el art 36 y el art 12, referente al transporte de carga pesada dentro de ZIF y la compra de productos básicos de la canasta familiar respectivamente, Con todo lo expuesto en esta investigación se refleja en la siguiente teoría:

Una característica significativa de la integración es su posibilidad de desarrollarse de manera negativa o positiva. La integración negativa hace referencia al desmantelamiento de restricciones a los intercambios transfronterizos y a la distorsión de la competencia,

mientras que la integración positiva implica políticas comunes que moldeen las condiciones en que funcionan los mercados (Sarahuna, 2009)

Donde se muestra la aplicación de una integración negativa en como resultado de esta investigación, sobre todo en el objeto de esta, el paso terrestre fronterizo puente internacional Mataje por todas las restricciones que se desarrollan alrededor de este.

4. CAPITULO 4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 CONCLUSIONES GENERALES

Se identificaron las problemáticas existentes alrededor del paso terrestre transfronterizo como: la inexistencia de comercio conforme a la normativa, la conmoción referente al tema de inseguridad, la ausencia de las entidades del Estado, la falta de empleo a los jóvenes, falta de acceso a la educación sin omitir ejes culturales, económicos y productivos de la zona. La problemática más evidente de este paso terrestre es que dicho no se encuentra habilitado oficialmente por parte del Gobierno de Ecuador.

El paso terrestre transfronterizo propone oportunidades como; la entrada y salida de productos para nuevos mercados, la comercialización de ciertos productos de la canasta básica familiar, uso del este paso terrestre asistir al sistema de salud que ofrecen estos países. Por otro lado, la cooperación en temas de educación, donde las entidades universitarias de Colombia y Ecuador presentan proyectos enfocados en la mejora y aprovechamiento de este paso terrestre transfronterizo.

Para la descripción de las formas que se aplica la normativa se identificó que, al no estar habilitado oficialmente este paso terrestre, no se aplica como se debería. Así mismo se identificó que la aplicación del art 12, el cual habla de ingresos de alimentos de la canasta básica familiar, se realiza por ambas naciones pero que al momento de pasar por este paso terrestre las autoridades en este paso pueden o no conocer cómo proceder ante esta situación. Por lo que el ingreso de estos productos está al libre albedrío de estos funcionarios de turno.

4.2 Recomendaciones

El paso terrestre transfronterizo puente Internacional Mataje refleja factores importantes para brindar desarrollo en todos los ámbitos a las localidades inmersas en este paso, por lo tanto:

La intervención del Estado en este paso terrestre fronterizo, donde se considere la apertura de este para el desarrollo de todas actividades descritas en la normativa. Así mismo asegurando la resolución de problemáticas sociales que se presentan en este paso terrestre. Lo cual promueva el desarrollo integral de las comunidades aledañas a este paso terrestre fronterizo.

La socialización de las oportunidades existentes y las futuras, mediante conversatorios entre organizaciones públicas y privadas, en el que se busque acciones concretas referente a estas oportunidades en beneficio de la sociedad civil y empresarios de la zona, como por ejemplo brindar capacitaciones sobre temas tributarios, que es un tema de interés por lo que encontrarán con oportunidades de negocios,

Presionar a los representantes del Estado para la creación del CEBAF en el territorio de San Lorenzo, donde se encuentra este paso terrestre y así ejercer de mejor manera los controles correspondientes ante el paso de mercancías, personas y vehículos por el puente internacional Mataje. Lo cual significaría una correcta forma de aplicación de las normativas correspondientes.

Referencias bibliográficas

- ASAMBLEA NACIONAL . (2022). Obtenido de Asamblea Nacional del Ecuador:
<https://es.slideshare.net/pablonoxa5/texto-final-de-ley-orgnica-de-tratados-y-acuerdos-interinstitucionales-internacioanlespdf>
- Bedoya Barco, F. (5 de mayo de 2000). *Revista Tendencia*. Obtenido de
<file:///C:/Users/USER/Downloads/Dialnet-DesarrolloGlobalizacionEIntegracionFronteriza-5029692.pdf>
- Burítica, S. (15 de febrero de 2018). *La normativa del derecho, un marco conceptual*. Obtenido de <https://www.scielo.org.mx/pdf/is/n43/n43a5.pdf>
- Campaña, M. (14 de Agosto de 2021). *Expreso*. Obtenido de
<https://www.expreso.ec/actualidad/presidentes-ecuador-colombia-inauguracion-corredor-binacional-espriella-rio-mataje-110035.html>
- CAN. (Abril de 2015). *TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_DECISION-DE-LA-CAN-399.pdf
- Cevallos , C. (2016). *PROBLEMAS FRONTERIZOS EN ECUADOR CON COLOMBIA*. Obtenido de <file:///C:/Users/saira/Downloads/wfuertes,+RCSD-V1N4-ART2.pdf>
- Constitución . (2008). *Constitucion de la Republica del Ecuador 2008*. Obtenido de
https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- COPCI. (18 de Diciembre de 2015). *GOBIERNO ELECTRONICO*. Obtenido de
<https://www.gobiernoelectronico.gob.ec/wp-content/uploads/2018/10/C%C3%B3digo-Org%C3%A1nico-de-la-Producci%C3%B3n-Comercio-e-Inversiones-Copci.pdf>
- COSIPLAN. (12 de Enero de 2014). *COSIPLAN*. Obtenido de
http://www.cosiplan.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=68
- Cuervo, L. (2019). *Futuro deseado para la zona de integración fronteriza Ecuador-Perú* . Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpcgleclefindmkaj/https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42641/S1600202_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- EL UNIVERSO. (11 de marzo de 2022). *El universo*. Obtenido de
<https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/falta-de-un-centro-de-atencion-de-frontera-imposibilitaria-reabrir-el-flujo-vehicular-en-el-puente-binacional-de-mataje-segun-fuerzas-armadas-nota/>
- Gonzales , C. (2003). *Redalyc*. Obtenido de
<https://www.redalyc.org/pdf/726/72620305.pdf>

- Griffiths, J. (23 de mayo de 2009). *Scielo*. Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-69612020000100111
- Halberstadt, Jason. (12 de Abril de 2018). *ecuadorexplorer*. Obtenido de [ecuadorexplorer: https://www.ecuadorexplorer.com/es/html/fronteras.html](https://www.ecuadorexplorer.com/es/html/fronteras.html)
- Kirk, R. (3 de Noviembre de 1998). *El Desarrollo de Regiones Fronterizas en*. Obtenido de <https://www.oas.org/dsd/publications/Unit/oea13s/oea13s.pdf>
- Lastra, A. (Octubre de 2017). Obtenido de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/1418/1/MONTA%20YEREXI%20ANDREINA%20.pdf>
- LEY ORGANICA DE DESARROLLO FRONTERIZO. (14 de mayo de 2018). *Telecomunicaciones*. Obtenido de <https://www.telecomunicaciones.gob.ec/wp-content/uploads/2020/07/LEY-ORGANICA-DE-DESARROLLO-FRONTERIZO.pdf>
- Macias, L. (8 de Marzo de 2021). “*POTESTAD ADUANERA EN LA ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA DEL PACÍFICO COLOMBO ECUATORIANO*” . Obtenido de [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/2985/1/Mac%20Carranza%20Isabel%20Leonela.pdf](https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/2985/1/Mac%20Carranza%20Isabel%20Leonela.pdf)
- Malamud, A. (2 de Julio de 2011). *Scielo*. Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-35502011000200008
- Medina. (1 de Diciembre de 2021). *elcomercio*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/seguridad-fronteras-debilito-ecuador-mafias.html?fbclid=IwAR1MiDtHpcpQfSaV8yojxD23vaiRw1eoNTpTdDmxQCm30HLEnKwJpv1WWY>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2019). *obraspublicas*.
- Moya, S. (15 de Enero de 2012). *Espacios de encuentro y cooperacion* . Obtenido de https://biblioteca.clacso.edu.ar/Costa_Rica/flacso-cr/20170705034404/pdf_1075.pdf
- Obando, E. (7 de enero de 2023). *Pagina10*. Obtenido de <https://pagina10.com/web/corredor-binacional-colombia-ecuador-por-riomataje-debe-entrar-en-funcionamiento/>
- Plata, E. (6 de Abril de 2005). *LAS ZONAS DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA: UNA REVISIÓN DEL MARCO NORMATIVO*. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/7650/tesis49.pdf?sequence=1>
- Ramírez, S. (Junio de 2018). *Las Zonas de Integración Fronteriza de la Comunidad Andina. Comparación de sus alcances*. Obtenido de

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-51672008000100006

REGLAMENTO GENERAL A LA LEY ORGANICA DE ADUANA. (19 de mayo de 2011). *ADUANA*. Obtenido de https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/a2_ene_2015_Reglamento_Facilitacion_Aduanera.pdf

Romero, E. (2012). *CONVENIO ENTRE COLOMBIA Y ECUADOR*. Obtenido de http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/52d49_ecuador_b-convtransitotransporteembarcacionesfluvialesmaritimas aeronaves2012-texto.pdf

Sarahuna, J. (13 de Marzo de 2009). *Regiones Transfronterizas, los desafíos y oportunidades de la integración: Estudio comparativo frontera Norte y Sur*. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-74412022000100053&lang=pt

SICE. (02 de Febrero de 2022). *Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina*. Obtenido de <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec502s.asp>

Torres, A. (28 de Marzo de 2023). *La primicia*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/en-exclusiva/puente-mataje-armados-colombianos-narcotrafico/#>

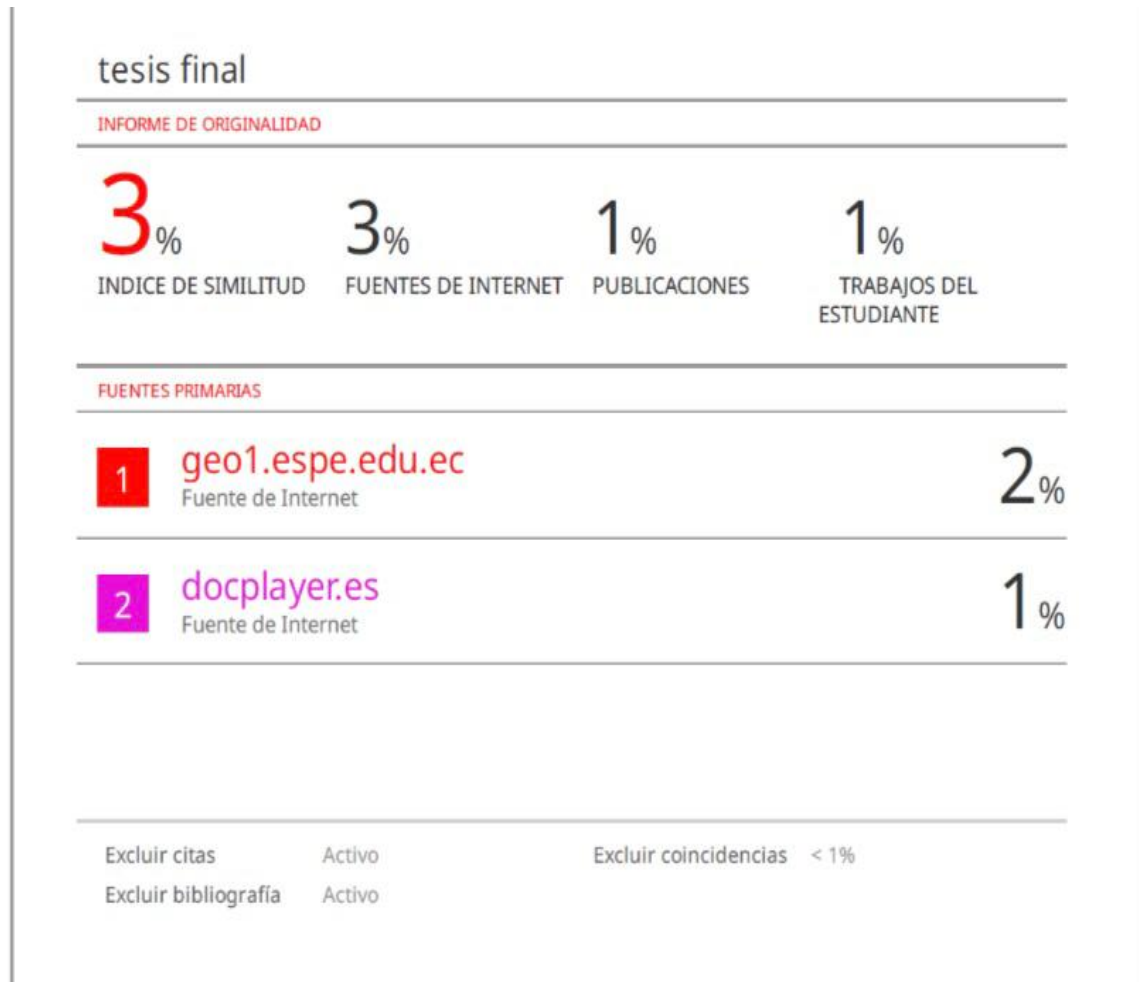
Unidad de Pasos Fronterizos. (23 de Enero de 2017). Obtenido de <http://www.pasosfronterizos.gov.cl/%C2%BFque-es-un-complejo-fronterizo/>

Vasco, C. (2016). EL CONCEPTO DE FRONTERAS DE PAÍSES – UNA EVALUACIÓN DEL CASO DEL ECUADOR. *Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa*, 70.


Zambrano, I. (2015). *ANÁLISIS DEL CONTROL ADUANERO EN EL PASO FRONTERIZO DE SAN LORANZO-TUMACO*. Obtenido de <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/556/1/ZAMBRANO%20MONTANO%20INES%20DAYANA.pdf>

ANEXOS

Informe de originalidad (TURNITIN)



Validación de los instrumentos.

Entrevista para representantes de SENA, Prefectura y Acadia de San Lorenzo.		CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
		Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1		X		X			X	X		X		
2		X		X			X	X		X		
3		X		X			X	X		X		
4		X		X			X	X		X		
5		X		X			X	X		X		
6		X		X			X	X		X		
7		X		X			X	X		X		
8		X		X			X	X		X		
9		X		X			X	X		X		
10		X		X			X	X		X		
ASPECTOS GENERALES										SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario										X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación										X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia										X		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir										X		
VALIDEZ												
APLICABLE:							X	NO APLICABLE:				
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:												
Validado por:				Andrea Dueñas								
C.I.:				0803558253								
Firma:												
Fecha:				27 de julio de 2023								




FOCUS GROUP	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	X		X			X	X		X	X	
2	X		X			X	X		X	X	
3	X		X			X	X		X	X	
4	X		X			X	X		X	X	
5	X		X			X	X		X	X	
6	X		X			X	X		X	X	
7	X		X			X	X		X	X	
8	X		X			X	X		X	X	
9	X		X			X	X		X	X	
10	X		X			X	X		X	X	
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario									X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación									X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia									X		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir									X		
VALIDEZ											
APLICABLE:						X		NO APLICABLE:			
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:											
Validado por:						Andrea Dueñas					
C.I:						0803558253					
Firma:											
Fecha:						27 de julio de 2023					



Entrevista para representantes de SENAE, Prefectura y Acadia de San Lorenzo.	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES	
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende			
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
1	x		x			x	x			x		
2	x		x			x	x			x		
3	x		x			x	x			x		
4	x		x			x	x			x		
5	x		x			x	x			x		
6	x		x			x	x			x		
7	x		x			x	x			x		
8	x		x			x	x			x		
9	x		x			x	x			x		
10	x		x			x	x			x		
ASPECTOS GENERALES										SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario										x		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación										x		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia										x		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir										x		
VALIDEZ												
APLICABLE:						x		NO APLICABLE:				
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:												
Validado por:			Francisco Mila									
C.I.:			0802472969									
Firma:												
Fecha:			20-7-2023									



FOCUS GROUP	CRITERIOS A EVALUAR										OBSERVACIONES
	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Inducción a la respuesta (sesgo)		Lenguaje adecuado con el nivel del informante		Mide lo que pretende		
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1	x		x			x	x		x		
2	x		x			x	x		x		
3	x		x			x	x		x		
4	x		x			x	x		x		Sugiero quite las escalas, limitará la respuesta del participante
5	x		x			x	x		x		Sugiero quite las escalas, limitará la respuesta del participante
6	x		x			x	x		x		Sugiero quite las escalas, limitará la respuesta del participante
7	x		x			x	x		x		
8	x		x			x	x		x		
9	x		x			x	x		x		Sugiero quite las escalas, limitará la respuesta del participante
10	x		x			x	x		x		
ASPECTOS GENERALES									SI	NO	OBSERVACIONES
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario									x		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación									x		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencia									x		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta sugiera los ítems a añadir									x		
VALIDEZ											
APLICABLE:						x		NO APLICABLE:			
APLICABLE ATENDIENDO LAS OBSERVACIONES:											
Validado por:			Francisco Mila								
C.I:			0802472969								
Firma:											
Fecha:											