

6-10-2021

Niveles de infraestructura y su relación con los flujos comerciales en la zona fronteriza entre Colombia (San Miguel) y Ecuador (Lago Agrio)

Juan Manuel Fajardo Bravo
Universidad de La Salle, Bogotá, jfajardo31@unisalle.edu.co

Juan Felipe Rozo Peñuela
Universidad de La Salle, Bogotá, jrozo01@unisalle.edu.co

Jose Luis Martinez Gamboa
Universidad de La Salle, Bogotá, joselmartinez71@unisalle.edu.co

Follow this and additional works at: https://ciencia.lasalle.edu.co/negocios_relaciones



Part of the [Business Administration, Management, and Operations Commons](#), [International Business Commons](#), and the [Other Business Commons](#)

Citación recomendada

Fajardo Bravo, J. M., Rozo Peñuela, J. F., & Martinez Gamboa, J. L. (2021). Niveles de infraestructura y su relación con los flujos comerciales en la zona fronteriza entre Colombia (San Miguel) y Ecuador (Lago Agrio). Retrieved from https://ciencia.lasalle.edu.co/negocios_relaciones/256

This Trabajo de grado - Pregrado is brought to you for free and open access by the Facultad de Economía, Empresa y Desarrollo at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Negocios y Relaciones Internacionales by an authorized administrator of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

**Niveles de infraestructura y su relación con los flujos comerciales en la zona fronteriza
entre Colombia (San Miguel) y Ecuador (Lago Agrio).**

Juan Manuel Fajardo Bravo

José Luis Martínez Gamboa

Juan Felipe Rozo Peñuela

Tutora

Suelen Emilia Castiblanco

Programa de Negocios y Relaciones Internacionales

Facultad de Ciencias Económicas y Sociales

Universidad de La Salle

Bogotá D.C.

2021

Niveles de infraestructura y su relación con los flujos comerciales en la zona fronteriza entre Colombia (San Miguel) y Ecuador (Lago Agrio).

Resumen

El crecimiento económico y el desarrollo regional son procesos que demandan la existencia, no solo de innovación tecnológica y producción, sino también de un contexto físico que promueva actividades económicas que conduzcan al mejoramiento de la calidad de vida de la población. Este es el caso de la infraestructura pública como herramienta promotora de desarrollo y crecimiento, de forma particular a través de su conexión con el comercio local e internacional. Con el propósito de evidenciar la importancia de la relación previamente mencionada, el objetivo de estudio del presente trabajo fue abordar la asociación entre la infraestructura pública y las actividades de comercio de los municipios de San Miguel - Colombia y Lago Agrio - Ecuador, a partir de un análisis de las características de la infraestructura pública, y flujos y actividades de comercio en ambas regiones para el periodo entre 2014-2019. Para este fin se usó una metodología mixta con una primera fase cualitativa de revisión sistemática de la literatura y análisis de contenido, y una segunda fase cuantitativa con un modelo correlacional no experimental que permitió ver la asociación entre las dos variables de interés, y cómo las diferencias en la infraestructura pública de los dos municipios han sido determinantes en las estructuras comerciales, y calidad de vida de sus habitantes.

Palabras clave: Desarrollo, infraestructura, obras públicas, fronteras, comercio.

Abstract

Economic growth and regional development are processes that demand the existence, not only of technological innovation and production, but also of a physical context that promotes economic activities that lead to the improvement of the quality of life of the population. This is the case of public infrastructure as a tool for promoting development and growth, particularly through its connection with local and international trade. In order to demonstrate the importance of the aforementioned relationship, the study objective of this work was to address the association between public infrastructure and commercial activities of the municipalities of San Miguel - Colombia and Lago Agrio - Ecuador, based on an analysis of the characteristics of public

infrastructure, and trade flows and activities in both regions for the period between 2014-2019. For this purpose, a mixed methodology was used with a first qualitative phase of systematic review of the literature and content analysis, and a second quantitative phase with a non-experimental correlational model that allowed us to see the association between the two variables of interest, and how they Differences in the public infrastructure of the two municipalities have been determining factors in the commercial structures and quality of life of their inhabitants.

Keywords: Development, infrastructure, public works, borders, trade

Tabla de contenido

1. Introducción	5
1.1. Pregunta de investigación	6
1.2. Hipótesis	6
1.3. Objetivos	7
1.3.1. Objetivo general.....	7
1.3.2. Objetivos específicos	7
1.4. Metodología propuesta	7
2. Infraestructura y Comercio Internacional	9
2.1. Infraestructura pública	9
2.2. Comercio Internacional	10
2.3. Relación entre Infraestructura pública y comercio internacional	13
2.4. Comercio internacional y Desarrollo Económico local	15
2.5. Infraestructura pública, comercio internacional y desarrollo local	21
3. Capítulo 2. Descripción infraestructural en el paso fronterizo San Miguel – Lago Agrio.	27
3.1. Datos generales del municipio de San Miguel (Putumayo)	27
3.1.1. Localización.....	27
3.1.2. Población	29
3.1.3. Infraestructura en Salud	29
3.1.4. Infraestructura en educación.....	30
3.1.5. Infraestructura vial, rural y urbana	30
3.1.6. Infraestructura de servicios públicos	31
3.1.7. Exportaciones	32
3.1.8. Importaciones	32
3.1.9. Sector productivo.....	32
3.1.10. Turismo y empleo.....	33
3.2. Datos Generales del Cantón de Lago Agrio	33
3.2.1. Localización.....	34
3.2.2. Población	34
3.2.3. Infraestructura en Salud.....	35
3.2.3. Infraestructura en Educación	36
3.2.4. Infraestructura vial rural y urbana	36
3.2.5. Infraestructura de servicios públicos	37
3.2.6. Comercio y sector productivo.....	38
4. Capítulo 3. Inversión en las zonas fronterizas, una característica competitiva de las naciones frente a la búsqueda del desarrollo local.	41
5. Conclusión	48
6. Bibliografía	50

1. Introducción

El desarrollo regional es un proceso que se evidencia en diferentes facetas, como por ejemplo el ingreso per cápita, el capital social y la infraestructura, esta última no solo vista como malla vial, sino también como obras públicas en beneficio de la población. Es la relación entre este último componente y el progreso de las regiones, uno de los temas que menos se ha abordado en la literatura. De forma tradicional, se analizan las políticas públicas orientadas a la promoción de salud, vivienda y educación, pero no se habla de las condiciones infraestructurales que favorecen o limitan el acceso y disfrute de estos derechos.

En ese sentido, existen pocos estudios que analicen las diferencias en términos de infraestructura entre diferentes regiones de un solo país o entre países, aun cuando esta es un elemento central en la promoción del desarrollo. Por ejemplo, Colombia y Ecuador, comparten un amplio territorio fronterizo, pero pese a su cercanía, sus niveles de desarrollo en algunas regiones son totalmente dispares. De forma puntual, los territorios de San Miguel en Putumayo y Lago Agrio en Ecuador reflejan una notable diferencia en cuanto a sus niveles de desarrollo; la provincia ecuatoriana cuenta con altos niveles de ordenamiento territorial que se traducen en la ejecución de obras y políticas públicas que hacen que el municipio disfrute de un alto nivel de vida. Por su parte, el municipio colombiano, pese a estar ubicado a (64km) y contar con las mismas condiciones territoriales, no goza del mismo estándar de vida de su vecino y se ha quedado estancado a la espera de mayor inversión que promueva su proceso de desarrollo.

Múltiples razones pueden explicar esta diferencia entre dos municipios que en términos geográficos y sociales son tan similares. Entre estas se evidencian dificultades respecto a: la participación ciudadana de los habitantes de Putumayo; la violencia asociada al conflicto armado que ha generado desplazamientos forzados y poca presencia estatal, lo que conduce a una disminución de la mano de obra calificada y no calificada afectando la economía local; y, finalmente, existe un componente diferencial en la administración pública de los recursos y el monitoreo a sus resultados. Esta última dimensión, asociada de forma estrecha a las diferencias en términos de infraestructura de las dos comunidades.

Por otro lado, estas diferencias en términos infraestructurales también se manifiestan en el desarrollo de las actividades económicas de las regiones. Así pues, por ejemplo, la falta de una infraestructura pública adecuada obstaculiza la realización exitosa de actividades comerciales locales e internacionales. Como autores han afirmado:

el caso de dos países en que la inversión en infraestructura es óptima existe una relación directamente proporcional entre la dotación de infraestructura y el volumen de comercio. En consecuencia, las variaciones del costo del transporte entre los distintos países podrían explicar las diferencias en su capacidad de competir en los mercados internacionales. Además, es probable que las diferencias en cuanto a la cantidad y calidad de la infraestructura expliquen las diferencias en los costos del transporte, y, en consecuencia, las diferencias en materia de competitividad. (Acosta Rojas, 2006, p. 50).

Es en este último punto, donde la literatura empírica es particularmente escasa.

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia la necesidad de analizar la evolución y relación entre la inversión en infraestructura pública que se han dado en la región fronteriza entre Colombia y Ecuador, ejemplificadas por el departamento del Putumayo y la Provincia de Lago Agrio, respectivamente; y los flujos comerciales de los dos territorios. Así pues, se considera pertinente comparar los procesos locales que han conducido a avances diferenciales de la infraestructura de estos dos municipios, y la relación que esto ha tenido con sus flujos comerciales, con el propósito de aportar evidencia empírica que contribuya al diseño de mejores políticas públicas para el desarrollo regional.

1.1.Pregunta de investigación.

¿Cómo fue la relación entre el volumen y características de las actividades de comercio internacional de los municipios de San Miguel - Colombia y Lago Agrio - Ecuador con los niveles de infraestructura de los dos municipios para el periodo entre 2014-2019?

1.2.Hipótesis

La infraestructura del territorio colombiano en el municipio de San Miguel es limitada debido a diferentes factores, especialmente en temas de gestión de obras públicas en zonas periféricas a causa de la ausencia estatal. Por su parte, en el territorio ecuatoriano los niveles de infraestructura han significado un incentivo para estimular los flujos comerciales y el bienestar social, esto en virtud de la correcta administración de los recursos públicos.

1.3.Objetivos

1.3.1. Objetivo general.

Analizar la relación entre el volumen y características de las actividades de comercio internacional de los municipios de San Miguel - Colombia y Lago Agrio - Ecuador con los niveles de infraestructura de los dos municipios para el periodo entre 2014-2019.

1.3.2. Objetivos específicos.

- Elaborar un marco de referencia, con base en una revisión de antecedentes empíricos, de la relación entre infraestructura pública, comercio internacional y desarrollo.
- Describir las características en términos de infraestructura pública y los flujos de comercio internacional de los municipios de San Miguel - Colombia y Lago Agrio – Ecuador en el periodo entre 2014-2019.
- Estimar la relación entre el volumen y características de las actividades de comercio internacional de los municipios de San Miguel - Colombia y Lago Agrio - Ecuador con los niveles de infraestructura de los dos municipios para el periodo entre 2014-2019.

1.4.Metodología propuesta

La metodología se centró en la revisión de documentos, registros e investigaciones que permitieron analizar el rol de la infraestructura vial, obras públicas, gestión de recursos, efectos de vecindario, entre otros, como ejes centrales del desarrollo y el comercio. Esta literatura se estudió a través de un análisis de contenido. Por su parte, los datos cuantitativos se abordaron desde cálculos propios y aproximaciones estadísticas. Como primera medida se presentó una conceptualización de los términos a tratar como: Infraestructura, Comercio Internacional y desarrollo. Para ello se investigó en bases de datos que permitieron obtener literatura sobre lo que se ha escrito de las relaciones internacionales y el comercio.

Como segunda medida se realizó una revisión cualitativa y cuantitativa en documentos de carácter oficial de cada uno de los territorios, para ello se buscó información en la rendición de cuentas de San Miguel y Lago Agrio lo que permitió evaluar la gestión de la administración pública, de esta forma se analizó la gestión en obras públicas que se llevaron a cabo entre 2014-2019, las cuales otorgarán un punto de inicio para relacionar los flujos comerciales y niveles de infraestructura de los municipios o provincias.

En la tercera parte se caracterizaron los incentivos que los altos niveles de infraestructura ofrecen a los países en las zonas fronterizas, para realizar este punto se presentó, además, las desventajas que trae el atraso infraestructural. Al igual que el punto anterior se recogió elementos que ofrece la literatura en bases de datos y fuentes oficiales.

2. Infraestructura y Comercio Internacional

En esta sección, se busca elaborar una revisión bibliográfica que permita contextualizar y normalizar los conceptos de Infraestructura pública, desde un punto de vista económico y comercio internacional, haciendo una revisión histórica que es importante para el desarrollo de la investigación y su respectivo análisis.

2.1. Infraestructura pública

La existencia de una infraestructura pública adecuada es altamente importante para un país, departamento o municipio cuando se busca una estabilidad económica, puesto que permite suplir de manera más eficiente los bienes y servicios que los territorios necesitan. Además permite disminuir la brecha de la desigualdad, ya que los territorios con una infraestructura apta, pueden llegar a ser más competitivos lo que abre las puertas para la generación de empleo y, por ende, un mayor poder adquisitivo para los individuos.

Desde la perspectiva de Vassallo y Izquierdo (2010) “[...] La infraestructura es también un importante instrumento de cohesión económica y social, de vertebración del territorio, integración espacial y mejora de la accesibilidad” (p. 11). A manera de complemento, los autores Tomassian (et., al, 2010) perciben lo siguiente:

La infraestructura, por lo tanto, no solamente incrementa la competitividad y reduce los costos de producción, expandiendo con ello la actividad comercial, la inversión privada y la acumulación de capital, sino que también facilita el desarrollo social de las regiones más desamparadas económica y socialmente (p. 12).

Desde otra perspectiva, Rozas y Sanchez (2004) afirman que:

Las economías requieren redes de infraestructuras de comunicaciones, energía o transporte bien desarrolladas para expandir su mercado interno y competir internacionalmente [...] Sin embargo, no sólo es importante la cantidad de infraestructura física disponible, sino también su calidad, condición que se hace extensiva a la prestación de los servicios que se originan en aquella. En un sentido amplio, la discusión de los problemas de infraestructura incluye aspectos tan diversos como los institucionales, regulatorios y las políticas de prestación de servicios, sean estos de infraestructura, privados o de interés público. En este sentido, el aspecto más relevante del desarrollo de la infraestructura es su aporte a la articulación de la estructura económica de un país, lo

que deja en evidencia una relación directa entre diseño territorial y organización de la producción y de sistemas de distribución, por una parte, y la disposición de la infraestructura en el espacio nacional, por otra, a la vez que se constituye en un requisito imprescindible para la conectividad internacional del país y su economía (p. 10).

La infraestructura pública, entendida como obras públicas, es necesaria para el desarrollo competitivo y económico de los territorios. El propósito es llevar a cabo una coordinación institucional enfocada en el mantenimiento y la adecuación de obras de infraestructura para la prestación de servicios públicos que permitan llevar a cabo los procesos de convergencia, conexión de las fronteras y localidades, liberalización del mercado y disminución de las desigualdades regionales producto de los altos niveles de competencia en el mercado global.

Por lo anterior, uno de los objetivos más importantes para el desarrollo de la infraestructura es la búsqueda de inversión en obras públicas, según Rozas y Sanchez (2004) dicha inversión “[...] Tiene un alto efecto multiplicador –vía demanda– sobre las magnitudes macroeconómicas, PIB, empleo e inversión. Por el contrario, tiene efectos desfavorables para el déficit público, el tipo de interés, la inflación y el saldo exterior” (p. 19)

Sin embargo, al hablar de inversión en obras públicas no solo se deben tener en cuenta el desarrollo económico y social, sino también el crecimiento de la región. Habrá que revisar la forma en la que se gestionan los procesos de inversión público-privado para el desarrollo de infraestructura. En América Latina, dichos procesos han encontrado obstáculos en cuanto al cumplimiento de los objetivos relacionados a los costos, ejecución y plazos de tiempo que, según Lozano (2012), corresponden a:

La falta de una adecuada planificación y la baja calidad de los profesionales responsables del diseño y ejecución de las obras públicas, serían las causas principales, entre otras, de estas deficiencias. En estas circunstancias es obligatorio que los gobiernos regionales mejoren sus capacidades para la concepción, diseño y ejecución de obras públicas de tal forma que estas contribuyan con el bienestar y satisfacción de las necesidades de la población y elevar el grado de competitividad de sus regiones (p. 112).

2.2. Comercio Internacional

El comercio internacional ha sido una de las actividades socioeconómicas más importantes a través de la historia. Basándose en el intercambio de bienes y servicios, el comercio le abrió las puertas a la globalización y consiguió la creación de un mercado mundial

en el cual los países desarrollan ventajas competitivas hasta el punto de alcanzar un mayor grado de especialización productiva en cuanto a las mercancías, servicios o recursos que se requieren en el mercado.

Los orígenes del comercio vienen desde el Neolítico. Cuando la agricultura fue inventada, las poblaciones tendían a desarrollar herramientas para la producción de la cosecha lo que permitía a los individuos ser más eficaces en lo que hacían. Al principio las cosechas obtenidas eran para subsistir, sin embargo, con el desarrollo de nuevas herramientas y la ayuda de otros factores como la fuerza animal para realizar los trabajos que excedían la capacidad humana, empezaron a aparecer excedentes en la cantidad de productos, las cosechas obtenidas eran mayores de lo necesario por lo que se dio el momento propicio para el desarrollo del comercio:

El comercio a larga distancia desempeña un papel esencial en las economías modernas, también fue una característica importante del desarrollo económico después de la revolución neolítica, al evolucionar los cazadores recolectores hasta convertirse en sociedades sedentarias que se especializaron en el cultivo de alimentos (Helpman, 2014, p. 13).

Las cosechas eran tan grandes que los excedentes servirían para el intercambio de productos, el cual se dio primordialmente mediante el trueque, la población empezó a especializarse en diferentes asuntos como ganadería, alfarería y otros campos en los que se pudieran crear productos para el intercambio. Ahora las comunidades podían intercambiar productos con otras comunidades, movilizando las innovaciones científicas y tecnológicas de un lugar a otro.

Las primeras civilizaciones urbanas del Oriente Próximo, China e India, conocieron el primer periodo histórico de gran desarrollo comercial. En el área mediterránea y europea, los fenicios y griegos sirvieron de intermediarios entre las zonas económicamente desarrolladas del Oriente Próximo, y las regiones atrasadas del mediterráneo occidental. La moneda se convirtió en el medio de pago fundamental (Gonzales, 2019, p. 5).

Ahora la riqueza podía almacenarse e intercambiarse, ello hizo que se crearan las clases sociales. Los griegos empezaron a fabricar monedas de oro y plata, sin embargo, en el lado oriental China e India también habían monetizado, lo que abrió paso a la creación de las divisas y con ellas su tipo de cambio; dicho valor venía dado por la composición de la moneda bien sea oro, plata o bronce.

Después, se creó el patrón oro junto con la creación del sistema fiduciario que, para Gonzales (2019):

En el siglo XVII surgiría el sistema fiduciario. Los primeros billetes surgieron en Suecia; esta nueva forma de dinero estaba basada en la confianza, ya que un número impreso en el papel indicaba su valor; pero sin embargo este dinero estaba respaldado por oro en los bancos de los países que lo emitían; el patrón del oro fijaba la equivalencia de una divisa con el precioso metal, este patrón indicaba que los billetes podían ser intercambiado por una cierta cantidad de oro y el oro por billetes a una tasa de cambio fija.

Más tarde, dicho sistema llegaría a su fin y se cambiaría a un sistema completamente fiduciario. Mientras tanto, en Roma donde existía con su extensa cantidad de rutas, ciudades Estado y ejércitos, se constituyó la primera área de libre comercio del mundo occidental. Los productos se intercambiaban a miles de kilómetros, lo que obligó a desarrollar medios de transporte para el libre movimiento de las mercancías, de aquí que los avances en la infraestructura de transporte hicieron posible crear rutas transcontinentales.

El comercio transatlántico se dio gracias al desarrollo de nuevos barcos que resistirían la travesía, con el mundo completamente interconectado el comercio quedó en manos de los países europeos occidentales.

Sin embargo, existían muchos problemas en el mundo entero para el comercio, como las leyes proteccionistas de muchos estados que obligaban a sus ciudadanos a comprar productos locales; el mal estado de las rutas terrestres, elevados peajes y el bajo poder adquisitivo de las personas, causaron que los productos del comercio internacional fueran artículos de lujo separados solamente para las clases pudientes (Gonzales, 2019, p. 9).

Con el inicio de la revolución industrial y la invención de la locomotora las personas empezaban a abandonar las áreas rurales y se concentraban en la ciudad para trabajar en las fábricas. Las barreras al comercio y las legislaciones proteccionistas iban desapareciendo debido a la necesidad de intercambiar las grandes cantidades de productos y de llevarlas a nuevos mercados. El desarrollo de nuevos medios de transporte, como el ferrocarril y el barco a vapor, permitirían el traslado masivo de personas y mercancías, creando un mercado mundial.

La creación del automóvil y el avión, así como el desarrollo de nuevas tecnologías de las telecomunicaciones, hicieron que surgiera una nueva era, junto con la revolución informática, donde el comercio por internet y las nuevas plataformas virtuales conectaron al mundo de

manera inmediata. Se crearían zonas de libre comercio, tratados de libre comercio, también zonas económicas y eso permitió el desarrollo del comercio internacional.

Un claro ejemplo del impacto del comercio en la economía fue la revolución industrial. De conformidad con Helpman (2014) la revolución industrial fue un factor que contribuyó al comercio exterior. El desarrollo de tecnologías que sustituían la mano de obra con máquinas impulsó el crecimiento económico británico y a medida que estas ideas se difundieron a la Europa continental promovieron el crecimiento económico en Holanda y, después, en los demás países de Europa occidental.

Por otra parte, Fernández y Pérez (2007), consideran que el intercambio de bienes entre distintas regiones es una de las actividades que más aportan a la riqueza de las naciones. La división del trabajo y la especialización productiva, asociadas al comercio y, como tal, al intercambio de bienes en el mercado internacional, permiten a los países incrementar su escala de producción, reducir los costos por unidad de producto, al mismo tiempo que ofrece la posibilidad de adquirir mayor diversidad de bienes a precios más reducidos.

Sin embargo, el comercio como cualquier otra actividad social y económica, presenta algunos desafíos que atentan contra su expansión – a pesar de su incidencia mundial – Dichos problemas están relacionados con la interconectividad global y las crisis regionales que abre paso a problemas financieros y de carácter económico que amenazan la prosperidad global. En ese sentido, se han quedado lecciones del pasado, relacionadas a crisis como la Gran Depresión y la Burbuja Inmobiliaria de 2008 que se han caracterizado por afectar la expansión del comercio mediante la implementación de políticas proteccionistas o barreras al comercio que paralizan la apertura comercial mundial.

2.3. Relación entre Infraestructura pública y comercio internacional

El desarrollo de infraestructura es de vital importancia para la realización del comercio, pues ha resultado ser una fuente de crecimiento económico para varios países del mundo. Los servicios y obras en infraestructura, han facilitado el comercio a nivel nacional e internacional permitiendo a los países, individuos o corporaciones realizar los procesos de comercialización de una manera más eficaz y eficiente, en el sentido en que facilitan alcanzar los objetivos establecidos al menor costo posible.

En ese sentido, los países han demostrado bastante interés en el desarrollo de su infraestructura en diferentes sectores (transporte, telecomunicaciones, energética, sanitaria) puesto que ello “[...] Favorece la integración política y social entre los países, contribuyendo a suplir algunos déficit de dotación de determinados recursos naturales que algunos países pudieran registrar” (Tomassian, et., al., 2010, p. 12). Además, la Organización Mundial del Comercio -OMC- (2004), en su informe mundial del comercio, agrega lo siguiente:

Se trata de sectores relacionados con la infraestructura física que son cruciales para transportar bienes y servicios de los países exportadores a los países importadores. Los pagos por los bienes y los servicios fluyen en la dirección opuesta, de los importadores a los exportadores, y los servicios financieros forman también por eso parte de los servicios de infraestructura que apoyan el comercio (p. 124).

Para demostrar la relación que existe entre el comercio y la infraestructura se tiende a resaltar la ventaja competitiva que la infraestructura en transporte aporta al comercio, puesto que es un recurso que aporta positivamente y facilita los intercambios, en este sentido Rendón (2007) considera que:

Se debe disponer de una red de transporte que sea eficiente e integrada, libre de riesgos evitables en materia de seguridad y protección y que preste consideración al medio ambiente, es esencial para la facilitación del comercio y la prestación de servicios básicos y, por tanto, para la prosperidad y el desarrollo económico (p. 70).

Lo anterior quiere decir que una buena cobertura y calidad en carreteras, junto con cuotas bajas y seguridad en la vía, permiten que los índices de competitividad de un país incrementen haciendo de este un destino atractivo en el cual invertir. Por otro lado, tener una red de infraestructura de transporte precaria hace que hayan obstáculos para comerciar puesto que las empresas tienden a garantizar el transporte de mercancías de forma segura y, al no contar con una red de transporte eficaz, estas tienden a buscar un mercado más competitivo que brinde mejores oportunidades y mayor estabilidad económica, pretendiendo cuidar sus inventarios de cualquier daño ocasionado por el mal estado de la infraestructura de transporte.

En términos de comercio, el déficit en infraestructura puede tener un impacto similar a la aplicación de barreras aduaneras, tarifarias o no tarifarias, elevando el costo del

intercambio. La disponibilidad de esta infraestructura permite conectar a los países facilitando el movimiento de bienes y personas, contribuyendo así a la integración (Lucioni, 2009, p.36).

A manera de conclusión, el desarrollo de la infraestructura facilita las condiciones para el comercio, el desarrollo local y la integración, mostrando sus efectos en el mejoramiento de la productividad de los factores y la competitividad de la economía, relacionada principalmente a las operaciones de comercio internacional. La conectividad de un país, tanto a nivel nacional e internacional, es una de las ventajas más atractivas para poner en marcha procesos de comercialización de productos y atraer inversión extranjera directa, para ello es necesario invertir en la construcción y mantenimiento de la infraestructura pública ya que tanto el comercio como la infraestructura dependen uno del otro para desarrollarse de forma adecuada.

2.4. Comercio internacional y Desarrollo Económico local

Una vez desarrollado el concepto de comercio internacional; es de vital importancia establecer la relación directa entre este factor y el desarrollo económico local para lograr determinar cómo mediante uno se puede lograr los objetivos del otro, es decir, qué factores del comercio internacional favorecen o desfavorecen al desarrollo económico local de una región.

Existen múltiples debates en cuanto a una definición específica de que es el desarrollo económico local, cuáles son sus objetivos y como afecta a las regiones en líneas generales, el consultor internacional en desarrollo económico local Francisco Alburquerque (2001) lo define como “[...] Un proceso de crecimiento y cambio estructural que, mediante la utilización del potencial de desarrollo existente en el territorio, conduce a elevar el bienestar de la población de una localidad o una región” (p. 21).

Desde una perspectiva analítica, se puede considerar que el desarrollo económico local es la renovación de los recursos estructurales que funcionan usualmente, en el contexto del desarrollo general, es decir, ya sean económicos, sociales, culturales y patrimoniales. En términos netamente económicos que permitan apoyar mediante las finanzas y el comercio el desarrollo local. Ahora bien, los objetivos del desarrollo económico local se han ampliado de acuerdo al término económico, para algunos autores el avance en empleo y calidad de vida es el principal objetivo de este proceso, algunos están orientados a mejorar la transformación del sistema de producción local, también busca incrementar el fomento de la ampliación productiva

local y así mismo incrementar el valor agregado en las actividades económicas locales. También busca crear sostenibilidad ambiental de las actividades locales (Albuquerque, 1997).

Tras definir el segundo factor se debe tener en cuenta que para generar una relación directa entre comercio internacional y desarrollo económico local, es pertinente analizar qué tipo de comercio es positivo para el desarrollo local y en qué aspectos (económico, social, cultural, político) suele mejorar el desarrollo local o sostenible mediante el comercio internacional; partiendo del punto de que el desarrollo local es un objetivo netamente político, ya sea de carácter internacional o estatal, por tal motivo cualquier decisión o movimiento que se lleve a cabo en temas económicos y comerciales va influir en los objetivos trazados para el desarrollo de la región. Por ende, antes de analizar la relación e influencia entre los dos factores, es importante destacar el componente histórico y teórico, y mediante estos, tomar elementos para desarrollar el objetivo de esta parte del trabajo.

Los profesores e investigadores Fernández y Pérez (2007) afirman que: “[...] La consideración del comercio internacional como motor del crecimiento data de finales del siglo XVIII” (p.194), los principales sistemas económicos del mundo se basaron en el intercambio de materiales para incrementar su producción y, asimismo, generar desarrollo interno de sus regiones, tras la llegada de crisis financieras internacionales. En consecuencia, la construcción de una industria estructural balanceada les permitiría generar mayores niveles de desarrollo local en los aspectos comercial y económico a las naciones en vía de desarrollo. Para el siglo XX las llamadas políticas comerciales aparecen como opciones de avance para los países, con el fin de que sus balanzas comerciales tuvieran un superávit a largo plazo; la política de sustitución de importaciones apareció como una opción de desarrollo económico local, pero no fue eficiente para algunas regiones del mundo y varios eventos internacionales hicieron que esta política perdiera su credibilidad. “La crisis de la deuda en 1982 pone en evidencia la dificultad de proseguir con las políticas de sustitución de importaciones, y el colapso del sistema comunista, a finales de los ochenta, da nuevo ímpetu a esta tendencia” (Fernández y Pérez, 2007, p.196).

Para contextualizar un poco la política por sustitución de importaciones, es importante mencionar a Guarín (2008), quien estima que esta es:

Una herramienta estratégica dentro de un modelo de desarrollo económico sostenible. Modelo que surge de la combinación de avances tecnológicos de diversas industrias con las realidades de quienes los aprovechan, dando como resultado un proceso industrial con

miras a la inmersión de productos y servicios en el mercado internacional, con la más alta calidad y con el valor agregado que los constituya como altamente competitivos (p. 57).

A finales del siglo XX, los países adoptaron distintos rumbos en sus políticas comerciales y mientras para unos el modelo de sustitución de importaciones fue una opción a corto plazo que se convirtió en un desastre, otros países adoptaron modelos de apertura económica, liberalización y objetivos al exterior, con miras al desarrollo local. Fernández y Pérez (2007), afirman que “[...] La exitosa experiencia de las naciones del sureste asiático (especialmente Hong Kong, Taiwán, Singapur y Corea del sur) se convierte en el paradigma para la definición de las nuevas políticas comerciales” (p. 196); después de esto, los economistas y analistas del mundo diferenciaron las nuevas políticas comerciales en bloques como la formación de precios, la participación macroeconómica de los gobiernos y el volumen comercial de cada nación.

En la perspectiva comparativa, una de las principales características para estructurar la relación comercio internacional y desarrollo local es el desarrollo endógeno. Para el profesor Vásquez Barquero (2000) “[...] El desarrollo endógeno es una interpretación que permite explicar la mecánica de la acumulación de capital en un entorno de fuerte competencia como el que caracteriza a la globalización” (p. 2), esta definición refleja al desarrollo local como un nuevo modelo que busca crear economías regionales autónomas, las cuales tengan la capacidad de generar avances sociales y comerciales involucrando la actividad interna de cada nación. Es considerable que la relación comercio internacional y desarrollo económico local sea un nexo netamente de aumento o disminución de las económicas públicas, por lo que los gobiernos consideran la integración comercial como un avance próspero y eficiente al aumento del capital interno mediante el comercio interno, pero este modelo no es eficiente en todas las etapas, ya que la posición económica de los países y el poder adquisitivo de los mismos son factores relevantes al momento de medir resultados de los modelos de desarrollo endógeno.

En principio, el comercio generara efectos positivos superiores en las naciones más grandes y con mayor peso específico de los sectores dinámicos. Por el contrario, en los países pequeños, con nivel de desarrollo inferior y mayor peso de las ramas tradicionales, la repercusión resulta menos obvia (Fernández y Pérez, 2007, p. 203).

Los países latinoamericanos demuestran, en su mayoría, que el modelo de desarrollo endógeno para el crecimiento económico de la región no ha sido muy eficiente. Economistas regionales han abierto debates sobre la posibilidad de desarrollo endógeno en sociedades pobres

y socialmente desiguales, basándose en temas que impiden este mismo, como la corrupción, la ausencia de entidades estatales las cuales tengan la capacidad de generar impacto en las poblaciones vulnerables y la falta de creencia por parte de la población local en democracia o crecimiento igualitario. El comercio internacional se presenta como una de las opciones más relevantes al momento de buscar crecimiento económico y status social, pero las competencias del mundo globalizado han hecho que los países en vía de desarrollo innoven en sus ideas para buscar el anhelado desarrollo. Quizás la idea de un comercio justo puede ser una alternativa para el desarrollo local, para el doctor García (2010), el comercio justo es “[...] Un tipo de asociación que busca un desarrollo durable para los productores excluidos o con grandes desventajas, objetivo que pretende alcanzar a través de proponer mejores condiciones comerciales a los productores y de otorgar orientación a los consumidores” (p. 01). El modelo de comercio justo ha tenido un impacto positivo en países desarrollados, los cuales han optado por cambiar sus sistemas comerciales en la inversión de pequeños productores y pequeñas empresas.

La relación del comercio justo con el desarrollo local se basa, en un primer lugar, en la participación de los locales como actores principales de desarrollo (García, 2010). El promover políticas públicas que tengan la capacidad de integrar a toda la población que ha sido discriminada en un pasado, hace que el desarrollo local tome una postura de crecimiento económico basada en el comercio internacional, en este sentido, García (2010) afirma que:

Un factor de acercamiento entre desarrollo local y comercio justo radica en el hecho de que ambos conceptos tienen como objetivo común mejorar las condiciones de vida de las comunidades a través de la participación de los actores que se encuentran en la base de la organización comunitaria (productores, mujeres, grupos marginados) y la rearticulación de relaciones de intercambio comercial. Asimismo, los dos conceptos analizan la conformación de redes productivas y comerciales, locales, regionales e internacionales (p. 120).

Para finales del siglo XX, empresas de Estados Unidos y Canadá, ajustaron sus estructuras comerciales al modelo de comercio justo, generando mejor calidad de vida, mejores ingresos y mayor crecimiento colectivo para los empleados. Un ejemplo que sorprende a los economistas y analistas comerciales y financieros ha sido el de una empresa boliviana, país subdesarrollado de Suramérica, que apostó por el modelo de comercio justo como una opción de combatir la pobreza y la desigualdad social en su región. Tal como argumenta García (2010),

existen tres principios que explican el éxito del modelo en esta nación. Para iniciar, un principio es:

El predominio de la coordinación cívica y doméstica en la acción colectiva de los campesinos organizados, las ONG y los importadores del comercio solidario, el Estado y la cooperación técnica internacional, cuya movilización conjunta han afianzado la relación Sur-Norte de la cadena de la quinua y consolidado una mejora del modelo de las organizaciones económicas campesinas (García, 2010, p. 125).

Esto argumenta que la unión de la población rural hizo que la empresa se planificara en el ámbito comercial como un competidor potente, reforzándose con la presencia de organizaciones no gubernamentales que apoyaron y afianzaron a los importadores solidarios como promotores de desarrollo local mediante un producto netamente interno.

Seguido de esto, García menciona la importancia de una fase destacada por la coordinación y el trabajo conjunto con inversión extranjera. “[...] Esta fase estuvo marcada por el surgimiento de nuevas empresas privadas locales, así como de importadoras extranjeras, que introdujeron estructuras de contrato en el campo y la coordinación vertical entre empresas privadas locales y distribuidoras extranjeras” (García, 2010, p. 125).

Uno de los elementos vitales en el éxito comercial de la empresa boliviana, fue la apertura a los comerciantes internacionales y su oportunidad por ser consumidores sin intermediarios de los productos locales, lo que facilitó que los costos de inversión comercial en temas de operación se resumieran exactamente a temas de compra y venta, independizando para cada parte los factores externos como el transporte, los impuestos y los intermediarios.

Por último, el autor trae a referencia a Reynolds (2007) y Renard (2003) puesto que ambas autoras observaron el comportamiento de dicho modelo tanto en productos orgánicos como en cadenas de café respectivamente. Para argumentar el éxito de la empresa boliviana, García explica que:

La configuración de una cadena global de valor de la quinua en la que se impuso la coordinación mercantil e industrial en detrimento de los valores cívicos y domésticos, que inicialmente habían impulsado el nacimiento de la calidad orgánica y del comercio justo (García, 2010, p. 125).

El caso de la empresa de quinua orgánica procedente de Bolivia, resalta en el avance de la globalización, ya que ha demostrado con resultados económicos y avance tecnológico, que el

modelo del comercio justo y su relación con el desarrollo local están enfocados en factores como los comportamientos cívicos, morales y éticos de los trabajadores y la capacidad de adaptarse a los cambios frecuentes que puede sufrir la sociedad global.

A modo de conclusión, tras describir dos modelos de comercio internacional como fuente de desarrollo (sustitución por importaciones y comercio justo), y una nueva interpretación del concepto o la forma de desarrollo (desarrollo endógeno) es necesario destacar que la relación entre las dos principales variables es altamente significativa, desde una perspectiva de surgimiento gradual, se puede medir el desarrollo local en el avance desde la visión de una crisis económica, las políticas económicas que adoptan los gobiernos no logra en su mayoría ser eficientes para alcanzar el desarrollo, el profesor Vázquez (2009), argumenta que:

La crisis económica actual no es una crisis como las demás, ya que afecta, de forma singular, al sistema financiero, y está destruyendo el tejido productivo de las regiones y países más dinámicos, por lo que no se puede resolver aplicando, tan sólo la política monetaria. Se necesita, sin duda, una política que estimule la expansión cuantitativa del dinero en circulación, pero la realidad de las economías demanda un tratamiento que combine las acciones encaminadas a recuperar la confianza y hacer funcionar el sistema financiero, con las iniciativas dirigidas a mejorar la productividad y la competitividad (p. 122).

Por otra parte, la integración comercial y económica se ha convertido en la principal opción por la que los gobiernos de los países subdesarrollados han optado, y se basa en realizar alianzas y tratados comerciales con países desarrollados con objetivos de incrementar el flujo comercial en exportaciones y generar crecimiento económico, que para el profesor Reyes (2002) es explicado detalladamente así:

En términos de crecimiento económico, uno de los fundamentos en que se basa el aumento de producción y los patrones de acumulación de capital de los países más avanzados, es la capacidad de desarrollar nuevas líneas de producción y nuevas especializaciones. Es decir que promueven y fortalecen además de una ventaja comparativa, una ventaja competitiva (p. 06).

La sociedad global desarrollada ha evolucionado afianzando sus estructuras comerciales, en las cuales la aceleración por el aumento de las exportaciones y el aumento en tratados con países en vía de desarrollo que puedan suplir necesidades básicas que están ausentes en los

territorios locales, se ha convertido en otro ejemplo claro de la relación comercio internacional y desarrollo local desde una perspectiva positiva, generando un crecimiento local recíproco mediante el cual las sociedades encuentran una forma nueva de avanzar y prosperar en la búsqueda de sus objetivos a corto y largo plazo.

Existen varias perspectivas de fuentes económicas y financieras que han demostrado tras investigación profunda, que la influencia del comercio internacional en el desarrollo local, es una relación en algunos puntos de carácter necesaria y en otros puntos de carácter complementaria, lo específico es que cada sociedad local acomoda su estructura comercial de acuerdo a sus objetivos en la búsqueda de desarrollo y en la búsqueda de avance social, económico, político y cultural.

2.5. Infraestructura pública, comercio internacional y desarrollo local

La infraestructura en relación con el comercio es medida en la competencia de realizar operaciones de intercambio según la capacidad que se tiene de responder a lo demandado, por lo tanto, el ejercicio de comercializar bienes y servicios debe estar soportado por unos buenos niveles de infraestructura llevados a cabo por las obras públicas que son realizados en los gobiernos de turno, el comercio se realiza a través de los medios de transporte los cuales pueden llevar a cabo por vías marítimas, aéreas y terrestres.

El comercio terrestre es uno de los componentes que facilita que las relaciones comerciales entre diferentes países sean llevadas a cabo teniendo en cuenta que los costos de transporte se ven reflejados en cuanto a tiempos de entrega y desplazamiento, así como costos directos en relación a esta actividad.

La mejora de la infraestructura del país puede influir mucho en el costo de comercialización. Un estudio de Limão y Venables (2001) muestra que si la infraestructura de un país mejora de tal forma que el país avanza desde el punto medio (mediana) entre 64 países al 25 por ciento superior, los costos de transporte se reducirán en una cantidad equivalente a 481 km de viaje por tierra y 3.989 km de viaje por mar (OMC, 2004, p. 126).

En ese sentido, el comercio efectuado por medios terrestres comprende la implementación de infraestructura pública en términos de malla vial y redes ferroviarias a *grosso modo*, por lo tanto, el comercio internacional como el local, por medio de esta modalidad de transporte refleja que al tener una mayor capacidad de transporte en el sentido de que obras

públicas que beneficien este factor, se tiene un impacto positivo en los flujos comerciales y se potencializa la productividad y competitividad en términos de costos de transporte. “[...] De hecho, al disminuir el costo del transporte y, en consecuencia, el precio de los productos transados, estos se tornan más accesibles y se acorta la distancia económica entre los mercados” (Acosta, et., al, 2006, p. 53).

Por otra parte, el comercio por medio del transporte aéreo supone unos costos más elevados en comparación al transporte marítimo y terrestre, pero reduce los tiempos de desplazamiento y entrega de los productos a comercializar, en ese sentido, el desarrollo de una infraestructura que tenga la capacidad de realizar comercio por vías aéreas permite que se pueda competir en cuanto a las necesidades de responder en reducción de tiempo sobre todo cuando se trata de comercializar productos que necesitan agilidad en el proceso o que no presentan la capacidad de tolerar largos trayectos sin verse perjudicado como lo son los productos alimenticios.

Los países de ingreso alto tienen con todo, en promedio, cuatro veces más aeropuertos que los países de ingreso bajo. Se observan también grandes diferencias entre países en términos de calidad de la infraestructura de transporte cuando se considera el número total de aeropuertos. Por ejemplo, los Estados Unidos tienen más de 5.131 veces más aeropuertos que Benín, pero su masa terrestre es sólo 86 veces mayor, y su población sólo 44 veces mayor (OMC, 2004, p. 131).

En términos de infraestructura para el transporte marítimo es importante destacar el papel que desempeñan los puertos y sus condiciones para facilitar el comercio, reconociendo que el mayor volumen de transacciones de comercio internacional se ejecuta por medio de este transporte, por lo tanto, la reducción de costos en precios del transporte se ven afectados según los niveles de infraestructura con el que se cuente así como la capacidad de desarrollar las operaciones necesarias para que la ejecución de funciones se realiza a cabalidad.

Por una parte, la mejor calidad de la infraestructura facilita las operaciones portuarias, como la manipulación de la carga, el almacenamiento, el abastecimiento de combustible y de agua y los servicios de reparación de emergencia. Esto reduce el tiempo necesario para realizar esas operaciones y mejora la calidad de los servicios prestados. Por ejemplo, las inversiones de más de 1.000 millones de dólares hechas desde 1996 para mejorar el sistema existente de esclusas en el Canal de Panamá han reducido el tiempo total de

tránsito en un 20 por ciento desde 2000. Actualmente, las embarcaciones que reservan por adelantado y pagan una prima pueden atravesar el Canal en 16 horas, en comparación con un mínimo de dos días anteriormente (OMC, 2004, Pp. 127-128).

En ese sentido, la infraestructura como conjunto de medios facilita las relaciones comerciales entre los diferentes actores, en donde la relación infraestructura-comercio internacional se encuentra muy ligada dado que se evidencia que mayores niveles de infraestructura, especialmente concebida para el transporte de mercancías impactan de forma positiva en relación a los costos de transporte de las mismas; del mismo modo, factores como lo son las telecomunicaciones, políticas comerciales, e igualmente los servicios logísticos para el mismo transporte desempeñan un papel fundamental para el proceso de comercialización. Por otra parte, la actividad comercial presenta un impacto sobre el desarrollo local de un país dado que el contar con la ejecución de obras públicas y facilidades de realizar el transporte de mercancías, aspectos como la innovación y desarrollo empresarial empiezan a verse incentivados al poder ser competitivo en el mercado gracias a la reducción de costos en el transporte de productos.

En cuanto a la relación de la infraestructura con el desarrollo local, el elemento primordial son las obras públicas realizadas en función del bienestar social y mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores, en ese sentido, las obras realizadas enfocadas a atender estas necesidades deben estar acompañadas de las garantías que permitan el funcionamiento correcto de esta infraestructura, por ejemplificar, el desarrollo de un hospital como obra pública necesita los elementos necesarios para su funcionamiento, además del personal logístico y profesional para la atención de las necesidades de la población objetivo. “[...] la adecuada disponibilidad de obras de infraestructura, así como la prestación eficiente de servicios conexos, contribuyen a que un país o región pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva” (Rozas & Sánchez, 2004, p. 5).

La inversión en infraestructura y desarrollo local se enfocan en el mejoramiento de la competitividad como era mencionado anteriormente en el caso de la infraestructura para la comercialización, por otro lado, esta relación entre los conceptos, comprende que los niveles de infraestructura así como el comercio internacional impactan sobre el desarrollo local de las poblaciones, en donde a mayores niveles de ingresos por estos factores, se presentan mayores recursos para la inversión social y el desarrollo urbano.

Los factores determinantes para tener en cuenta en términos de desarrollo local e infraestructura pública se presentan especialmente sobre la población a la cual se va a beneficiar con las obras públicas, de manera que hay una correlación positiva entre el tamaño de la población y las obras desarrolladas, así como el estudio sobre los requerimientos y necesidades de la población e igualmente la caracterización de la misma, en donde el balance de inversión sea acorde para atender los requerimientos y el desarrollo de obras públicas cumpla con precisión las demandas.

Cada tipo de ciudad se comporta de manera característica y propia respecto a las diferentes variables constitutivas del desarrollo urbano. En particular, las ciudades exhiben comportamientos específicos en relación con los tres ejes indicativos de un cierto perfil de tal desarrollo: la sostenibilidad, la competitividad y la equidad social (Correa & Rozas, 2006, p. 28).

Por su parte, los costos que se generan por una deficiente infraestructura dificultan el desarrollo local de una población en donde efectos como el desempleo, la falta de inversión extranjera, baja competitividad, entre otras, se hacen visibles y limitan el crecimiento económico del país y su desarrollo. Esta escasez no solo entorpece el crecimiento económico sino factores relacionados directamente con el desarrollo local humano en donde se ha hecho evidente que la falta de la misma infraestructura restringe el acceso a educación, salud y de bienes y servicios básicos a grandes rasgos. Un ejemplo de este fenómeno fue citado en el informe sobre el comercio mundial de 2004 (p. 130), en donde la revista *The Economist* presenta el estudio de caso el cual demuestra que por las malas condiciones de la malla vial que presenta Camerún, sus pobladores pueden pagar hasta un 30% de más por productos en comparación con otras localidades a las cuales no se necesita realizar transporte terrestre de la mercancía.

Para concluir, la infraestructura desempeña un importante papel tanto para realizar las actividades comerciales, como para el desarrollo local de un país. En primera medida el progreso infraestructural enfocado hacia el comercio internacional presenta un gran impacto sobre las economías, y permite que elementos como la economía y la competitividad se beneficien especialmente por los costos y la calidad de los servicios sean eficientes con respecto al volumen de mercancías que necesitan ser transportadas. Por otro lado, la calidad de la infraestructura facilita el crecimiento económico para los países que se encuentran en vía de desarrollo y que su

economía se basa sobre productos primarios en donde mercancías como lo son los agrícolas necesitan un transporte eficiente y diligente.

En ese sentido, la infraestructura enfocada hacia el comercio debe estar soportada por la eficiencia de los servicios adicionales que soporten el ejercicio de la actividad comercial como lo son las redes de telecomunicaciones, la logística, así como el control reglamentario y legislativo.

La infraestructura básica tiene generalmente el carácter de un bien público. En razón de estas imperfecciones del mercado, se necesita a menudo reglamentación estatal e intervención del gobierno en el suministro de la infraestructura básica. En algunos casos, las imperfecciones del mercado tienen dimensiones internacionales. Esto afecta en particular a la interfaz entre los sistemas de transporte y comunicaciones nacionales e internacionales, donde se necesitan normas comunes o compatibles (OMC, 2004, p. 161).

Por último, el desarrollo local se ve beneficiado en gran medida por el desarrollo de la infraestructura que es traducido en obras públicas, de este modo se evidencia crecimiento económico en cuanto al ahorro que supone la reducción de costos en casos como lo son el transporte de mercancías, igualmente el beneficio directo del aprovechamiento de estas obras publicas las cuales van encaminadas a beneficiar directamente a una población objetivo. Igualmente, el sector privado y pequeños empresarios ven un beneficio indirecto de la infraestructura en donde el aumento de la competitividad y productividad benefician el crecimiento del producto a comercializar, por lo tanto

La infraestructura básica y la provisión eficiente de servicios de infraestructura son vehículos de cohesión espacial, económica y social del país, región o ciudad, no solo porque articulan el territorio, sino, además, porque lo dotan de servicios necesarios para la producción y la calidad de vida de las personas (Correa & Rozas, 2006, p. 70).

En síntesis, desarrollo y comercio presentan un relación directa positiva, que se ve reflejada en la gestión y progreso de obras públicas las cuales se encuentran encaminadas a facilitar el flujo de las transacciones comerciales, así como, una infraestructura que permite llevar una mejor calidad de vida a los ciudadanos de una nación. Igualmente, el crecimiento económico desempeña un papel importante debido a que gracias al comercio internacional la balanza de pagos de un país se ve afectada positiva o negativamente según se hayan realizado transacciones a lo largo de un año fiscal, y por ende el desarrollo de un país se vea impactado gracias a este factor.

3. Capítulo 2. Descripción infraestructural en el paso fronterizo San Miguel – Lago Agrio.

Este capítulo tiene como prioridad describir brevemente la situación en la que se encuentran ambas regiones en términos de infraestructura, entiendo que la infraestructura comprende no solo al ámbito vial, sino también, las condiciones infraestructurales que disponen ambas regiones en cuanto a salud, educación, servicios públicos y datos generales con los cuales se puede llevar a cabo un análisis comparativo sobre la influencia que tiene la carencia o disponibilidad de infraestructura en los asuntos comerciales entre y para ambas regiones fronterizas.

3.1. Datos generales del municipio de San Miguel (Putumayo)

De conformidad con el Plan de Desarrollo municipal de San Miguel (2016 – 2019), el municipio fue constituido como municipio mediante Ordenanza No. 045 de 29 de abril de 1994, e inició su vida como ente territorial del 1 de julio de ese año. El interés por la creación de este municipio se dio debido a la necesidad estratégica de fortalecer la región fronteriza entre Colombia y Ecuador.

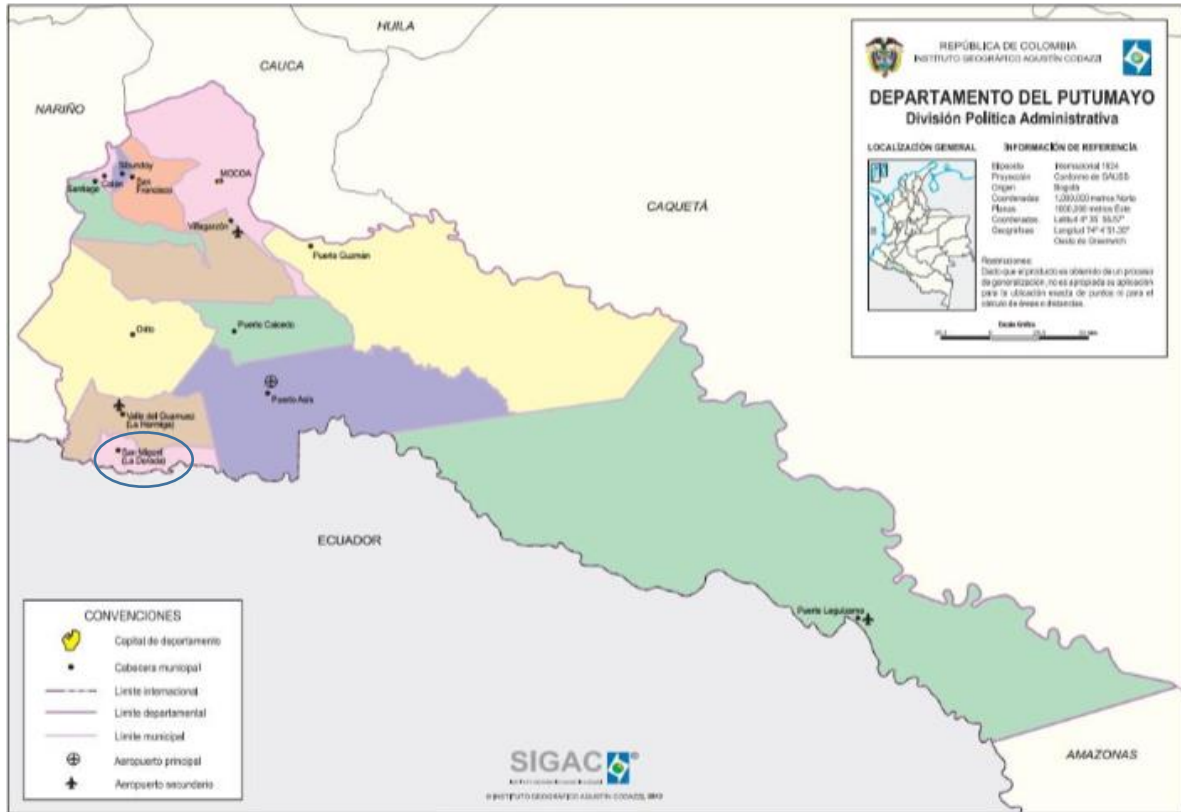
Los procesos coyunturales de evolución del municipio se han visto opacados por actividades de carácter extractivistas llevadas a cabo en la región, puesto que, desde la década de los sesenta la región del Bajo Putumayo ha sido explotada por compañías como la Texas Petroleum Company, que según Plan de Desarrollo municipal de San Miguel (2016 – 2019), comenzó la explotación de petróleo en esta zona. Este proceso trajo consigo la demarcación de pozos en La Hormiga, Orito, Acaé y San Miguel y, a su paso, la apertura de trochas y caminos, en los cuales surgieron asentamientos, que con el paso del tiempo se convirtieron en centros poblados, es así como surgió el municipio de San Miguel.

3.1.1. Localización

Este es un municipio que se sitúa en el departamento del Putumayo al sur de Colombia. De igual forma, el municipio de San Miguel está ubicado en la parte sur del departamento, donde limita al norte con el Valle del Guamúz, al oriente con el municipio de Puerto Asís y al sur con la provincia de Sucumbíos – Ecuador; en ese sentido, San Miguel hace parte de la frontera del cordón fronterizo Colombo-Ecuatoriano.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Municipal de San Miguel (2016 – 2019). El municipio tiene una extensión territorial de aproximadamente 385km², además, considerando la división político administrativa, el municipio cuenta con la Inspección de Policía La Dorada y el Corregimiento de Puerto Colón, con 54 veredas y 11 barrios, 6 cabildos, y 2 resguardos indígenas.

Figura 1. Localización del municipio de San Miguel - Putumayo



Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi

Su ubicación geográfica no le ha favorecido al encontrarse en medio de dos ciudades (Lago Agrio y La Hormiga), que, en comparación, imponen una ventaja significativa en términos de infraestructura, pero no solamente en este ámbito, sino también a nivel de desarrollo local, económico y social, por lo que se encuentra en una posición desfavorable con respecto a Lago Agrio en el Ecuador y La Hormiga en el Valle del Guamuéz.

3.1.2. Población

Para el periodo comprendido entre 2016-2019 la administración municipal de San Miguel ha determinado que en el municipio habitan 27.116 personas de los cuales 5.937 vive en la cabecera municipal y, por otro lado, 21.179 se encuentran viviendo en el sector rural. El 50% de la población es económicamente activa, además, 67% de la población tiene una edad de menos de 30 años, por lo que el municipio cuenta con un bono demográfico significativo.

El proceso poblacional en la región del Bajo Putumayo y, particularmente en el municipio de San Miguel, está conectada principalmente al cultivo y procesamiento de la hoja de coca. El Plan de Desarrollo municipal de San Miguel (2016 – 2019), trae a consideración que, la producción a base de coca trajo consigo un cambio significativo en cuanto a la dinámica económica, social y ambiental del territorio. Un abundante flujo de dinero y una inflación que encareció los insumos, los alimentos y la mano de obra, perjudicó a quienes no estaban participando en el negocio de la coca. Dicha actividad desencadenó la llegada de grupos al margen de la ley como paramilitares, FARC, las AUC y otros grupos que atentaban contra el orden público, imponiendo una cultura violenta de la cual quedaron muchas secuelas.

3.1.3. Infraestructura en Salud

De acuerdo con la página web de la Secretaria de Salud (2014) San Miguel cuenta actualmente con un hospital, el cual presta servicios de primer nivel de complejidad. El E.S.E Hospital fronterizo la Dorada, cuenta con los servicios de: enfermería, medicina general, odontología general, psicología, servicio de urgencias, transporte asistencial básico, laboratorio clínico, servicio farmacéutico, esterilización, atención de parto y al recién nacido, vacunación y otros servicios que corresponden a un hospital de primer nivel de complejidad.

En ese sentido, el sector público posee la mayor parte de la capacidad instalada en el municipio, sin embargo, en el listado de prestadores de servicio de salud habilitados de la Secretaria de Salud Departamental, en San Miguel se encuentran tres personas naturales prestando sus servicios para la salud de manera privada. Ello da cuenta de la baja oferta de servicios de salud prestada en y por el municipio que sin duda tiene una relación con el número de habitantes que posee el mismo.

3.1.4. Infraestructura en educación

En cuanto a este aspecto, para la educación primaria, secundaria, media y básica el municipio posee un total de diez instituciones educativas en las cuales se brinda educación a cerca de 4.343 niños y jóvenes, esto de acuerdo con el Plan de Desarrollo Municipal de San Miguel (PDMSM) según información extraída de la secretaria de educación municipal.

La institución que más estudiantes recibe es la IETC La Dorada con 979 matriculados en el año 2016. Además, es necesario resaltar que, según el PDMSM, 42 de 100 niños, niñas y adolescentes no reciben educación escolar básica. Sin mencionar que existen problemáticas tales como el deterioro de la infraestructura, baja dotación mobiliaria y de textos y computadores, cinco instituciones no cuentan con el servicio de energía y, además, solo el 15% de estudiantes accede a la educación superior, entre otras problemáticas.

3.1.5. Infraestructura vial, rural y urbana

La Cámara de Comercio del Putumayo en asociación con Ecopetrol, llevaron a cabo un análisis de mercado con el objetivo de identificar los productos y servicios que potencialmente pueden servir para la comercialización nacional e internación. Para la realización de este, se presentó un resumen ejecutivo en 2014, donde se lleva a cabo un análisis de vías terrestres, aéreas y fluviales que conectan al municipio de San Miguel en la frontera con Ecuador y, por supuesto, las vías con las que el municipio cuenta.

En términos generales, San Miguel cuenta con tres vías principales, es decir de carácter nacional que son: 1. La Dorada – La Hormiga – Puente Internacional San Miguel, 2. San Miguel – Lago Agrio – Quito, 3. Troncal del Magdalena: Santana – Puente Internacional San Miguel.

Por otro lado, en cuanto a infraestructura aérea el municipio de San Miguel no cuenta con aeropuerto para llevar a cabo este tipo de transporte. Sin embargo, en cuanto a vías fluviales, el Rio San Miguel comunica a las poblaciones fronterizas de Ecuador.

Según el Plan de Desarrollo Municipal de San Miguel 2020 – 2023, el sector vivienda en el municipio de San Miguel, a partir de los censos del DANE, menciona que hay un total de 4.334 unidades de vivienda, junto con 5.264 de hogares. De lo anterior, se debe mencionar que existe un déficit de viviendas en el municipio, por lo que muchas de las personas viven en hacinamiento.

3.1.6. Infraestructura de servicios públicos

San Miguel cuenta con una oferta de servicios públicos precaria, los servicios de acueducto, alcantarillado, energía eléctrica y aseo, recolección y tratamiento de residuos sólidos presentan grandes deficiencias para la prestación del servicio, si bien el municipio cuenta con la infraestructura básica, ello no significa que el servicio sea de buena calidad y cuente con un uso eficiente.

Según el Plan de Desarrollo Municipal de San Miguel 2016-2019:

Los servicios públicos de acueducto, alcantarillado y aseo son prestados en el Municipio por la Empresa de Servicios Públicos y Domiciliarios del Municipio de San Miguel S.A. E.S.P., que inició actividades el 1 de agosto de 2014; es una empresa de economía mixta, compuesta por 67 accionistas, en la que el Municipio de San Miguel es el accionista mayoritario, con el 90% de las acciones (p. 72).

Además, en cuanto a especificaciones de la infraestructura de estos servicios. Se conoce que, el acueducto la Quebrada La Dorada es la fuente mediante la cual se provee el servicio de agua, sin embargo existen épocas en las cuales dicha quebrada se reduce a niveles tan bajos que es muy difícil proveer el servicio. Debido a los problemas de colección, la empresa afirma que el servicio tiene una cobertura del 70% en la cabecera municipal, pero adicional al problema del colector, la red de acueducto presenta daños y deterioro, por lo que muchos de los barrios y veredas no tienen agua potable, en ese sentido, solo el 7% del sector rural tiene servicio de acueducto.

Por otro lado, el servicio de alcantarillado también presenta muchas falencias por lo cual no presta el servicio adecuadamente. Así pues, el PDMSM 2016-2019 asegura que “[...] Ningún centro poblado del Municipio cuenta con alcantarillado pluvial, por lo que en épocas de lluvia el alcantarillado colapsa” (P. 73).

La Empresa de Energía Eléctrica del Bajo Putumayo es quien presta el servicio de energía eléctrica por interconexión, cuenta con una cobertura del 95%, sin embargo, es necesaria la construcción de una subestación para la ampliación de electrificación rural, puesto que, el 34% del sector rural tiene cobertura y el resto de veredas no cuentan con este servicio, sin mencionar que quienes sí tienen cobertura no cuentan con el servicio de energía en un ciento por ciento.

3.1.7. Exportaciones

La Cámara de Comercio del Putumayo (2019), se ha dedicado a realizar estudios anuales sobre el comportamiento de la frontera entre Colombia – Ecuador, en ese sentido, analiza las exportaciones que se llevan a cabo por el Puente Internacional San Miguel. Los productos y servicios que se comercian son:

Petróleo: en 2018, las exportaciones de petróleo obtuvieron un total de 5.714.304 barriles que salieron del puente internacional San Miguel hacia Ecuador, las cuales significaron una ganancia de 295.991.468 USD al país, sin embargo, a nivel municipal la cantidad de barriles extraídos fue de 850.905.

Vidrio, cerámica y productos familia: se exportaron cerca de 11.330.645 de peso bruto de estas mercancías, generando una ganancia de 3.151.980 USD.

3.1.8. Importaciones

De acuerdo con La Cámara de Comercio del Putumayo (2019), en su estudio de comportamiento de la frontera Colombia – Ecuador, arroja los siguientes datos en torno al proceso de importación de mercancías al territorio nacional por el Puente Internacional San Miguel:

Productos tales como el Aceite crudo de palma y productos de belleza de marca Yanbal se importaron todos los meses del año en 2018 y 2019 respectivamente. También, productos como el porcelanato, cerámica de pared, contenedores, maquinaria para uso industrial petrolero y preformas plásticas se importaron esporádicamente.

Además, productos tales como la cebolla, el ajo, jengibre, cacao en grano, harina de pescado, alcohol y el palmito siendo este último el producto agropecuario de mayor importación para Colombia.

3.1.9. Sector productivo

Teniendo en cuenta los datos arrojados en el PDMSM 2016 – 2019, el sector público junto con actividades agropecuarias y de servicios son aquellas que mayor importancia tienen en el municipio, ya que representan el 88% del valor agregado de la producción. Después, actividades como la industria manufacturera, comercio, intermediación financiera y actividades inmobiliarias, complementan el resto del porcentaje del Valor Agregado. Sin tener en cuenta las

actividades llevadas a cabo con el petróleo y el gas natural, el municipio genera recursos aproximadamente de 29.500 millones.

3.1.10. Turismo y empleo

En el informe de comportamiento de la frontera Colombia-Ecuador, realizado por la Cámara de Comercio del Putumayo (2019), se presume que cerca de 19.463 colombianos salieron desde la frontera que conecta San Miguel con Ecuador, y apenas 445 entraron al municipio de San Miguel provenientes de Ecuador en 2019. Sin embargo, una gran cantidad de ingresos/destinos tenían como finalidad otros departamentos, lo que da cuenta que San Miguel es un lugar de tránsito y no un destino turístico en general.

Por otro lado, según el Plan de Desarrollo Municipal de San Miguel 2020 – 2023, no se cuenta con la información estadística necesaria, sin embargo, se conoce que las fuentes de empleo principales son Gran Tierra Colombia Energy LTDA (empresa comercializadora de gas y petróleo), Ecopetrol y la Alcaldía Municipal

3.2. Datos Generales del Cantón de Lago Agrio

De conformidad con el plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Lago Agrio, se reconoce su existencia desde mediados del siglo XX con la ubicación de pueblos indígenas radicados en las cercanías del río Aguarico; para la década de 1960 esta región fue reconocida por la riqueza en su territorio gracias al petróleo, el cual fue factor esencial para el crecimiento de la población, dado que la compañía petrolera TEXACO-GSI, ofreció empleo a los habitantes de esta locación. El proceso de cantonización fue extenso durante 3 años desde 1976 hasta 1979 en donde el 11 de julio de este año se hizo oficial el registro como entidad subnacional de Ecuador.

El plan de desarrollo y ordenamiento territorial, referencia al censo de población y vivienda del año 2010 en donde informa que el cantón tiene como principales actividades económicas el comercio, servicios, construcción, y la agricultura, así como destaca que, aparte de la industria petrolera, no existe agroindustria por lo cual el sector secundario es inferior. Por otro lado, se destaca que dentro del cantón existe infraestructura que se encuentra destinada para llevar a cabo las actividades económicas en donde resaltan los mercados, los centros de acopio y las plantas piscícolas.

3.2.1. Localización

Lago agrio, como lo señala el plan de desarrollo territorial, es uno de los siete cantones que conforman la provincia de Sucumbíos, limita al norte con Colombia, al sur con el Cantón Shushufindi, al este con los cantones de Cuyabeno y Putumayo, y al sur con el cantón Cascales. Por otra parte, también señala que predomina el clima tropical húmedo en la región. Por otra parte, inicialmente Lago Agrio presentaba una extensión de 7.214,20 m², sin embargo, debido a la creación del Cantón Cuyabeno actualmente su territorio cuenta con 3.214,80 m².

El cantón Lago Agrio posee un área de alrededor de 3.139 km² que equivale al 17.43%, de la provincia de Sucumbíos que tiene una superficie de alrededor de 18009 Km², de esta manera el tercer cantón con mayor territorio dentro de la provincia de Sucumbíos detrás del cantón Cuyabeno y Putumayo (Alcaldía de Lago Agrio, 2015, p. 206).

En ese sentido, Lago agrio se encuentra conformado por parroquias que puedan ser de carácter rural y urbano, en donde Nueva Loja es la ciudad capital del cantón y junto a esta, hay siete parroquias rurales. La administración del cantón está bajo la administración del alcalde el cual es quien tiene la autoridad sobre las decisiones que se toman en cada una de las parroquias del Cantón.

La parroquia Nueva Loja, es cabecera cantonal del cantón Lago Agrio y capital de la provincia de Sucumbíos. El cantón se conforma de una parroquia urbana Nueva Loja y siete parroquias rurales: 10 de Agosto, Dureno, El Eno, General Farfán, Jambelí, Pacayacu y Santa Cecilia (Alcaldía de Lago Agrio, 2015, p. 64).

3.2.2. Población

Lago Agrio según el plan de desarrollo territorial concentra más del 50% en su parroquia urbana Nueva Loja la cual para el año 2010 según el censo de población y vivienda contaba con 57.727 personas, en ese sentido, esta subdivisión territorial es considerada como ciudad mayor en el cantón, mientras que, hay cuatro centros urbanos intermedios y dos centros urbanos menores; estos definidos según la densidad de habitantes en cada uno, factores socioeconómicos y culturales a grandes rasgos.

La mayor concentración de la población se encuentra en la parroquia Nueva Loja con 57.727 personas mientras que en las parroquias rurales se encuentran 34.017 personas, siendo en la parte urbana donde se encuentra la mayor parte de servicios sociales y públicos del cantón (Alcaldía de Lago Agrio, 2015, p. 223).

En términos de movilidad entre la población del cantón se señala que los principales motivos de migración entre los habitantes se encuentran argumentos laborales, factores familiares y nuevas oportunidades de estudio, en donde se destaca que los principales países de destino según el censo de población realizado en 2010, se encuentran en primer lugar España, seguido por Colombia y Estados Unidos.

3.2.3 Infraestructura en Salud.

La infraestructura como factor que impacta en el desarrollo y calidad de vida de una comunidad, puede verse reflejada en un aspecto tan importante como es la salud, en ese sentido, la población de Lago Agrio dispone de unidades que prestan los servicios de salud, entre las cuales según el plan de desarrollo territorial se referencian, policlínicos, centros de salud, laboratorios y clínicas, los cuales son los encargados de atender las necesidades primarias de los pobladores. Por lo tanto, el informe señala que el cantón cuenta con tres laboratorios, tres IEES (Institutos Ecuatoriano de Seguridad Social), dos patronatos, tres policlínicos, seis subcentros de salud, dos centros de salud, un centro médico, dos hospitales, cuatro clínicas privadas y tres centros médicos enfocados en áreas de maternidad, y atención particular, sin embargo, señala que es insuficiente para abastecer a los usuarios.

Por otro lado, se han llevado a cabo obras públicas enfocadas en el desarrollo infraestructural de la salud en el cantón durante el año 2017, en el cual se destaca, la entrega del servicio de consulta externa del Hospital General Marco Vinicio Iza según el Ministerio de Salud Pública de Ecuador. La entrega de este establecimiento destaca la ampliación en capacidad para la atención de usuarios en términos de camas, así como, nuevas especialidades básicas.

El establecimiento de salud también contará con una unidad de cuidados intensivos e intermedios de adultos, unidad de neonatología, área de quemados, diálisis, rehabilitación, medicina transfusional, laboratorio clínico, centro quirúrgico, centro obstétrico, farmacia, endoscopia, imagenología (con rayos X, densitometría, ecografía,

mamografía y tomografía). La inversión total del nuevo hospital es de \$ 44,5 millones (sin IVA). (Ministerio de salud pública, 2017).

3.2.3. Infraestructura en Educación

En términos de educación, la infraestructura es vital como recurso para el desarrollo local, por lo tanto, la alcaldía de Lago Agrio trabaja fundamentalmente con la estadística nacional de Ecuador para adoptar las medidas necesarias en términos de las políticas públicas con el fin de garantizar el acceso y la cobertura en educación. En ese sentido, el plan de ordenamiento territorial del cantón de Lago Agrio (2015) señala que “[...]De acuerdo con la información recopilada del Ministerio de Educación, existen 52 centros educativos preprimarios, 221 primarios y 33 secundarios, dando un total de 306 unidades dentro del cantón Lago Agrio y sus parroquias.” (p.138). Por otro lado, el cantón en consecuencia con los programas educativos propuestos por el gobierno nacional de Ecuador, ejecuta obras públicas en búsqueda del desarrollo infraestructural, en ese sentido, según el informe de rendición de cuentas del año 2018, se dotó de mobiliario a los centros de rehabilitación, se realizaron labores de mantenimiento en las instituciones educativas por un monto de 735.702.02 USD. Igualmente, el informe señala que se adjudicaron 25 bares escolares, los cuales son locales ubicados en las instituciones educativas con el fin de realizar el expendido de alimentos y bebidas.

3.2.4. Infraestructura vial rural y urbana

El cantón de Lago Agrio, se encuentra conformado por parroquias rurales y una urbana, por lo tanto, la movilidad entre el espacio geográfico y el desplazamiento por su territorio desempeña un papel fundamental especialmente en el aspecto económico. La principal modalidad de transporte se ejecuta por medio terrestre en donde se presta el servicio por parte de cooperativas de transporte las cuales se encuentran conformadas por taxis, camionetas, vehículos de carga y el transporte urbano según la Agencia Nacional de Transito.

En ese sentido, la parroquia de Nueva Loja, cabecera del cantón, es la principal división territorial por la cual se ejecuta el transporte terrestre del cantón, el cual presenta 70 km de vías asfaltadas, 8km de vías en hormigón, 7km en adoquín y 226km en lastre, para un total de 331 km de vías en la cabecera. Por otro lado, en términos infraestructurales el plan de desarrollo local de Lago Agrio (2015), señala igualmente que “[...] El 22.5 % de vías del cantón son asfaltadas, el 2.57% son de hormigón, 2.25 son de adoquín y el 72.66 son de lastre. En las cabeceras parroquiales rurales, la capa de rodadura de todas es lastre.” (p. 258).

En términos de vivienda, el plan de desarrollo local del cantón, a partir del censo de población y vivienda, afirma que las viviendas rurales presentan una mayor proporción en comparación con las viviendas en el sector urbano; igualmente, en porcentajes de hogares el 44.73% de estos cuentan con vivienda propia totalmente pagada, 6.05% es propia y se encuentran pagándolo, el 6.90% de estos hogares cuentan con vivienda propia que fue regalada, 12.48% cuentan con vivienda prestada o cedida, el 28% se encuentran en arriendo y un 0.24% la tiene por medio de anticresis.¹

3.2.5. Infraestructura de servicios públicos

El acceso a agua potable en el cantón, presenta una cobertura del 33.2% en viviendas las cuales cuentan con infraestructura adecuada por medio de tubería, alrededor del 21.8% tiene acceso a este recurso en su territorio, pero no directamente por tubería, mientras que el 44.99% no recibe el servicio por medio de la red pública según el plan de desarrollo, lo cual evidencia que el acceso a este recurso se encuentra muy limitado, además, “[...] el 33,69% recibe el líquido vital por medio de red pública mientras que el 47,49% recibe de pozo, y la diferencia recibe por vertientes, ríos, acequias, canales o carro repartidor.” (p. 224). Por otra parte, en la cabecera urbana se destacan cuatro plantas de tratamiento de agua potable, los cuales son los encargados de dotar el líquido, en donde se producen 3.137.408 m³ de agua, en donde el costo de producción por m³ es de 0.64ctvs de dólar.

En términos de alcantarillado, se presenta un déficit en el servicio, dado que el sistema se encuentra incompleto y no se realiza un adecuado tratamiento de las aguas residuales, lo cual conlleva a un incremento de los índices de contaminación en ríos y cuencas hídricas, Nueva Loja es la parroquia en la que se presenta un mayor déficit en donde 2.840 viviendas no cuentan con la eliminación de residuos en óptimas condiciones.

Por otro lado, el plan de desarrollo señala que tan solo el 20% de los hogares cuenta con un computador en su vivienda, 18.416 personas tienen acceso a telefonía celular, tan solo 4.688 familias cuentan con telefonía fija mientras que 11.224 no tienen acceso a este servicio, y, por último, el acceso a internet presenta déficit de acceso en donde 2.001 familias cuentan con el servicio mientras que 21.710 no cuentan con él.

¹ ANTICRESIS: Contrato en el cual un bien inmueble es entregado a un solicitante como forma de garantizar un pago en un plazo determinado.

3.2.6. Comercio y sector productivo.

Según el informe del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial del Cantón Lago Agrio (2015) para los años 2014- 2019, y con base en las cifras del último censo poblacional en 2010, las principales actividades económicas productivas del territorio para este periodo de tiempo fueron: la explotación de minas, las industrias manufactureras, la distribución de agua, alcantarillado y gestión de desechos y la agricultura, ganadería y pesca; esta última, con el mayor porcentaje de población económica activa (14,83%) seguido por el comercio. Asimismo, el aporte más significativo de valor agregado en el cantón es la explotación de minas y canteras (p. 85).

En cuanto sus principales cultivos, esta región tiene destinado 14.035 hectáreas para cultivo de café, otros de sus principales cultivos es el cacao, el plátano y el maíz duro (p. 188). De la misma forma, respecto el sector turístico.

En el cantón Lago Agrio se han identificado diversos sectores con condiciones geográficas y estructurales relevantes, ubicados en la cabecera cantonal y en las parroquias rurales del cantón, mismos que deberán ser aprovechadas como eje fundamental del turismo, que permitan obtener ingresos económicos para el cantón y sus habitantes (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Lago Agrio, 2015, p. 195).

En 2015, la caída del petróleo y el peso colombiano sumieron a la región en una crisis económica, “[...] Las dificultades en los dos principales sectores de los que vive la provincia - petróleo y comercio- han llevado al desempleo a unas 5 000 personas en Sucumbíos, según estimaciones del Municipio de Nueva Loja, en los últimos seis meses” (El Comercio, noviembre. 29. 2015).

Hubo una disminución considerable en las ventas, debido a la falta de competitividad frente los países fronterizos, específicamente en La Hormiga, una zona colombiana a una hora del cantón, La desvalorización de la moneda colombiana frente el dólar significó un reto para Lago Agrio en términos comerciales dado que:

La situación llevó a Macas y otro grupo de comerciantes y productores de Lago Agrio a conformar el Comité Cívico para la Defensa Económica de Sucumbíos, que pide con

urgencia la implementación de la canasta comercial para comprar hasta USD 10 000 mensuales en el lado colombiano y vender los productos a precios competitivos en Ecuador (El Comercio, noviembre. 29. 2015).

Esta crisis de caída de precio de barril del petróleo, generó priorización e intensificación de otros sectores de la economía como lo son el turismo y la agroindustria.

Las autoridades y sus habitantes ven en estas actividades una alternativa para generar los ingresos que dejaron de recibir por el descenso de las rentas petroleras, luego de casi una década de bonanza. En el cantón Lago Agrio, por ejemplo, los operadores turísticos sienten un alivio por el incremento de turistas que se han registrado a partir de la difusión de la campaña Lago Agrio: si no te quedas, vuelves. (El comercio, 2016).

En términos de comercio exterior en el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Lago Agrio, existe un canal importante de comercio el cual es El Puente Internacional de San Miguel este

Se encuentra a 20 minutos de Lago Agrio en Ecuador y a 20 minutos del Valle de Guamuez en Putumayo – Colombia, el cual constituye una interesante alternativa frente al Puente Internacional de Rumichaca ya que, según empresarios importadores en Ecuador, reduce 8 horas el transporte terrestre de mercadería entre Bogotá y Quito (Frontera Amazónica Colombo - Ecuatoriana, 2016).

Este puente es importante ya que reduce hasta 8 horas de transporte terrestre de mercadería entre Bogotá y Quito. Tal como lo afirma la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN- Puerto Asís, los productos más comercializados en esta zona son: los Productos de aseo – Productos Familia, |02que salen en exportación, cerámica, plásticos desechables, cemento, tubos de aluminio, palmito y tablero de madera aglomerada, etc. (Frontera Amazónica Colombo - Ecuatoriana, 2016).

Para el año 2019, Lago Agrio ubicado en la provincia de Sucumbíos, se ha visto sumida en la pobreza, aunque de allí sale parte del petróleo que alimenta la economía de Ecuador, el cantón tiene los más altos índices de pobreza del país, “ [...] fuentes del Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables, confirmaron que la mayor parte de los 550.000 barriles diarios de petróleo que produce actualmente Ecuador, salen de Orellana y Sucumbíos” (Agencia

EFE, 2019), a pesar de la presencia de industria petrolera en la región, esta zona cuenta con problemas de servicios básicos, desempleo, entre otros problemas que afectan la calidad de vida de su población. Esta situación puede ser atribuida a la falta de atención de los gobiernos en la zona.

En ese sentido, describir la situación infraestructural con la que cuenta San Miguel y Lago Agrio permite referenciar cualitativamente las carencias que poseen ambos municipios. Así pues, el capítulo muestra mediante una descripción la superioridad organizacional con la que cuenta Lago Agrio, con respecto a la infraestructura del municipio de San Miguel, la falta de una infraestructura pertinente en cuanto a servicios públicos e infraestructura vial, primordialmente del territorio colombiano, consiente darse a la idea de por qué los procesos de comercialización en el territorio colombiano son menos trascendentes, dicha escasez en infraestructura constituye un obstáculo para las políticas de desarrollo y el crecimiento económico, puesto que hace más difícil desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de productividad. Lago Agrio por su parte, tiene a su disponibilidad un mayor grado de servicios de infraestructura haciendo eficaces las transacciones comerciales dentro de un espacio geográfico y económico competitivo. En base a esto, se hará relación en el capítulo siguiente.

4. Capítulo 3. Inversión en las zonas fronterizas, una característica competitiva de las naciones frente a la búsqueda del desarrollo local.

Este capítulo busca mediante una descripción de la inversión económica en los territorios fronterizos, identificar la relación entre las características de las actividades de comercio internacional de los municipios de San Miguel - Colombia y Lago Agrio - Ecuador con los niveles de infraestructura pública de los dos municipios.

Para la descripción de la inversión económica por parte de los gobiernos en el cantón del Lago Agrio en Ecuador y el municipio de San Miguel en Colombia, se analizaron los movimientos económicos que realizaron los gobiernos nacionales entre el 2014 y el 2019, mostrando los cambios generados bajo las presidencias de Rafael Correa en Ecuador y Juan Manuel Santos en Colombia, además, una entrevista personal al coordinador de fronteras del departamento de putumayo Camilo Fajardo, quien da una descripción detallada de la relación del municipio de San Miguel y la frontera colombo ecuatoriana con el gobierno nacional. Por último, se presenta un análisis descriptivo en el cual se identifica cómo la inversión local en las zonas fronterizas se convierte en una ventaja competitiva que sirve como mecanismo de avance hacia el desarrollo nacional de un país.

La historia de Latinoamérica relata que son pocas por no decir ninguna, las zonas fronterizas que para los gobiernos son indispensables; pese a ello, son áreas que cuentan con poca atención por parte de las administraciones locales; para la profesora Moncada (2017) la ausencia de importancia frente a las fronteras se da:

Por su relativa lejanía respecto a los centros administrativos, por la dispersión de los asentamientos que se extienden a lo largo de una frontera (porosidad) o debido a la complejidad de sus características físicas o sociales, aún en la actualidad subsisten controversias alrededor de la delimitación de algunos territorios nacionales, hay poca claridad en la tenencia de la tierra dentro de las regiones fronterizas; insuficiencia de políticas que alienten el mejoramiento social, productivo y económico de sus poblaciones y una falta de estrategias sostenidas y democráticas que impulsen la integración e incorporación de estas áreas al resto del Estado-nación. (p. 200)

Durante las últimas décadas, algunos países han descubierto que la inversión en las zonas fronterizas puede fortalecer el comercio internacional y por ende el desarrollo local en niveles

económicos y sociales. Algunos gobiernos han decidido fortalecer los presupuestos destinados a estas zonas con el objetivo de aumentar la capacidad mercantil de las naciones a través de los límites territoriales, tal es el caso de la frontera entre Ecuador y Colombia en el punto del cantón del Lago Agrio el cual limita con el Municipio de San Miguel durante el 2014 y el 2019. Para este periodo, el presidente de Ecuador era Rafael Correa y durante su gobierno se impulsó la inversión en la infraestructura nacional como eje central para el crecimiento económico, comercial y social del país, con base en este objetivo, se iniciaron obras de construcción que datan de 58 puentes en la provincia de Sucumbíos.

Otra de las obras que el Presidente Rafael Correa realizó en esta provincia es el Centro de Atención Ciudadana con una inversión de 18 millones de dólares, la Troncal Amazónica que no se hizo en 4 décadas, la vía Yamanunca – Puerto Providencia, la ampliación de la avenida Quito en Lago Agrio y el nuevo hospital en este cantón. (Presidencia de la República del Ecuador, 2014, pág. 1)

Ecuador estableció dentro de sus objetivos de inversión territorial, a las zonas fronterizas, ya que se logró demostrar que al ser la provincia de Sucumbíos uno de las principales fuentes petroleras del país, era necesario generar inversión infraestructural que fortaleciera no solo la calidad social sino también la calidad económica y comercial. Otro factor principal que ayudó al gobierno a enfocar sus objetivos en esta zona fue identificar que la provincia de Sucumbíos es un territorio demográficamente habitado por poblaciones indígenas, las cuales con la inversión económica encontraron nuevas fuentes de ingreso y desarrollo económico.

Las poblaciones indígenas están involucradas en una gran variedad de actividades económicas para sostenerse, tanto tradicionales que dependen de los recursos naturales del bosque como, cada vez más, actividades relacionadas con el mercado. Una de las actividades tradicionales es la cosecha de plantas medicinales. (Salinas Castro, Bilsborrow , & Gray, 2020, pág. 101)

La planeación positiva de los proyectos territoriales junto con la inversión infraestructural necesaria llevó a convertir al Lago Agrio en una de las poblaciones más exitosas e importantes en el desarrollo local de la región fronteriza de Ecuador fomentando el crecimiento del comercio y la economía del país, y evidenciando cómo la inversión de las zonas fronterizas en una fuente de ventaja competitiva para los países.

Por su parte, del otro lado de la frontera, se encuentra el municipio de San Miguel perteneciente al departamento de Putumayo en Colombia, para desarrollar en detalle información sobre la situación infraestructural y comercial en este municipio se logró realizar una entrevista a través de comunicación personal con el actual (2020) coordinador de fronteras del departamento de Putumayo, el doctor Camilo Fajardo quien ha sido el encargado de coordinar, supervisar, administrar y emplear las políticas de inversión y migración que el gobierno nacional de Colombia ha adoptado para la frontera colombo ecuatoriana y en detalle entre las regiones de San Miguel y Lago Agrio.

El proceso de la entrevista se llevó a cabo en un contexto de preguntas que respondieran a dudas específicas sobre cómo y cuál es la relación entre el gobierno nacional de Colombia y la zona fronteriza con Ecuador, también, cuales son las principales ausencias y problemas que afronta esta población que no han permitido el avance en la búsqueda del desarrollo local, además, cuales son las principales actividades de comercio y fuentes de ingreso económico en la región, entre otras que sirven para fortalecer la información en esta parte del trabajo.

Una de las principales diferencias que presenta la zona fronteriza entre Colombia y Ecuador y que sirve como referencia para iniciar un paralelo, son aquellas características y cualidades específicas que marcan un punto de diferencia entre el municipio de San Miguel y el cantón del Lago Agrio los cuales son una mejor inversión en temas como la infraestructura, la salud, el comercio y la educación. Esto se puede describir, como los principales problemas que no permiten a la parte colombiana avanzar al ritmo de la parte ecuatoriana, como se mencionó en la contextualización anterior (la que respecta a la inversión del gobierno ecuatoriano en el Lago Agrio) la parte fronteriza del Ecuador ha sido intervenida de manera frecuente por parte del gobierno nacional de ese país, característica con la cual la parte fronteriza de Colombia no ha contado, para Fajardo (2020):

Ha faltado un poco de articulación frente a las instituciones del estado, hace falta que desde los territorios se generen proyectos de impacto que en realidad contribuyan a mejorar estas áreas que son muy importantes para el desarrollo de nuestra región. Entonces principalmente es la falta de inversión por parte del gobierno nacional frente a estos problemas y la falta de gestión de los gobiernos territoriales para poder llevar esas

iniciativas y poder gestionar esos recursos para que se vean reflejados en el beneficio de la población.

Otro aspecto principal es la ausencia de una infraestructura digna que fomente el comercio en la región, en otras palabras, la calidad en cuanto a la educación comercial e infraestructural es precaria; por tanto, el atraso infraestructural ha derivado en la desatención de las entidades gubernamentales para aunar esfuerzos con el propósito de permitir el desarrollo para la región fronteriza del Putumayo que tiene como ventaja comparativa un corredor fronterizo que permitiría en términos económicos reducir los procesos de transporte y tiempos de entrega de las actividades comerciales que se realizan en la frontera, el coordinador Fajardo (2020) expresa:

En Putumayo se desconoce la normatividad en el tema fronterizo, por lo tanto, no se aplica y no se refleja como beneficio para el departamento. Putumayo no cuenta con la inversión necesaria para generar proyectos de impacto que beneficien la concentración de productos destino, en este caso, tenemos unas desventajas comparativas importantes frente a la otra frontera o al paso más dinámico que es el paso de Rumichaca, Quito-Bogotá por ese paso demora aproximadamente entre 6 y 8 horas más que el paso fronterizo por nuestro territorio (Lago Agrio-San Miguel).

El comercio en la región fronteriza es limitado. Las iniciativas comerciales, que en la mayoría de los casos provienen de empresas pequeñas o medianas, incluso desde emprendimientos apenas diseñados, esto hace que el comercio en esta zona sea mínimo y poco relevante comparado con los volúmenes de intercambio de productos y servicios en otros pasos fronterizos, según Fajardo (2020)

Las principales actividades de comercio fronterizo se han presentado en este momento hacia productos de la región, como son el comercio de frutales amazónicos, está el tema de tránsito de hidrocarburos pero no es directamente del departamento sino de la nación, entonces, las actividades principales desde el territorio se han concentrado en eso en intercambio de bienes y servicios que se producen en la región y en cuanto a la infraestructura para esta zona se ha desarrollado principalmente por iniciativas privadas, el Estado tiene poca inversión y apoyo en ese sentido.

Dado que el objetivo de esta parte de la investigación es hacer un paralelo entre el desarrollo infraestructural y comercial de ambas regiones, fue necesario recibir la opinión del coordinador de fronteras respecto a cuál de los dos países ha logrado generar mayor crecimiento en sus zonas fronterizas, para Fajardo (2020)

Realmente San miguel y Lago Agrio, no son comparables, Lago Agrio por ser la capital de Sucumbíos tiene una infraestructura mucho mayor a la de San Miguel, que es un municipio relativamente nuevo, como decía el estado ecuatoriano llegó hasta las zonas más dispersas del país con una infraestructura que realmente tiene ventaja; sin embargo, nosotros estamos avanzando y ya contamos con casi el 90% de pavimento desde Mocoa hasta nuestra frontera, pero si hace falta, mejorar la infraestructura de las instituciones con competencias fronterizas que se tienen que ubicar en el municipio de San Miguel por ser el primer municipio de paso fronterizo de Ecuador hacia Colombia.

La dependencia de la población putumayense causada por la falta de institucionalidad adecuada desencadena en una falta de garantías y escasez de asignación de recursos para el desarrollo competitivo de San Miguel y la dinamización de las actividades fronterizas, así lo expresa Fajardo (2020)

La DIAN, depende de la regional Valle y no podemos tomar decisiones y los trámites por nuestra parte son inmensamente demorados, Migración Colombia, depende de la territorial de Nariño, que también cualquier trámite de traslados de personas o del paso de Ecuador a Colombia o de Colombia hacia Ecuador no puede ser autorizado por nuestra oficina de migración porque es más una oficina de control, dependemos de Nariño, el ICA, para el transporte o traslado de bienes o productos el ICA de nuestro territorio depende también de la territorial de Huila, entonces, carecemos de la infraestructura de un CENAF O CEBAF que son infraestructuras que permiten la presencia de estas instituciones, hemos solicitado varias veces desde la gobernación de Putumayo la construcción de un centro binacional de atención en frontera, estuvo priorizado en el plan de desarrollo de gobierno de Santos pero no se pudo realizar, en este gobierno de Duque no quedó priorizado en el plan de desarrollo y es un tema que el departamento no está en la capacidad financiera de llevarlo a cabo, sin embargo sabemos que es una garantía para dinamizar nuestra frontera.

La Inversión Extranjera Directa también es un aspecto importante a tratar, puesto que tiene un impacto significativo en cuanto a la atracción de inversiones para los territorios. Además, es de común conocimiento que los efectos de la IED son un mayor crecimiento económico y la generación de empleo, lo cual incentiva la comercialización de bienes y servicios y la construcción de obras de infraestructura pública que son necesarias para disminuir los costos de las actividades comerciales. En el caso de San Miguel – Colombia, esta forma de atracción de inversiones es limitada, según Fajardo (2020):

No hemos tenido inversión extranjera que fortalezca el tema de infraestructura y por lo tanto pueda ayudar a dinamizar la economía. Ecuador también ha concentrado en gran parte digamos o un buen porcentaje de su desarrollo en cuánto a lo que se deriva de la cooperación internacional [...] carecemos de sistemas de información que permitan generar diagnósticos más reales acerca del territorio.

Para concluir, el coordinador expresa que el cambio y el avance en la región de San Miguel y del Putumayo en general, deben ir encaminados en las zonas objetivo para inversión del gobierno nacional de Colombia, Fajardo (2020) indica que los cambios principales deberían ser

Un centro de atención nacional o binacional en frontera, mejorar el ingreso de nuestra zona, también aprovechar la normatividad que tenemos en materia de frontera y aplicarlo muchas veces a los beneficios que tienen las empresas por hacer acuerdos comerciales binacionales, pero como les decía al principio hay mucha norma que no se ha podido aplicar precisamente por la ausencia de conocimientos que tenemos de las instituciones.

El análisis de los movimientos políticos y económicos por parte de los gobiernos nacionales en la zona fronteriza de San Miguel y Lago Agrio, deja en evidencia que la inversión económica es la principal característica que fomenta una ventaja competitiva entre dos regiones en el camino hacia el desarrollo local. También, muestra que la priorización de la presencia del estado en zonas vulnerables y poco mencionadas puede servir de impulso para el crecimiento comercial no solo de una región en específico sino de todo de un país. El caso ecuatoriano demuestra que la infraestructura sirve como una herramienta de apoyo fundamental para fortalecer las vías del comercio, las relaciones económicas y públicas, y el aumento de los ingresos económicos que se ven expresados en mayores beneficios sociales y culturales para la

población local. Además, puede ser catalogado como un modelo de inversión no solo nacional sino extranjero para fomentar el desarrollo de las regiones golpeadas por conflictos, pobreza, ausencia gubernamental y baja densidad poblacional.

5. Conclusión

El propósito de la investigación es encontrar la relación entre el volumen y características de las actividades de comercio internacional de los municipios de San Miguel - Colombia y Lago Agrio - Ecuador con los niveles de infraestructura de los dos municipios para el periodo entre 2014-2019. En ese sentido, para responder la pregunta de investigación se realizó, en primer lugar, una breve conceptualización relacionada con los términos usados, en segundo lugar, se describió las actividades comerciales y la oferta infraestructural con la que cuentan los territorios de San Miguel y Lago Agrio con el objetivo de evaluar la gestión de la administración pública, buscando analizar la gestión en obras públicas que se llevaron a cabo entre 2014-2019, las cuales conceden un punto de inicio para relacionar los flujos comerciales y niveles de infraestructura de los municipios o provincias. Por último, fue necesario realizar a una entrevista con un funcionario de la gobernación del departamento del Putumayo con el propósito de recoger información relacionada con el comercio y la infraestructura en la zona fronteriza para el desarrollo de este trabajo

La investigación, da cuenta que una infraestructura adecuada es altamente significativa para cualquier país, departamento o municipio cuando de actividades económicas se trata, porque permite a los territorios obtener un mayor grado de competitividad. De igual manera, una infraestructura apta permite suplir eficientemente los bienes y servicios necesarios para que los territorios puedan disminuir las brechas de desigualdad, apoyando la generación de empleo y por ende un mayor poder adquisitivo para las personas.

La infraestructura no solo incrementa la ventaja competitiva de los territorios, sino que, además, reduce los costos de producción de las actividades comerciales, agiliza el desarrollo local de las regiones, aumenta la generación de empleo y permite una expansión de la actividad comercial e incentiva la inversión privada y la acumulación de capital.

En el paso fronterizo entre Colombia – San Miguel y Ecuador – Lago Agrio es evidente cualitativamente visibilizar la diferencia en términos de desarrollo que ocasiona el nivel de infraestructura en cada región. En Lago Agrio, el uso adecuado de la asignación de presupuesto público junto con la ejecución de obras públicas ha facilitado el comercio nacional e internacional, permitiendo que los procesos de comercialización se lleven a cabo de una manera

eficaz y al menor costo posible, facultando al territorio ecuatoriano impulsar la economía, el desarrollo social y el comercio, poniendo estos como ejes centrales del desarrollo de la región.

Por otro lado, el panorama parece contrario en el territorio colombiano. La falta de inversión por parte del gobierno en esta zona periférica desencadena en un déficit de iniciativas para generar proyectos de impacto que beneficien en términos de infraestructura y comercio a la región. Así pues, las actividades internas de la región y la precaria asignación de presupuesto hacen que el municipio de San Miguel no tenga la capacidad financiera para llevar a cabo proyectos en infraestructura que dinamicen el comercio local y fronterizo.

Además, la carencia y dependencia de institucionalidad relacionada con los temas fronterizos en San Miguel hace que haya un desaprovechamiento del paso fronterizo. El desconocimiento de normas y la falta de una entidad en materia de frontera es uno de los motivos por los cuales el territorio colombiano no ha podido beneficiarse y por ende las actividades comerciales con Ecuador se llevan a cabo por medio de otros pasos fronterizos.

6. Bibliografía

- Acosta, G., Calfat, G., & Flores. (2006). Comercio e infraestructura en la Comunidad Andina. *CEPAL*, 45-60.
- Agencia EFE. (22 de Septiembre de 2019). *Lago Agrio, un rico y generoso paraíso que vive en la pobreza en Ecuador*. Obtenido de Agencia EFE:
<https://www.efe.com/efe/america/economia/lago-agrio-un-rico-y-generoso-paraiso-que-vive-en-la-pobreza-ecuador/20000011-4069655>
- Albuquerque, F., & Cortez, P. (2001). Desarrollo económico local y Descentralización en América Latina: Un análisis comparativo. *CEPAL*, 21.
- Alburquerque Llorens, F. (1997). Metodología para el desarrollo económico local, p. 313. Retrieved from <http://biblioteca.municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/klk.pdf>
- Alcaldía de Lago Agrio. (2015). Actualización del plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón de Lago Agrio 2014-2019. Ecuador: Lago Agrio.
- Alcaldía de San Miguel. (2016). Plan de Desarrollo Municipal de San Miguel 2016 – 2019. Amemos a San Miguel, el futuro es ahora. Colombia. San Miguel, Putumayo.
- Alcaldía de San Miguel. (2020). Plan de Desarrollo Municipal de San Miguel 2020 – 2023. Ahora sí, unidos por San Miguel. San Miguel, Putumayo.
- Cámara de Comercio del Putumayo. (2015). Estudio pre factibilidad zonas francas Putumayo. Resumen ejecutivo. Putumayo. Retrieved from <http://ccputumayo.org.co/site/wp-content/uploads/2016/02/RESUMEN-EJECUTIVO-estudio-prefactibilidad-Zonas-Francas-Putumayo.pdf>
- Cámara de Comercio del Putumayo. (2019). Comportamiento de la frontera Colombia – Ecuador. Colombia. Putumayo. Retrieved from <http://ccputumayo.org.co/site/wp-content/uploads/2019/12/Estudio-Frontera-2019-definitivo-24-12-2019.pdf>.
- Castro, V., Bilsborrow, R., & Gray, C. (2020). Cambios socioeconómicos en el siglo XXI en poblaciones indígenas amazónicas - Socioeconomic changes in the 21st century in indigenous Amazonian populations: Retos actuales. *Estudios Demográficos Y Urbanos*, 35(1 (103)), 83-116. doi:10.2307/26837663
- Cipoletta Tomassian, Georgina; Pérez Salas, Gabriel; Sánchez, R. (2010). Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales.

In *CEPAL Serie Recursos Naturales e Infraestructura*.
<https://doi.org/10.3989/arbor.2000.i653.1000>

Correa, G., & Rozas, P. (2006). Desarrollo de infraestructura: elementos para la toma de decisiones . *CEPAL* , 28.Fernández Puente, Adolfo C. y Perez González, Patricio.Integración comercial y crecimiento económico: una visión crítica. *Prob. Des* [online]. 2008, vol.39, n.152, pp.193-206. ISSN 0301-7036.

El Comercio. (29 de Noviembre de 2015). La caída del petróleo y el peso colombiano ahogan a Sucumbíos. *El Comercio*.

El comercio. (19 de Octubre de 2016). Sucumbíos dio un giro a su economía para salir de la crisis. *El Comercio*.

Fajardo, C. (2020). *Situación fronteriza en el Putumayo* [En persona]. Mocoa.

Fernández Puente, Adolfo C. y Perez González, Patricio. Integración comercial y crecimiento económico: una visión crítica. *Prob. Des* [online]. 2008, vol.39, n.152, pp.193-206. ISSN 0301-7036.

Frontera Amazónica Colombo - Ecuatoriana. (2016). *comercio*. Obtenido de Frontera Amazónica Colombo - Ecuatoriana: <http://fronteramazonica.com/web/03-comercio/>

García, Armando. (26 de noviembre de 2010). El comercio justo: ¿una alternativa de desarrollo local? *POLIS*, 7, 105-140.

Gonzales, E. (2019). Historia del comercio internacional 2019. Retrieved from <https://www.gaiaservicios.com/historia/la-historia-del-comercio-internacional/>

Helpman, E. (2014). El comercio internacional. FCE - Fondo de Cultura Económica. <https://elibro-net.hemeroteca.lasalle.edu.co/es/ereader/lasalle/110155?page=16>

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2012). Departamento del Putumayo. División Político Administrativa. Recuperado el 30 de 03 de 2020, de <http://contentmapas.didactalia.net/imagenes/Documentos/imgsem/34/34a2/34a2866b-436b-4707-82cd-61a2edb51331/ec67504e-5178-3cdc-2a13-472bf006b01d.jpg>

Lozano, E. (2012). La eficiencia en la ejecución de obras públicas: tarea pendiente en el camino hacia la competitividad regional — un enfoque desde el control gubernamental. *Revista TCEMG*, *Jul-Ago-Se*, 112–129. Retrieved from

- <http://revista.tce.mg.gov.br/Content/Upload/Materia/1608.pdf>
- Lucioni, L. (2009). *La provisión de infraestructura en América Latina : tendencias, inversiones y financiamiento*. Retrieved from <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/5439>
- Ministerio de salud pública. (2017). *Gobierno entregó consulta externa de Hospital de Lago Agrio e inauguró nuevo Hospital en Yantzaza*. Quito: Gobierno de Ecuador.
- Ministerio de educación de Ecuador. (2019). *Informe de Rendición de Cuentas Coordinación Zonal 1 Enero – Diciembre 2018*. Quito: Ministerio de educación.
- OMC. (2004). *Informe sobre el comercio mundial 2004*. 124–161. Retrieved from https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/wtr04_2b_s.pdf.
- Paredes, M., Giller, D., Castro, J., Aragol, Y., García, M., & Barbosa, F. (2017). FRONTERAS Y SEGURIDAD EN EL NUEVO REGIONALISMO ESTRATÉGICO. In *Desafíos, perspectivas y horizontes de la integración en América Latina y el Caribe.-- (Becas de investigación [recurso electrónico])*: Actualidad del pensamiento de Ruy Mauro Marini (pp. 197-256). Argentina: CLACSO. Retrieved March 3, 2021, from <http://www.jstor.org/stable/j.ctvn96g6v.7>.
- Presidencia de la republica del Ecuador*. (2014). Obtenido de <https://www.presidencia.gob.ec/58-puentes-construyo-el-gobierno-nacional-en-sucumbios/>.
- Puente, A., & González, P. (2008). Integración comercial y crecimiento económico: Una visión crítica. *Problemas Del Desarrollo*, 39(152), 193-206. Retrieved January 24, 2020, from www.jstor.org/stable/43840075.
- Rendón, J. J. G. (2007). ¿Existe una relación entre inversión e infraestructura de transporte y crecimiento económico? *Ecos de Economía*, 25, 63–78.
- Reyes, G. E. (2009). Comercio y desarrollo: Bases conceptuales y enfoque para américa latina y el caribe. Retrieved from <https://ebookcentral-proquest-com.hemeroteca.lasalle.edu.co>
- Rozas, P., & Ricardo, S. (2004). *Serie recursos naturales e infraestructura serie No. 75 - Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: Revisión conceptual*.
- Secretaria de Salud Departamental. (2014). Reorganización de la red de prestación de servicios de salud del Departamento del Putumayo. Colombia. Putumayo. Consultado el 03 de

junio de 2020. Retrieved from
https://saludputumayo.gov.co/images/documentos/calidad/documento_REDPUTUMAYO.pdf

Vásquez Barquero, Antonio. (Diciembre 2000). Desarrollo Endógeno y Globalización. EURE, XXVI, 1-28.

Vásquez Barquero, Antonio (2009). Desarrollo local, una estrategia para tiempos de crisis. Apuntes del CENES, XXVIII, 117-132.

Vassallo, J. M., & Izquierdo, R. (2010). *Infraestructura Pública y Participación Privada*. Retrieved from www.caf.com/publicaciones

CARTA DE RADICACIÓN

Bogotá, D.C, 12/04/2021

Señores:
Comité de Investigación
Programa de Negocios y Relaciones
Internacionales Universidad de La Salle
Ciudad. - Bogotá

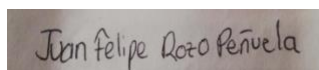
Asunto: Radicación Informe Final Proyecto de
Investigación disciplinar

Cordial saludo,

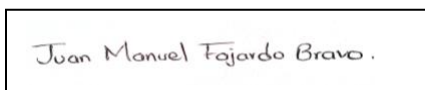
Por medio de la presente nosotros Juan Felipe Rozo Peñuela - 64151101, Juan Manuel Fajardo Bravo – 64151031, Jose Luis Martinez Gamboa – 64151371, en virtud de lo reglamentado en el Acuerdo de Facultad 002 de 2017, nos permitimos hacer entrega al comité de investigaciones del Programa de Negocios y Relaciones Internacionales de desarrollo de un proyecto investigativo disciplinar, con el trabajo Niveles de infraestructura y su relación con los flujos comerciales en la zona fronteriza entre Colombia (San Miguel) y Ecuador (Lago Agrio), trabajo que es asesorado por la profesora Suelen Emilia Castiblanco Moreno, y el cual reúne las condiciones necesarias para su evaluación ante las instancias correspondientes.

Quedamos atentos a sus consideraciones

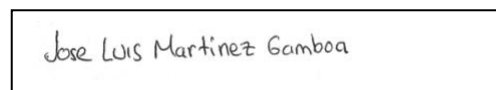
Respetuosamente:



Juan Felipe Rozo Peñuela
64151101
jrozo01@unisalle.edu.co



Juan Manuel Fajardo Bravo
64151031
jfajardo31@unisalle.edu.co



Jose Luis Martínez Gamboa
64151371
joselmartinez71@unisalle.edu.co



Suelen Emilia Castiblanco Moreno