

EDITORES

María Gabriela Ramos Barrera
José Wilmar Quintero Peña
Manuel Méndez Pinzón



INTEGRACIÓN LATINO AMERICANA

RETOS PARA LA REGIÓN Y COLOMBIA

INTEGRACIÓN LATINO AMERICANA

RETOS PARA LA REGIÓN Y COLOMBIA





© Institución Universitaria Politécnico
Grancolombiano

**Integración Latinoamericana:
retos para la región y Colombia**

E-ISBN: 978-958-5142-18-3
Digital ISBN: 978-958-5142-17-6

Editorial Politécnico Grancolombiano
Calle 61 No. 7 - 66
Tel: 7455555, Ext. 1516
Bogotá, Colombia

Editores:

María Gabriela Ramos Barrera
José Wilmar Quintero Peña
Manuel Méndez Pinzón

Autores:

Adela Margarita Vélez Rolón
Alejandra Pulido López
Alexander Balzán
Ana Milena Luengas Alarcón
Andrea Tatyhana Guerrero Robayo
Andrés Aguilera-Castillo
César Augusto Leal Alvarado
Cristian David Maldonado Pedroza
Diana María Burbano
Diego Neira Bermúdez
Edel Rocío Lasso Silva
Elman Román Torres Torres
Evelyn Ivonne Díaz Montaña
Johann Garcia López
José Wilmar Quintero-Peña
Juan David Arias Suárez
Kevin Smith Ordoñez Cetina
Manuel Méndez Pinzón
María Gabriela Ramos-Barrera
Rubén Darío Martínez Amado
Sandra Patricia Bello Rodríguez
Sonia Patricia Rojas Álvarez
Vanessa Cano Mejía
Vivian Jiseth Parra Velandia

Director Editorial:

Eduardo Norman Acevedo

Analista de producción editorial

Carlos Eduardo Daza Orozco

Corrección de estilo:

Hernán Darío Cadena

Diseño y armada electrónica:

Nelson Rocha Sánchez

¿Cómo citar este libro?

Ramos-Barrera, MG; Quintero-Peña, JW; Méndez-Pinzón, M. (2020). Integración Latinoamericana: retos para la región y Colombia. Bogotá: Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano.

No se permite la reproducción total o parcial de esta obra, ni su incorporación a un sistema informático, ni su tratamiento en cualquier forma o medio existentes o por existir, sin el permiso previo y por escrito de la Editorial de la Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano.

Para usos académicos y científicos, la Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano accede al licenciamiento **Creative Commons** del contenido de la obra con: Atribución – No comercial – Sin derivar - Compartir igual.

El contenido de esta publicación se puede citar o reproducir con propósitos académicos siempre y cuando se indique la fuente o procedencia.

Las opiniones expresadas son responsabilidad exclusiva del autor(es) y no constituye una postura institucional al respecto.

La Editorial del Politécnico Grancolombiano pertenece a la Asociación de Editoriales Universitarias de Colombia (ASEUC).

El proceso de **Gestión editorial y visibilidad en las Publicaciones** del Politécnico Grancolombiano se encuentra CERTIFICADO bajo los estándares de la norma ISO 9001: 2015 código de certificación ICONTEC: SC-CER660310

Creado en Colombia

Todos los derechos reservados

**INTEGRACIÓN
LATINO
AMERICANA**
RETOS PARA LA REGIÓN Y COLOMBIA

EDITORES

María Gabriela Ramos Barrera
José Wilmar Quintero Peña
Manuel Méndez Pinzón

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	7
PARTE I RETOS DE LA REGIÓN	10
Capítulo 1 • Infraestructura de Transporte en América Latina y el Caribe <i>Sandra Patricia Bello Rodriguez y Elman Román Torres Torres</i>	12
Capítulo 2 • Cambio Tecnológico, Automatización, Innovación y Mercado Laboral en América Latina: Un nuevo reto para la integración regional <i>Andrés Aguilera-Castillo, María Gabriela Ramos-Barrera y José Wilmar Quintero-Peña</i>	26
Capítulo 3 • Fintech en América Latina como estrategia de integración regional <i>Edel Rocío Lasso Silva y Sonia Patricia Rojas Álvarez</i>	38
Capítulo 4 • Movilidad de Activos Financieros de Renta Variable en El Mila: Análisis de profundidad de integración del mercado <i>Johann Garcia López, Cristian David Maldonado Pedroza y Rubén Darío Martínez Amado</i>	56
Capítulo 5 • Integración Contable Latinoamericana: Retos y Obstáculos Para El Mundo de los negocios en el marco de las normas internacionales de información financiera <i>Juan David Arias Suárez y Vanessa Cano Mejía</i>	72
Capítulo 6 • La Gestión de Los Recursos Naturales como elemento de conectividad a partir de las relaciones entre capital natural y sostenibilidad en los territorios <i>Evelyn Ivonne Díaz Montaña</i>	86
Capítulo 7 • Hambre y Seguridad Alimentaria, desafío de la Agenda 2030. Una mirada desde la Integración Latinoamericana <i>Adela Margarita Vélez Rolón, Alejandra Pulido López, Diego Neira Bermúdez y Manuel Méndez Pinzón</i>	106

PARTE II	
LOS RETOS PARA LA INTEGRACIÓN DE COLOMBIA	120
Capítulo 8 • Innovación: un componente esencial de la infraestructura de transporte vial para incrementar los niveles de competitividad de Colombia en la Alianza del Pacífico	122
<i>Vivian Jiseth Parra Velandia y Kevin Smith Ordoñez Cetina</i>	
Capítulo 9 • Competitividad del Sector Agropecuario de Colombia frente a procesos de integración regional	136
<i>Andrea Tatyhana Guerrero Robayo y César Augusto Leal Alvarado</i>	
Capítulo 10 • El Papel del Turismo en la integración latinoamericana: nuevos retos y perspectivas regionales	154
<i>Ana Milena Luengas Alarcón y Diana María Burbano</i>	
Capítulo 11 • Complementariedad comercial de Colombia: Oportunidades de crecimiento en la CAN y la AP	170
<i>María Gabriela Ramos-Barrera, Andrés Aguilera-Castillo y Alexander Balzán</i>	





INTRODUCCIÓN

El nuevo escenario de la economía está modificando los determinantes de la competitividad. Por ejemplo, existen cambios tecnológicos que transforman la manera de intercambiar, y se han incrementado las medidas proteccionistas en los mercados de mayor envergadura a nivel mundial. Por ello, es necesario discernir sobre los retos de la región en una nueva época, caracterizada no solo por la globalización, sino por una rapidez en el comercio que avanza con mayor ritmo que las regulaciones de los acuerdos comerciales.

Considerando lo anterior, el libro Integración latinoamericana: retos para la región y para Colombia, se convierte en un segundo espacio de divulgación académica originado desde la Facultad de Negocios, Gestión y Sostenibilidad.

La primera parte se inicia con el capítulo “Infraestructura de transporte en América Latina y el Caribe”, elaborado por Sandra Bello y Elman Torres; muestra la importancia de la cadena logística en el comercio internacional en los contextos de integración económica de América Latina, como elemento fundamental en la mejora de la productividad de las empresas exportadoras de la región.

Seguidamente, Andrés Aguilera-Castillo, María Gabriela Ramos-Barrera y José Wilmar Quintero-Peña, en el capítulo “Cambio tecnológico, automatización, innovación y mercado laboral en América Latina: un nuevo reto para la integración regional”, analizan cómo los cambios tecnológicos en conjunción con los procesos de automatización presentan un desafío complejo que no solo se están convirtiendo en una forma prevalente de producción y creación de valor, sino que, además, pueden generar consecuencias indeseadas como el desempleo.

En el capítulo tercero, “Fintech en América Latina como estrategia de integración regional”, Edel Rocío Lasso Silva y Sonia Patricia Rojas Álvarez explican cómo las nuevas tecnologías digitales se han transformado en herramientas para mejorar la prestación de servicios de las actividades financieras, dados los cambios generados por la globalización. Sin embargo, a pesar del crecimiento de la industria de Fintech en el Mercosur y la Alianza del Pacífico, concluyen que el reto principal es conseguir la convergencia de regulaciones y el diseño de objetivos comunes entre los países miembros.

Continuando con el análisis de políticas financieras, Rubén Darío Martínez, Cristian Maldonado y Johan García, en su capítulo “Movilidad de activos financieros de renta variable en el MILA: análisis de profundidad de integración del mercado”, estudian los retos del Mercado Integrado Latinoamericano, MILA, que buscaba generar alternativas de inversión en la región. Si bien los autores reconocen que el MILA diversificó las opciones de inversión e instrumentos financieros, finalizan su estudio al afirmar que en este mercado la falta de políticas comunes en términos tributarios, de costos de transacción y de regulación, ha constituido la principal barrera que enfrentan los inversionistas, por lo que el volumen de negocios esperados no se ha podido alcanzar.

Seguidamente, en el capítulo cinco “Integración contable latinoamericana: retos y obstáculos para el mundo de los negocios en el marco de las Normas internacionales de información financiera”, Juan David Arias Suárez y Vanessa Cano Mejía, exponen la idea de una integración contable latinoamericana como opción de reivindicación y reconstrucción del sentir-pensar latinoamericano en el ejercicio profesional y como base académica para generar una alianza de los contables en pro del fortalecimiento disciplinar, normativo y praxiológico de la contabilidad.

El capítulo “La gestión de los recursos naturales como elemento de conectividad a partir de las relaciones entre capital natural y sostenibilidad en los territorios”, elaborado por Evelyn Díaz, resalta algunos conceptos importantes para trabajar y gestionar problemas ambientales en contextos de alta complejidad, como el latinoamericano. Concluye que se requiere cambiar la percepción y el entendimiento del capital natural como un sistema interconectado, de tal forma que se pueda desenlazar la dualidad hombre-naturaleza implicando una renovación religiosa y cultural.

Para cerrar la discusión sobre los principales retos que enfrenta la región, Adela Vélez, Alejandra Pulido, Diego Neira y Manuel Méndez, en su capítulo “Hambre y seguridad alimentaria, desafío de la Agenda 2030. Una mirada desde la integración latinoamericana”, analizan cómo a partir de las políticas para el mejoramiento de la seguridad alimentaria, no solo desde la calidad de vida de las personas, sino desde el posicionamiento del bloque regional, se puede lograr la competitividad y el desarrollo que apunta también al capital humano acorde con el cumplimiento de la Agenda 2030.



De esta manera, la segunda parte del libro se centra en los principales retos que trae la integración regional para Colombia.

En el capítulo ocho, “Innovación: un componente esencial de la infraestructura de transporte vial para incrementar los niveles de competitividad de Colombia en la Alianza del Pacífico”, Kevin Ordoñez y Vivian Parra analizan, mediante la estimación del modelo gravitacional de comercio, el aporte de la innovación tecnológica dentro de la infraestructura vial de la Alianza del Pacífico, concluyendo que Colombia mantiene un rezago importante frente a sus socios comerciales.

Por otro lado, Andrea Guerrero y César Leal señalan en su capítulo “Competitividad del sector agropecuario de Colombia frente a procesos de integración regional” que, aunque el sector con mayor trayectoria a través de la historia ha sido el sector agropecuario, la baja competitividad de los productos que lo componen ha sido una característica constante que ha afectado tanto al mercado nacional como internacional. Por ello, los procesos con miras a la integración regional se convierten en una oportunidad para estimular la creación de factores transferibles que ayuden a cambiar la tendencia del sector y fortalecer sus procesos productivos y competitivos.

A continuación, en el capítulo diez “El papel del turismo en la integración latinoamericana: nuevos retos y perspectivas regionales”, las profesoras Ana Luengas y Diana Burbano consideran los aportes y beneficios que se generan para cada una de las partes que conforman en el proceso de desarrollo económico y social, con el fin de identificar las oportunidades que permitirían el desarrollo de Colombia desde la participación en la integración.

Finalmente, para cerrar la investigación, María Gabriela Ramos-Barrera, Andrés Aguilera y Alexander Balzán, en el capítulo “Complementariedad comercial de Colombia: oportunidades de crecimiento en la CAN y en la AP”, tomando en consideración el índice de complementariedad comercial estiman la pertinencia de la integración de Colombia con la Comunidad Andina, CAN, en términos comparativos con la Alianza del Pacífico, AP, concluyendo que la estrategia comercial de Colombia debería apuntar hacia la cercanía con la AP, dada la complementariedad comercial presente, disminuyendo su participación dentro de las actividades de la CAN, cuyo estancamiento institucional ha debilitado los beneficios del proceso de integración.

PARTE I



RETOS DE..

LA REGIÓN



CAPÍTULO 1

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

SANDRA PATRICIA BELLO RODRIGUEZ¹
Y ELMAN ROMÁN TORRES TORRES²

Introducción

Los primeros estudios sobre comercio internacional se deben a Thomas Mun, director de la Compañía Inglesa de las Indias Orientales para 1664, quien en su trabajo *El tesoro de Inglaterra creado por el comercio exterior* aseguraba que el comercio era la única manera de aumentar la riqueza del país. Como doctrina relacionada con el comercio internacional, los mercantilistas –con su idea de lograr una balanza comercial favorable y atesoramiento de metales preciosos– proporcionan los primeros diseños elaborados del fenómeno de los intercambios internacionales.

1. Matemática, Universidad Nacional de Colombia. Magistra en Economía, Pontificia Universidad Javeriana.
2. Ingeniero eléctrico, Universidad Nacional de Colombia. Magíster en Economía, Pontificia Universidad Javeriana.



Después, las teorías se van sucediendo: Richard Cantillon introduce la consideración de los peligros de inflación interna que puede desencadenar la acumulación de oro obtenida por una balanza comercial favorable; Adam Smith y David Ricardo plantean las causas por las que se origina el comercio internacional; Smith hace hincapié en los costes absolutos de cada uno de los países como factor explicativo de los intercambios y Ricardo analiza la creación de flujos comerciales por medio de la teoría de costes comparativos; por su parte, John Stuart Mill analiza con su teoría de demandas recíprocas hasta qué punto llegará el intercambio de mercancías. Así, se van esbozando diferentes teorías sobre la creación de intercambios entre países y sobre el mecanismo que permite determinar las ganancias mediante los intercambios. Autores como Francis Edgeworth, Alfred Marshall, Frank Taussig, Charles Bastable y otros depuraron la teoría del comercio internacional.

De esta manera, los beneficios del comercio internacional han sido bien documentados e incluyen mercados ampliados para exportadores con mejores economías de escala, precios más bajos para importar bienes, mayor calidad y opciones de bienes y servicios, y creación de empleo en los sectores industrial, de distribución y de transporte. Su extensión –ya sea en valor o volumen–, es una expresión abstracta de la cantidad de bienes que se intercambian, en oposición a los flujos físicos reales que respaldan el comercio. Por ello, en el comercio internacional el transporte de carga ha sido y es pieza fundamental en el desarrollo de las economías. La necesidad de movimiento ha sido considerada tradicionalmente como la causa final de la demanda de transporte: los bienes se producen en un sitio y se consumen en otro; las personas viven en un determinado lugar y trabajan en otro, y así sucesivamente (Barbero, 2010).

Por ende, la realización física del comercio internacional requiere una cadena de transporte, es decir, una serie de actividades logísticas que organicen formas de transporte y terminales como, por ejemplo, los sistemas ferroviario, marítimo y por carretera, que proporcionen continuidad a lo largo de la cadena de suministro en un conjunto de etapas. Considerando lo anterior, es pertinente analizar la infraestructura del transporte en América Latina y el Caribe. Para ello, en el primer apartado de este capítulo se describe el sector en la región; en un segundo punto se exponen las limitantes y las iniciativas de la región en el tema, para luego esbozar una discusión en torno a los costos y el financiamiento como elementos clave de la integración en infraestructura para, finalmente, mostrar algunas conclusiones.

La conexión en América Latina y el Caribe

Importancia de la actividad portuaria

A nivel mundial, solo el 16% de las relaciones comerciales implican conexiones directas entre puertos, por lo que el transbordo es un aspecto fundamental de las redes de transporte marítimo, lo que implica que el traslado físico de las mercancías entre regiones requiere una cadena de transporte que organice terminales y proporcione continuidad a lo largo de la cadena de suministro.

En la realidad operacional de las formas de transporte y las terminales, el comercio internacional es una serie de flujos físicos que pueden no utilizar la ruta más directa, sino la ruta de menor resistencia (que a menudo es la menos costosa). La existencia de corredores interiores, donde las economías de escala son más efectivas, da forma a la estructura de los flujos de carga y también a la selección del puerto de salida, que a menudo son el resultado de una inversión sustancial en infraestructura de transporte coordinada por políticas públicas.

Por ello, los centros de transbordo se han convertido en ubicaciones intermedias estratégicas que ayudan a consolidar los flujos marítimos y a conectar diferentes sistemas de circulación, mientras que los centros de distribución juegan un papel importante en los flujos físicos, porque pueden actuar como amortiguadores para ayudar a conciliar los requisitos temporales y espaciales de la demanda.

En este contexto, en América Latina y el Caribe los puertos se han convertido en una importante plataforma comercial y logística cuyo nivel de actividad refleja no solo la intensidad del uso de su infraestructura, sino también las capacidades logísticas establecidas para respaldar sus operaciones. Dentro de estos puertos, la mayor parte del desarrollo en logística se está llevando a cabo en la carga en contenedores, especialmente porque involucran una amplia gama de productos, muchos de alto valor agregado. Por lo tanto, la distribución de carga opera en mercados definidos por rangos marítimos y zonas de influencia portuarias donde el sistema marítimo se compone de gamas, cada una con su sistema de distribución de carga y logística distinto.

El subsistema del Caribe tiene zonas de influencia pequeñas e interiores comúnmente indisputables, lo que implica un potencial de crecimiento limitado, con algunas excepciones como Cuba, Venezuela y Colombia. La naturaleza y el alcance del tráfico de carga están relacionados con el nivel de actividades económicas en cada lugar. Por ejemplo, el sector turístico, que generalmente está bien desarrollado en la mayoría de las islas del Caribe, requiere un volumen variado y significativo de importaciones que necesitan capacidades logísticas y de distribución. La distribución tiende a centrarse en el puerto, y son un desafío para las pequeñas economías de escala debido al tamaño limitado del mercado de la mayoría de las islas. El principal impulsor del crecimiento es el transbordo por medio del Canal de Panamá, impulsor fundamental de este negocio.



Por otro lado, el subsistema de las costas este y oeste de Sudamérica no está integrado, porque ambas costas se encuentran en diferentes jurisdicciones –tráfico transfronterizo- y existen dificultades físicas para atender el interior. Las conexiones ferroviarias interiores tienden a ser pobres o inexistentes; cuando están presentes simplemente vinculan una puerta de enlace y algunos centros de carga interior. La mayoría de los puertos no están conectados directamente a las líneas de navegación de alta mar, sino por medio de servicios costeros a los principales centros de transbordo como Santos, Buenos Aires o Callao.

A pesar de estas adversidades, el transporte marítimo –que constituye el 99% del comercio mundial en peso- ha visto disminuir sus costos constantemente durante los últimos 30 años, en gran parte mediante el uso de contenedores y el advenimiento de embarcaciones más grandes que las posteriores a Panamax –las post-Panamax- (los barcos de la clase Panamax son aquellos diseñados para ajustarse a las dimensiones máximas permitidas para el tránsito por las antiguas esclusas del canal de Panamá). Particularmente, el crecimiento neto del tráfico en contenedores en el rango marítimo y los niveles portuarios revela cambios significativos en la dinámica portuaria en los últimos años (BID, 2018). Sin embargo, el crecimiento está lejos de ser uniforme y ha beneficiado principalmente a los puertos más grandes de América Latina.

En México, por ejemplo, se produjo un notable crecimiento en la costa del Pacífico, particularmente en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas (CEPAL, 2018). Este crecimiento se debió, en parte, al creciente nivel de consumo en la economía mexicana, pero también al mayor uso de los puertos mexicanos de la costa oeste para acceder al interior de América del Norte. Los puertos mexicanos ofrecen menores costos laborales y menos congestión, además, sus profundidades –de hasta 18 metros- permiten contenedores más grandes.

Para el caso de Panamá, el crecimiento del comercio marítimo, específicamente de bienes manufacturados o semi-manufacturados originarios del este de Asia, ha sido uno de los principales impulsores de la expansión del Canal, pues ha obligado a los puertos caribeños (Terminal Internacional de Manzanillo, Cristóbal y Terminal de Contenedores de Colón) y del Pacífico (Balboa), a continuar agregando capacidad para garantizar el nivel de servicio y la productividad de la terminal requeridos para la rentabilidad de estas cargas.

Los puertos restantes en la región han planeado proyectos de expansión o modernización que también pueden ser de interés, dado que abarcan desde granos y otras instalaciones de sólidos a granel hasta proyectos de importación de gas natural licuado junto con la generación de energía y terminales de carga general -nuevos o modernizados-.

El desempeño logístico de la región

El volumen de información sobre logística y competitividad está creciendo, sin embargo, el desarrollo de un sistema métrico comparativo y la medición asociada para servicios logísticos en envíos internacionales es un proceso cada vez más complejo dada la naturaleza de los servicios, la variedad de los procedimientos involucrados y sus muchas combinaciones. Como la cadena de suministro utiliza diferentes modos de transporte, y la fragmentación de la producción en diferentes países aumenta la cantidad de carga en circulación, medir el rendimiento logístico tampoco es tarea fácil ni está a salvo de controversias.

El Logistics Performance Index –LPI³– elaborado por el Banco Mundial, utiliza indicadores que cubren siete áreas: desempeño aduanero, infraestructura, envíos internacionales, competencia logística, puntualidad, seguimiento y localización, y costos de logística nacional. De las 160 naciones clasificadas en 2018, los países de la región ocupan posiciones que van desde la 34 (Chile) a la 153 (Haití), lo que muestra una variación significativa en el desempeño logístico de la región. Como bloque, América Latina ocupa un lugar bajo en el LPI, más cerca del África subsahariana que de Asia Oriental. La desagregación del LPI general de la región muestra que este desempeño deslucido se debe a los ineficientes procesos de despacho de aduanas y a la mala infraestructura de comercio y transporte, donde las disparidades de país a país son significativas, como resume la Tabla 1.

Tabla 1. Índice de desempeño logístico, 2018

Región	Índice de desempeño	Región	Índice de desempeño
Chile	3,28	Rep. Dominicana	2,68
Panamá	3,26	El Salvador	2,66
Europa y Asia Central	3,23	Costa Rica	2,64
México	3,08	Nicaragua	2,56
Brasil	3,02	Honduras	2,56
Argentina	2,93	Guatemala	2,51
Ecuador	2,82	África Subsahariana	2,41
Colombia	2,81	Venezuela (RB)	2,37
Perú	2,78	Bolivia	2,36
Paraguay	2,70	Cuba	2,23
		Haití	2,02

Fuente: Banco Mundial (2018).

3. Herramienta de evaluación comparativa creada para ayudar a los países a identificar los desafíos y oportunidades que enfrentan en su desempeño en logística comercial y lo que pueden hacer para mejorarla.



Por otro lado, los datos del Doing Business del Banco Mundial muestran que América Latina tiene costos más altos y tiempos de exportación más largos que Asia oriental y costos más altos que Asia meridional, pero costos más bajos y tiempos más cortos que otras regiones en desarrollo. Igualmente, el Índice de Atracción de Inversiones Privadas en Infraestructura del Foro Económico Mundial, que evalúa los principales impulsores de la inversión privada en proyectos de infraestructura para puertos, aeropuertos, carreteras y electricidad, muestra que Chile tiene el puesto más alto en la región, seguido de Brasil, Colombia y Perú, mientras que los lugares inferiores están ocupados por Venezuela, Bolivia y República Dominicana. Finalmente, acorde con el Índice de Brecha de Calidad de Infraestructura, Bolivia, Perú y Colombia tienen las mayores brechas, y los sectores de infraestructura más desarrollados en la región son Chile, El Salvador y México.

Considerando lo anterior, se pueden resaltar como factores que han limitado el desempeño logístico de la región, los que se discuten a continuación:

Durante las últimas décadas, los costos de transporte han fluctuado debido a cambios en el precio de los combustibles, el sistema de carreteras que presenta un alto flujo de vehículos tanto de carga como particular, los marcos regulatorios desiguales en los que se desarrollan muchas industrias, el acelerado desgaste de las carreteras contra el lento mantenimiento de las mismas, la diferencia entre las cantidades y medidas de los carriles, y crecientes preocupaciones sobre los costos de seguridad.

A lo anterior se le añade todos los trámites y procedimientos que se presentan en los controles de frontera dada la heterogeneidad de las regulaciones en cada uno de los países. "Los costos y los tiempos involucrados pueden anular cualquier beneficio que se logre con grandes inversiones en infraestructura" (Barbero, 2010). En el caso de Colombia, Chile, Perú, Paraguay, Brasil y Bolivia, esta es una variable de gran relevancia, dado que su extensión geográfica es muy grande, y gran parte de su población se encuentra lejos de las costas, por lo tanto, el uso del transporte terrestre es de primera necesidad.

Por otro lado, el transporte aéreo se ha caracterizado por los desarrollos tecnológicos, el poder de monopolio de los grandes operadores estatales y las fluctuaciones de precios en función del producto que se envía; mientras que los mercados marítimos han tenido una competencia limitada debido a los altos costos de entrada al mercado, agravados por la indivisibilidad de las instalaciones de infraestructura al proporcionar servicios de transporte. Como resultado, los mercados para estos servicios rara vez son competitivos y, generalmente, resultan en infraestructuras portuarias y aeroportuarias de propiedad del Estado.

También es importante destacar que los patrones del comercio mundial cambian constantemente debido a los avances tecnológicos, incluidos los del área de servicios logísticos y de transporte, por lo que a medida que las tecnologías para la producción manufacturera se han vuelto más disponibles (asequibles y accesibles), el comercio de bienes intermedios y finales ha aumentado, creando mayores oportunidades para que los países

obtengan beneficios de la especialización. Por ello, la tecnología es también una variable relevante en el comercio internacional, pues facilita el seguimiento de la carga para todos los agentes involucrados, así como planificar de manera eficiente las rutas de envío y entrega. Sin embargo, si no se tiene homogeneidad en trámites y documentación, la eficiencia e inmediatez que se alcanza con la tecnología se ve opacada por la "tramitología" para alinear la información.

Integración del transporte en América Latina

Limitaciones desde la integración regional

Durante la década de 1970, la región experimentó altos niveles de inversión en infraestructura en relación con otras regiones, alcanzando una mayor cobertura de infraestructura productiva que Asia oriental en la década de 1980. Pero después de experimentar una década de ajustes económicos –con ganancias sustanciales en infraestructura de transporte específicamente–, solo surgieron los servicios logísticos en la década de 1990. Hoy, muchas de estas ganancias se han revertido rápidamente. Las exportaciones de la región, con su dependencia de abundantes recursos naturales –incluida una relación peso-valor mucho más alta que muchos bienes intensivos en capital– y la proximidad a los mercados más grandes del mundo, son mucho más intensivas en transporte que las exportaciones de la competencia. Por lo tanto, los países del área, cuyas economías dependen principalmente de la exportación de materias primas grandes y voluminosas, están más expuestos a los cambios en la demanda y son más sensibles a la calidad y cantidad de su infraestructura de transporte.

Por tanto, a medida que los países aumentan su comercio de bienes manufacturados y las cadenas de suministro se integran verticalmente en un proceso de producción global, los patrones de comercio internacional reflejan un mayor comercio con mercados vecinos con capacidades similares de producción y consumo. Sin embargo, la falta de mercados integrados y bien regulados crea desincentivos para que las inversiones proporcionen transformación en la infraestructura y en el desarrollo de nuevos servicios de transporte.

Aunque en las primeras etapas es más probable la concentración del mercado –dados los altos costos fijos asociados con los proyectos de transporte–, a medida que las economías espaciales profundizan, los incentivos para que las fuerzas competitivas entren al mercado se hacen más evidentes. Por lo tanto, sin una política pública centrada en las posibilidades apropiadas para explotar estos vínculos, seguirá comprometida la capacidad de los países de la región para competir a nivel mundial.



Por ejemplo, las empresas son testigos de retrasos en las existencias de inventarios, un área de especial preocupación para los países que dependen de las exportaciones de recursos naturales voluminosos con una vida útil corta, como es el caso de muchos países de la región. Los costos implícitos de mantener inventarios mediante capital inmovilizado, aumentos en los costos unitarios y disminución de la competitividad pueden ser perjudiciales para el desarrollo de los sectores de exportación y aumentan los retrasos en los envíos. Si bien las empresas estadounidenses suelen tener inventarios de alrededor del 15% del PIB, los inventarios en América Latina a menudo son el doble; además, si la tasa de interés para financiar las tenencias es entre 15 y 20%, el costo para una economía de existencias de inventario adicionales es más del 2% del PIB. Lo que implica la urgencia de trabajar desde una voluntad integrada para minimizar los retrasos en los puertos regionales.

Sumado a lo anterior, es importante destacar que la caída de los costos de comunicación y transporte ha llevado a una fragmentación de los procesos de producción, la globalización de la cadena de suministro y la externalización de la producción intermedia y ciertos servicios en todos los países. Inicialmente, estos procesos fueron impulsados por los bajos costos salariales, pero los servicios de transporte internacional que se refuerzan mutuamente y los ciclos de producción más cortos comienzan a superar los ahorros salariales, lo que provoca una mayor reubicación, situación en donde prima la importancia de la integración regional. En este sentido, la noción de una interdependencia mutua entre el comercio y el transporte es fundamental para el enigma de la logística de carga y el favorecimiento del comercio.

En general, un renovado enfoque en las medidas de favorecimiento del comercio se ha vuelto cada vez más importante para la agenda comercial de la región, ya que las restricciones comerciales tradicionales se han reducido sustancialmente y los beneficios no se han alcanzado plenamente. Además, por medio de una mayor coordinación y armonización de los procedimientos aduaneros y fronterizos, el favorecimiento del comercio apoya los esfuerzos hacia una mayor integración regional. Del mismo modo, estas medidas tienden a mejorar la eficiencia de las agencias de recaudación de ingresos y están asociadas con un aumento de los ingresos del gobierno, al mismo tiempo que incorporan al sector privado en las actividades productivas.

Los procesos más cortos en la cadena de suministro –incluido el método de producción *justo a tiempo* y la subcontratación o tercerización de los procedimientos logísticos–, han preparado el escenario para mejoras sustanciales en la modernización de la cadena de suministro y la gestión logística. Sin embargo, sin un enfoque renovado en los costos comerciales no relacionados con las políticas y la relevancia de la logística de carga y la infraestructura de transporte especializada para la agenda de favorecimiento del comercio, los países de la región continuarán siendo excluidos de las redes de producción y comercio que se auto refuerzan.

Iniciativas de integración regional

Las ganancias potenciales de las economías espaciales en áreas remotas son limitadas debido a la coordinación altamente compleja necesaria a nivel regional. No obstante, actualmente se están realizando varios esfuerzos, incluido el desarrollo de corredores estratégicos como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana –IIRSA-, del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento –COSIPLAN- y el Proyecto Mesoamérica.

IIRSA ha abarcado 562 proyectos de infraestructura por un total de más de 198 mil millones de dólares. Se originó en 2000 con el fin de avanzar en la integración física del continente sudamericano. Es un mecanismo institucional para la coordinación intergubernamental que incorpora enfoques metodológicos novedosos, desarrollando una visión estratégica a nivel de infraestructura para alinear la cartera regional de proyectos por medio de una mayor coordinación y armonización de estándares y servicios de cruce de fronteras, así como la inversión en la misma.

Esto se lleva a cabo mediante la identificación de diez corredores subregionales estratégicos para el desarrollo de infraestructura entre países, que se complementan con iniciativas clave destinadas a liberar sinergias potenciales de economías de escala en transporte y transferencia de conocimiento, al tiempo que enfatizan los procedimientos de monitoreo y evaluación para recuperar lecciones aprendidas importantes y mejorar el desempeño futuro. Como resultado, IIRSA ha identificado procesos clave para la integración que requieren una armonización en normativa, como la regulación de los mercados de transporte y energía, la infraestructura de las tecnologías de la información y la comunicación y la gestión del cruce de fronteras.

Es importante destacar que la estructura financiera establecida por IIRSA ha ayudado a incorporar al sector privado las inversiones en transporte con el respaldo de la financiación multilateral regional. El BID, la Corporación Andina de Fomento y el Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata –FONPLATA-, apoyan más del 25% de la inversión total requerida por los proyectos actualmente en curso o finalizados –alrededor del 70% de toda la cartera-. Además, el 46% de su capital financiero proviene del sector público, el 35% de alianzas público-privadas –APP- y el 19% del sector privado.

Finalmente, IIRSA ha profundizado en el desarrollo de metodologías para proyectos de integración con mayores evaluaciones económicas de proyectos transnacionales, evaluaciones ambientales estratégicas, integración productiva y logística, y desarrollo de mapas digitales y sistemas de información geográfica. Así, la integración productiva se ha desarrollado aún más aprovechando los posibles vínculos entre la eliminación de barreras físicas y una mayor integración logística y económica, ampliando la escala de producción y mercados, promoviendo la competitividad y aprovechando las economías de aglomeración.



Por otro lado, en 2008, el Proyecto Mesoamérica nació del Plan Puebla-Panamá original (establecido en 2001), como un esfuerzo por integrar el Corredor Centroamericano y México mediante proyectos sociales y de infraestructura. Actualmente, el proyecto incluye nueve países, desde México hasta Colombia, coordinando más de 100 proyectos de integración regional por valor de 8 mil millones de dólares. Es importante destacar que la iniciativa busca ir de la integración física de los países participantes –y en el área del favorecimiento del comercio-, a una mayor inversión en servicios sociales, como salud, educación y protección del medio ambiente.

Como resultado de estos esfuerzos, se han evidenciado fuertes sinergias en los proyectos de integración, particularmente en los países más pequeños, donde la infraestructura ha sido tradicionalmente un cuello de botella. También se ha integrado otras iniciativas regionales, como el Sistema de la Integración Centroamericana, al tiempo que atrae la participación multilateral del BID, el Banco Centroamericano de Integración Económica, la Corporación Andina de Fomento y la Secretaría de Integración Económica Centroamericana –SIECA-.

Adicionalmente, hay dos grandes proyectos de expansión en marcha fuera de Panamá, ambos iniciados por APM Terminals, propiedad del grupo AP Möller de Dinamarca. Ubicadas en Moín, Costa Rica, en el Atlántico y Puerto Quetzal, Guatemala, en el Pacífico; ambas terminales APM están diseñadas como instalaciones avanzadas de exportación de fruta fresca que tienen capacidades significativas para la carga en contenedores en general. Ambos proyectos se están construyendo en fases –las iniciales ahora en curso-. Dada la naturaleza de los *puertos de distribución y enlace o redes de sistemas radiales* o modelo de distribución *Hub and Spoke* del envío moderno de contenedores, es probable que estas grandes instalaciones puedan eventualmente extraer carga de puertos regionales más pequeños, aunque es demasiado pronto para determinar cuáles pueden ser los efectos, y el éxito final de este sistema *Hub and Spoke* en Centroamérica puede verse obstaculizado por la falta de infraestructura vial adecuada y dificultades en los cruces fronterizos.

Finalmente, como complemento a las iniciativas anteriores, y en adición al Ferrocarril del Canal de Panamá, actualmente se discute un proyecto para extender el ferrocarril norteamericano a Guatemala. Este proyecto puede ser exitoso, ya que es una continuación de la línea ferroviaria que conecta todo el camino desde Canadá a México, lo que revitalizaría el transporte de carga ferroviaria procedente de América del Norte. Este proyecto se complementarían con la modernización del cruce fronterizo de Tecún Umán en un centro logístico y terminal intermodal para el tráfico ferroviario y de camiones que une Canadá, México, Estados Unidos, Guatemala y el resto de América Central.

Costos, financiamiento e infraestructura: una discusión central

En general, los indicadores de desempeño logístico muestran que en los países de América Latina y el Caribe persisten servicios de transporte deficientes y de grandes costos financieros necesarios para mantener las existencias a un nivel eficiente, lo que afecta la capacidad de las empresas para racionalizar los procesos internos. La incorporación de medidas específicas orientadas hacia el transporte en el favorecimiento del comercio se ha convertido en una iniciativa política clave para mejorar las futuras ganancias. Las actividades incluyen tanto los servicios prestados por el Estado, como el flujo de carga interna y externa, por lo que las medidas de favorecimiento del comercio –centradas en procedimientos aduaneros y entornos reglamentarios- pueden conducir a controles mejorados, costos administrativos reducidos y una mayor cooperación entre los sectores público y privado, incluso cuando la aplicación de estas medidas implica costos.

En este sentido, a partir de la regulación integrada de la infraestructura y la provisión de servicios de transporte bien desarrollados, se necesita un enfoque robusto y estratégico para permitir una mejor calidad de los servicios de transporte. Para el comercio de la región, una interacción más eficiente, confiable y segura entre los diferentes modos de transporte es de suma importancia, dado el espacio geográfico y el volumen que ahora ocupa la economía regional. Estas tendencias respaldan aún más la opinión de que la globalización ha sido intensiva en transporte, ya que las economías de escala han afectado no solo la producción, sino también los costos de transporte, reforzando aún más el comercio en un ciclo virtuoso y de aplicación mutua.

Considerando lo anterior, es importante reconocer los costos de desarrollo asociados con las mejoras en el transporte, la logística de carga y el comercio en las últimas décadas, por lo que el desarrollo de redes de transporte confiables y eficientes, servicios asequibles y disponibles y los servicios logísticos necesarios ayudarán a eliminar los inventarios en exceso. Así, el desafío para las políticas públicas es encontrar formas de crear incentivos para que la industria del transporte internalice estos costos de desarrollo y aumente la eficiencia del combustible y los estándares de seguridad. Bajo esta perspectiva, el control de los costos de desarrollo derivados del transporte desempeñará un papel cada vez más importante en el desarrollo de la logística comercial futura y es probable que conduzca a economías de escala renovadas tanto en el transporte como en la producción, por medio de una mayor eficiencia.

De esta manera, si una mejor provisión de infraestructura de transporte del sector público y la habilitación de servicios de transporte más eficientes del sector privado son clave para estimular el comercio nacional, la inversión en proyectos regionales de infraestructura física es esencial para reducir los costos del transporte terrestre en la región. Esto es particularmente cierto para los países sin litoral y para el desarrollo de localidades más cercanas a las fronteras internacionales y distantes de los puertos nacionales.



Por otro lado, la reforma del clima institucional actual para promover transformaciones es necesaria en términos de aumento de capital humano, desarrollo del sector privado, servicios logísticos, calidad de la infraestructura y una mayor inversión. Si bien los desafíos para las políticas públicas en el diseño, ejecución y evaluación de una estrategia exitosa que priorice los temas clave y aborde de manera eficiente los problemas intrínsecos al desempeño logístico actual de los países de la región son numerosos, los beneficios futuros de estos procesos tienen más probabilidades de exceder sus costos en la mayoría de los aspectos de la actividad económica y política. Por ello, un mayor volumen de financiamiento, donde sea posible y apropiado, junto con el uso eficiente de los recursos públicos y concesionales, es una de las formas esenciales mediante las cuales los países latinoamericanos pueden *gastar mejor*.

El punto de partida de este enfoque es que cualquier proyecto o programa de inversión que pueda financiarse en términos comerciales, sin dejar de ser asequible y ofrecer una buena relación calidad-precio, debería ser ejecutado. Cuando el financiamiento comercial no sea rentable o viable debido a los riesgos percibidos o a las fallas del mercado, los esfuerzos deben centrarse en abordar estas fallas por medio de reformas previas para fortalecer las políticas, regulaciones e instituciones regionales. Cuando los riesgos siguen siendo altos y aumenta el costo del capital comercial más allá de lo que ofrece el proyecto o la generación de ingresos corporativos, existe la posibilidad de reducir los costos de manera rentable con instrumentos de riesgo compartido respaldados por financiación pública o condiciones favorables que reduzcan el costo de los capitales comerciales. Si el financiamiento comercial aún no es viable o rentable, entonces los recursos públicos y concesionales son la solución probable.

Esta mejora requiere esfuerzos en el sector privado, el desarrollo y fortalecimiento de la capacidad institucional del sector público, y la disponibilidad de datos y sistemas de evaluación comparativa para monitorear efectivamente el desempeño de la actividad logística en conjunto. Es por esto que las capacidades de distribución de carga, la infraestructura intermodal y las medidas de favorecimiento del comercio se han vuelto cada vez más importantes para reducir las barreras no arancelarias y los costos de transporte para proporcionar un valor agregado a las economías nacionales mediante una mayor integración regional.

Conclusión

Las exportaciones intrarregionales dependen en gran medida del desarrollo de la infraestructura de transporte, lo que implica no solo la importancia de mejorar la logística de carga y el desarrollo de los sectores nacionales de exportación –con el correspondiente crecimiento de la productividad y la producción–, sino también que el desarrollo limitado del transporte ha inhibido la integración regional.

Lamentablemente, queda mucho por hacer para mejorar las débiles medidas de favorecimiento del comercio de la América Latina y el Caribe, y cerrar la brecha comercial y de infraestructura que tiene con otras regiones. En gran parte, el desempeño comercial relativamente débil de la región se ve agravado por su infraestructura y la brecha de ingresos en relación con otras regiones; en relación con Asia oriental, por ejemplo, la brecha de infraestructura podría representar hasta un tercio de la brecha de ingresos.

Sin embargo, a pesar del retraso en el desempeño de la logística comercial en la región, ha habido logros considerables hacia una agenda regional integrada y una mejor conectividad. América Latina y el Caribe han experimentado un proceso de integración comercial y política que ha alentado las iniciativas de integración física para garantizar la conectividad de las redes de infraestructura. Como se mencionó anteriormente, las iniciativas regionales más importantes han sido IIRSA y el Proyecto Mesoamérica, cuyo objetivo es aumentar el comercio intrarregional con medidas de favorecimiento del comercio y dando prioridad a los enfoques de geografía económica y la planificación regional como un medio para profundizar la integración.

La región ha comprendido que mejorar la logística con medidas de favorecimiento del comercio es prioritario, por lo que el tema se ha vuelto cada vez más importante para la agenda de integración de América Latina y el Caribe. Dada la disminución sustancial de los aranceles y otras barreras tradicionales al comercio, el desempeño logístico y la capacidad institucional para proporcionarlo parecen fundamentales para expandir las ganancias de productividad y beneficiarse de los acuerdos comerciales existentes. Así, después del surgimiento de iniciativas regionales a principios de la década de 1990, y la correspondiente reducción progresiva de las barreras no arancelarias, la nueva agenda comercial de la región debe centrarse en cuestiones más prácticas, centradas en medidas para reducir los costos de transporte y logística, lo que aumentará el crecimiento de la productividad y competitividad interna y externamente.

El desempeño en América Latina y el Caribe se ha mantenido desigual, con limitaciones que van desde obstáculos relacionados con la demanda –como los desequilibrios de carga y la estacionalidad-, hasta la falta de armonización en la organización de la cadena logística de suministro a través de las fronteras. Además, existe una heterogeneidad significativa dentro de los países, especialmente en los países geográficamente más grandes de la región que tienen las mayores oportunidades potenciales. Como consecuencia de estas limitaciones, la brecha logística se está ampliando, agravada por un desempeño débil en múltiples componentes de la cadena logística, generando una mayor heterogeneidad en los países de la región.

En respuesta a las limitaciones y al débil desempeño de los países de la región en su conjunto, un replanteamiento de la agenda actual para transformar la logística comercial requiere acciones a nivel nacional y regional. Específicamente, requiere la coordinación de proyectos y programas en las áreas de infraestructura de transporte y servicios relacionados,



infraestructura logística especializada, políticas comerciales y en sectores donde las agendas converjan. Por tanto, es importante destacar que las regulaciones que faciliten y alienten las asociaciones público-privadas –especialmente para grandes proyectos de infraestructura regional, como puertos y ferrocarriles-, deben mejorarse. Al mismo tiempo, los servicios prestados por el Estado, incluidas las aduanas, los cruces transfronterizos y las disposiciones de seguridad, deben mejorarse sustancialmente. Además, se deben formalizar los esfuerzos para implementar organizaciones institucionales para promover una logística de alta calidad.

Aunado a lo previamente expuesto, la agenda de la región debe facilitar la coordinación y armonización de los estándares a través de las fronteras para cosechar aún más los beneficios de la integración. Los proyectos de mayor impacto potencial deben tener prioridad, mientras que la integración regional de proyectos de infraestructura debe estar basada en ejes, con criterios claros de desarrollo que distribuyan equitativamente los costos y beneficios de la integración entre los miembros. Para que esta estrategia logre su máximo impacto potencial, debe ir acompañada de una importante asignación de recursos.

Finalmente, en áreas donde las agendas converjan, se deben profundizar las medidas de favorecimiento del transporte y el comercio para permitir una mayor coordinación y ganancias de la cooperación. El énfasis continuo en los procesos clave con respecto al desarrollo y la armonización de los cruces fronterizos y la regulación de diversas modalidades de transporte es de particular importancia. Además, la agenda para la expansión de la integración productiva y los servicios logísticos intrarregionales debe apoyar a las organizaciones nacionales, y trabajar con las organizaciones internacionales, para obtener los mayores beneficios de estas reformas. Así, el sector privado debería tener un rol significativo en la integración dirigida por el Estado en aras de fortalecer la infraestructura de transporte en América Latina y el Caribe.

Referencias

- Arvis, J., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., & Kiiski, T. (2018). *Connecting to compete 2018. Trade logistics in the Global Economy. The International Bank for Reconstruction and Development /The World Bank.*
- Barbero, J. (2010). *La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño.* BID. Banco Interamericano de Desarrollo.
- CEPAL. (2018). *Informe de Actividad Portuaria de América Latina y el Caribe 2018.*
- Mesquita, M., Blyde, J., Molina, D., & Volpe, C. (2013). *Muy lejos para exportar. Los costos internos de transporte y las disparidades en las exportaciones regionales en América Latina y el Caribe.* Washington D.C.: BID, Molina Editores.
- Mesquita, M., Volpe, C., & Blyde, J. (2008). *Destrabando las arterias. El impacto de los costos de transporte en el comercio de América Latina y el Caribe.* Nueva York: BID, Centro de Estudios Latinoamericanos David Rockefeller.
- World Economic Forum. (2018). *The Global Competitiveness Report 2018.* Ginebra: WEF.

CAPÍTULO 2

CAMBIO TECNOLÓGICO, AUTOMATIZACIÓN, INNOVACIÓN Y MERCADO LABORAL EN AMÉRICA LATINA: UN NUEVO RETO PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL

ANDRÉS AGUILERA-CASTILLO¹

MARÍA GABRIELA RAMOS-BARRERA²

JOSÉ WILMAR QUINTERO-PEÑA³

Introducción

Los procesos de integración se han enfocado en crear escenarios para favorecer el intercambio comercial y el flujo de inversiones de los países; sin embargo, los avances tecnológicos implican, entre otras cosas, que no es necesario buscar economías externas para disminuir costos, sino que el uso de ciertas tecnologías también puede hacerlo. En este sentido, las imperfecciones de mercado de las que hablan los teóricos del comercio, y que justifican la expansión de las empresas fuera de sus fronteras nacionales, no necesariamente implicarán la internacionalización del proceso de producción, porque la tecnología disminuiría los costos. Esto genera, entre otras cosas, desempleo tecnológico.

1. Estudiante del doctorado Global Studies, Departamento de Economía, Società e Política (DESP), Urbino University. Master of Arts in International Commerce, Korea University. Politólogo de la Universidad Nacional de Colombia. Correo electrónico: a.aguileracastillo@campus.uniurb.it
2. Estudiante del doctorado en Ciencias Organizacionales de la Universidad de Los Andes, Mérida. Magíster en Economía (Mención Economía Cuantitativa), y Economista de la Universidad de Los Andes, Mérida. Docente e investigadora de la Institución Universitaria Politécnico Granacolombiano, Colombia. Correo electrónico: mgramos@poligran.edu.co
3. Magíster en Economía Aplicada, Colegio de la Universidad del Norte. Economista de la Universidad del Tolima. Docente e investigador de la Institución Universitaria Politécnico Granacolombiano, Colombia. Correo: jquintero@poligran.edu.co



Los avances tecnológicos en las últimas décadas en áreas como la robótica, la inteligencia artificial, el big data, la impresión 3D, el internet de las cosas, entre otros, han reavivado el debate sobre cómo el desarrollo e implementación de innovaciones tecnológicas puede sustituir la mano de obra. Por lo tanto, el objetivo de esta investigación es indagar respecto a la relación existente entre la internacionalización empresarial, relacionada con la Inversión Extranjera Directa (IED), promovida por los procesos de integración en América Latina y el desempleo tecnológico producto del avance de la innovación en la región.

La mayor parte de la literatura especializada trata el tema desde el punto de vista de los países desarrollados, sin embargo, teniendo en cuenta la velocidad de la difusión tecnológica actual, es oportuno que América Latina entre en el debate y sean consideradas las implicaciones que tiene el avance tecnológico en el mercado del trabajo de la región.

Desde la década de los noventa del siglo XX, América Latina ha tenido cambios estructurales significativos en política, economía y comercio. En la región se implementaron reformas económicas profundas como la flexibilización de los regímenes laborales, las reformas a las pensiones, la privatización de amplios sectores de la economía y la creación de nuevas iniciativas de integración políticas y económicas.

Así, estos cambios estructurales en conjunción con los procesos de automatización, la difusión de innovaciones tecnológicas y la formulación de modelos de negocio basados en la economía colaborativa (gig economy), presentan un desafío complejo para los ciudadanos, las organizaciones públicas y privadas (nacionales e internacionales) y la academia, que no solo se están convirtiendo en una forma prevalente de producción y creación de valor, sino que, además, pueden generar consecuencias indeseadas como el desempleo.

Por lo tanto, el presente documento es una pequeña aproximación de los debates sobre el desempleo tecnológico, con énfasis en la contextualización de los factores que afectan el trabajo en América Latina, que resalta las principales evidencias de los impactos negativos del cambio tecnológico, la automatización y la innovación en la región.

Cambio tecnológico como elemento transformador del empleo

Los neoclásicos identificaron el pleno empleo como una condición de equilibrio, percibiendo el cambio tecnológico como un factor de perturbación que conlleva a un ajuste de precios y a un nuevo equilibrio. A finales de la década de 1920, particularmente antes de la Gran Depresión, fueron publicados una serie de estudios en los Estados Unidos que mostraban cómo incrementos en la productividad de ciertas industrias impactaban los niveles de empleo. La nueva disponibilidad de datos sobre productividad apuntaba a que el desempleo observado era producido por la integración de nuevas tecnologías y máquinas en procesos productivos. (Woirol, 2006; Katselidis, Vouldis & Michaelides, 2016).

A la luz de esos estudios sobre la productividad, se generó un debate en los medios norteamericanos de la época. En particular, el término desempleo tecnológico se le atribuye al economista norteamericano Sumner Slichter, quien en un artículo de 1928 comentaba los datos asociados a las tendencias de empleo y productividad, y argüía la existencia de dos causas principales del desempleo: una cíclica y la otra tecnológica (Woirol, 2006).

El debate no se dio solamente en Norteamérica; en Europa, el economista Emil Lederer propuso una diferenciación entre dos tipos de avances técnicos: invenciones y racionalización. Las invenciones, para Lederer, eran innovaciones que permitían la producción de nuevos bienes (o la creación de nuevas industrias); por otro lado, la racionalización fue entendida como procesos que ahorran costos (de capital o de mano de obra), y que eventualmente generarían desempleo tecnológico (Lederer, 1938; Katselidis, Vouldis, & Michaelides, 2016).

Uno de los aspectos que discute Lederer es que el desempleo tecnológico es difícil de aislar en medio de una red compleja de fenómenos asociados al desempleo. Considera que este puede tener muchos causales (estacionalidad, disminución de la demanda, transiciones demográficas, entre otras), y define al desempleo tecnológico como una fracción causada por el progreso técnico que no es compensada por el mismo progreso técnico o el desarrollo del sistema económico. Es decir, se asume desempleo tecnológico cuando la velocidad del progreso técnico excede el crecimiento normal del sistema económico (Lederer, 1938).

Seguidamente, durante la Segunda Guerra Mundial, las preocupaciones de la década anterior sobre la mecanización y el desplazamiento de la mano de obra fueron sustituidas por las urgentes necesidades que implicaba la guerra. El ejército norteamericano enlistó una gran cantidad de jóvenes en sus filas y las empresas comenzaron a contratar mujeres en sus líneas de producción. Para 1944 la tasa de desempleo oficial en los Estados Unidos estaba solo por encima del 1% (Bix, 2000). Así, el crecimiento económico norteamericano de la posguerra (salvo algunos episodios de contracción), tuvo como uno de los factores centrales la inclusión de máquinas en diversos procesos productivos, y el término automatización empieza a tomar espacio dentro de la discusión pública y académica del asunto (Woirol, 1996; Bix, 2000; Handel, 2003).

Posteriormente, la década de 1960 trajo sus propias preocupaciones acerca de la sustitución de trabajadores por máquinas con el lanzamiento de los primeros computadores, circuitos integrados y la masificación del procesamiento de datos con tarjetas perforadas. Para la década de 1970 y comienzos de 1980 el impacto de las tecnologías de información de la época estaba nuevamente cambiando la percepción de seguridad laboral de los trabajadores (Bix, 2000; Handel, 2003; Levy & Murnane, 2004).

Desde la década de 1990 el enfoque del debate se tornó hacia el impacto de las tecnologías de información y telecomunicación. Tanto Aronowitz y Di Fazio (1995), como Rifkin (1995), presentan un escenario sombrío para los trabajadores frente a los cambios



introducidos por la disminución de los costos empresariales y la rápida difusión de tecnologías de la información. Sin embargo, Handel (2003) comenta sobre estos dos autores que la principal objeción a sus argumentos es que las eficiencias introducidas por la tecnología bajan los precios y permiten que los consumidores aumenten su demanda de otros bienes y servicios, por lo tanto, equilibran las pérdidas en ciertos sectores de la economía, pero cambian el tipo de mano de obra que es demandada.

Así las cosas, los avances científicos logrados en las últimas décadas han impactado casi todos los aspectos de la vida moderna. El crecimiento exponencial del poder computacional verificado con la Ley de Moore, el desarrollo de la inteligencia artificial, la proliferación de sensores en la denominada Internet de las Cosas, la impresión 3D para procesos industriales, la implementación de robótica industrial (y personal eventualmente), son algunas de las tecnologías que revitalizan el debate sobre el desempleo. Por lo tanto, en América Latina –aunque los niveles de desarrollo tecnológico sean menores que en el caso de los países desarrollados- el impacto también se empieza a generar.

Estas tecnologías están permitiendo la creación de nuevos productos, servicios e industrias a una velocidad sin precedente; de la misma forma están poniendo en riesgo trabajos y ocupaciones tanto calificadas como no calificadas (Manyika et al., 2013; Ford, 2015; Pratt, 2015; Sachs, 2015). Considerando lo anterior, el impacto del avance tecnológico sobre los niveles de empleo se ha descrito en las diversas etapas del crecimiento económico, y en esta oportunidad la dinámica se vuelve a presentar como un elemento disruptivo en la conducta empresarial.

Automatización y Desempleo Tecnológico en América Latina

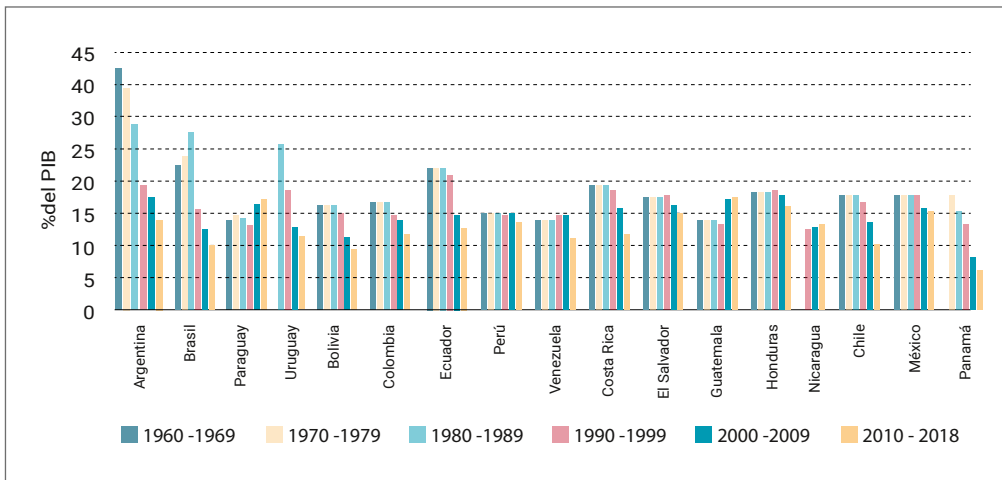
América Latina no es una región ajena a los estudios laborales que tratan la inclusión femenina, los problemas asociados al empleo, el rol de los sindicatos, las políticas gubernamentales, entre otros (De la Garza, 2016). Sin embargo, los estudios que conectan la innovación con su impacto en el mercado laboral son relativamente recientes y entre los hallazgos se destaca que los efectos de la innovación tecnológica generan incrementos en la productividad, pero no un desplazamiento de la fuerza laboral de la región (Crespi & Tacsir, 2012; De Ejalde, Giuliadori, & Stucchi, 2015; Aguilera & Ramos, 2016).

El informe sobre el desarrollo mundial 2016, titulado Dividendos Digitales (Banco Mundial, 2016), tiene un apartado en cual se estima que el porcentaje de empleos en América Latina que se encuentran en riesgo de automatización oscila entre el 40% y el 64% haciendo ajustes por el rezago tecnológico de la región y de un 67% sin este rezago (OIT, 2016a).

La transformación de la región no es nueva, sin embargo, sí es relativamente reciente para América Latina el impacto negativo de los cambios tecnológicos y de la automatización sobre el mercado laboral. Uno de estos cambios fue la liberalización comercial

y la transición del modelo de industrialización por sustitución de importaciones –adoptado por algunos países de la región- por un modelo de mercado abierto, en búsqueda de integración con los mercados globales. Evidencia de este fenómeno se puede encontrar en el valor agregado de la industrialización como porcentaje del PIB en donde, para la mayoría de los países de la región, se evidencia una disminución significativa de la participación de la producción industrializada dentro de la actividad económica.

Figura 1. Valor agregado de la industrialización



Fuente: elaboración propia con base en la información del Banco Mundial.

Bajo este contexto, Bogliaccini (2013) argumenta que la desindustrialización experimentada por la región, en conjunto, se evidencia por la caída en el empleo del sector de la industria y por el incremento de la desigualdad regional (que tuvo un aumento desde la década de 1980 hasta la actualidad). En este sentido, asociado con la fuerte competencia producto de la liberalización comercial, los países de la región flexibilizaron sus mercados del trabajo para fomentar el ingreso de inversión extranjera directa, IED, dirigida hacia el crecimiento de las empresas, por medio de actividades exportadoras como etapa de inicio hacia la internacionalización –dada la disminución de costos empresariales-, que en algunos casos generó una precarización de los empleos y la pérdida de beneficios que gozaban los trabajadores (CEPAL, 2010; OIT, 2013).

Así, como resume la Tabla 1, en la región se distingue que a mayor nivel de IED –medida en la entrada de capitales- menor la cantidad de empleos generados dentro de la industria, con una correlación de -46%. En este particular, al dividir a la región acorde con algunos de los procesos de integración actuales, se evidencia que el mayor impacto –negativo- entre los niveles de IED sobre el empleo se encuentra en los países miembros del

Mercado Común Centroamericano; mientras que solo para el caso de la Alianza del Pacífico se evidencia una correlación positiva entre la IED y los niveles de empleo. Sin embargo, esto puede relacionarse con el estancamiento de los procesos más antiguos y con la novedad de los más recientes acuerdos.

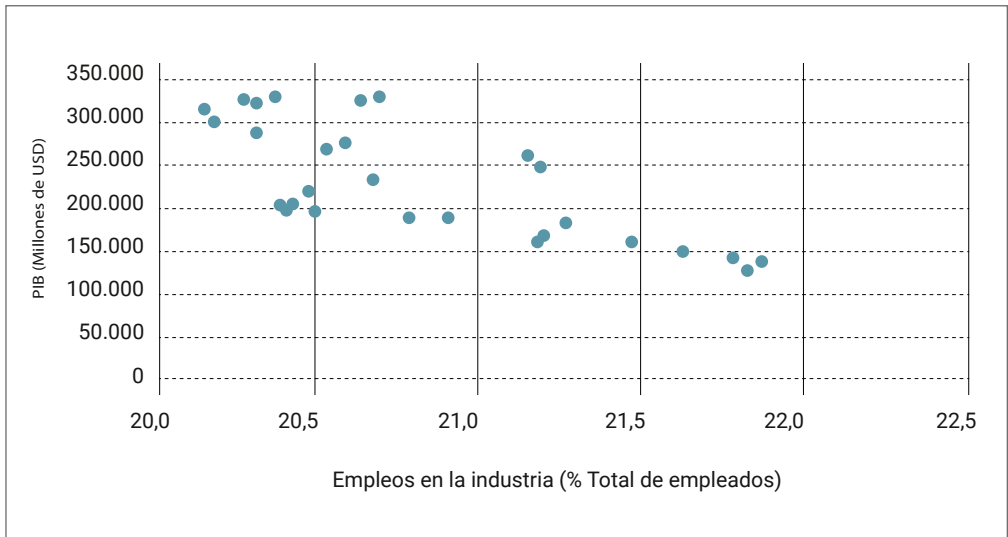
Tabla 1 Coeficientes de correlación entre la IED y el empleo

	América Latina	MERCOSUR	CAN	MCCA	AP
Correlación	-0,468576	-0,293232	-0,181203	-0,581868	0,441881

Fuente: cálculos propios con base en datos del Banco Mundial. Para cada caso se calcula la correlación desde la creación del proceso de integración. En el caso de la CAN se toman los datos de Venezuela hasta 2011, y se excluye Chile.

Por otro lado, una preocupante tendencia encontrada en la literatura es el declive en la proporción del trabajo (labor share) en el PIB de todos los países. Karabarbounis y Neiman (2013) han documentado cómo esta participación de la compensación del trabajo ha ido decayendo particularmente desde la década de 1980. En otras palabras, los niveles de producción incrementaron, pero los niveles de empleo han disminuido, tal como lo muestra la Figura 2.

Figura 2. Producción y empleo en América Latina



Fuente: elaboración propia con base en datos del Banco Mundial. Datos promediados para Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (RB).

La economía digital dentro de los procesos de integración: el impacto de la innovación empresarial

Un factor adicional a lo mencionado anteriormente es el surgimiento de lo que se ha denominado economía digital, sobre demanda o colaborativa; procesos dentro de los cuales la dinámica se basa en tecnologías digitales. Dentro de estas, se pueden encontrar plataformas digitales como AirBnB, Amazon Mechanical Turk, Deliveroo, Etsy, Lyft, Rappi, TaskRabbit, Uber, etc., consideradas como empresas promotoras de nuevas opciones laborales.

Sin embargo, a pesar de las grandes ventajas que ofrece esta nueva economía, como la eficiencia en el uso de los recursos o la flexibilidad en el tiempo laboral, también se cuestiona si el crecimiento de estas plataformas digitales genera trabajo decente, si provee estabilidad de los ingresos, o si incluye la cobertura en seguridad social: salud y pensiones. (OECD, 2016; OIT, 2016b; OIT, 2016c). En este sentido, las oportunidades y desafíos del trabajo dentro de los mercados sumergidos en plataformas de servicios podrían encontrarse los resumidos dentro de la Tabla 2:

Tabla 2. Oportunidades y desafíos del trabajo en mercados de plataforma de servicios

	OPORTUNIDADES	DESAFIOS
MERCADO LABORAL	Acceso libre al trabajo y oportunidades de ingreso.	Trabajo no estandarizado, trabajos pequeños, micro tareas.
	Inclusión posible de grupos marginados en la fuerza laboral.	Una "carrera descendiente" potencial y discriminación salarial.
	Bajas barreras de entrada y salida del trabajo.	Menor entrenamiento patrocinado por el empleador.
CONDICIONES LABORALES	Tiempo de trabajo flexible (y espacio para servicios digitales).	Inseguridad laboral, mayor riesgo de desempleo.
	Organización autónoma del trabajo.	Menor o más costosa protección social y beneficios.
	Ganancias en productividad potenciales.	Estrés potencial de la autogestión y aislamiento social

Fuente: OECD (2016). New forms of work in the digital economy. Traducción libre.

Ahora, si bien esta discusión ha generado grandes debates dentro de los países desarrollados, en América Latina y el Caribe las discusiones –y posibles impactos dentro de los empleos– escasamente se han forjado. Por lo tanto, además de los argumentos de la desindustrialización y la inversión extranjera, discutidos previamente, vale la pena indagar respecto a la posible relación que se ha generado entre los niveles de empleo y la innovación empresarial.



En este sentido, se considera la Encuesta Empresarial del Banco Mundial, para caracterizar a las empresas de la región, cuyos rasgos principales son: bajas tasas de internacionalización (mediante exportaciones), mayor número de empleados cuando se dedican a la venta de productos o servicios en los mercados locales, mayor innovación en procesos que en productos y tasas mayores de innovación en sus productos y procesos cuando producen bienes o servicios orientados al mercado interno.

Tabla 3. Innovación en producto y número de empleados por capacidad exportadora, 2017

		OBSERVACIONES	MEDIA
No Exportadora	Número de empleados	1187	132,723
	Innovación	677	0,617
Exportadora	Número de empleados	54	171,259
	Innovación	28	0,536

Fuente: cálculos propios con base en la Encuesta empresarial del Banco Mundial.

Tabla 4. Innovación en proceso y número de empleados por capacidad exportadora, 2017

		OBSERVACIONES	MEDIA
No Exportadora	Número de empleados	1187	132,723
	Innovación	1188	0,572
Exportadora	Número de empleados	54	171,259
	Innovación	55	0,618

Fuente: cálculos propios con base en la Encuesta empresarial del Banco Mundial.

Para Vernon (1966), en su modelo de ciclo de vida del producto, la innovación fomenta la internacionalización de las empresas, porque cuando el producto alcanza la madurez el mercado deja de crecer y solo se mantendrían compitiendo las empresas que tengan la capacidad de disminuir sus costos. Bajo esta perspectiva, si las empresas disminuyen costos –por medio de la innovación- tendrán cabida dentro del mercado internacional. Entonces, de acuerdo con los datos de la Encuesta Empresarial, en la región los productos de las empresas aún no han alcanzado la capacidad de disminuir costos mediante la innovación, convirtiendo a los productos en bienes y servicios no maduros frente al mercado internacional, razón por la cual –a pesar de incluir innovaciones en sus productos y procesos- se mantienen dentro del mercado local.

Este comportamiento también podría explicarse por el Paradigma Ecléctico de Dunnin (1977), si se clasifica la actividad empresarial de la región como una producción de bienes y servicios desarrollada para las fronteras nacionales, y no para la búsqueda de

recursos que puedan satisfacer mercados extranjeros. Nuevamente implicaría que las empresas de la región no han podido aprovechar las ventajas de la integración comercial para disminuir las imperfecciones del mercado como apalancamiento para la internacionalización, por medio de la disminución de costos que esta brinda.

Sin embargo, se podría concluir que las empresas ven a la internacionalización como un proceso secundario, ya que sus estrategias se basan en la creación de un producto que primero debe satisfacer las necesidades del mercado local, sea innovador o no. Esto significaría una oportunidad para las tasas de empleo, ya que la mayoría de las empresas dedicadas al mercado local tienen mayor número de empleados.

Conclusión

Dentro del debate del desempleo tecnológico es pertinente y oportuno formular soluciones para mitigar los posibles efectos negativos de un futuro altamente automatizado, entre otras cosas porque implica un cambio dentro de la dinámica empresarial que buscaba menores costos en otras fronteras, y ahora no requiere incurrir en estos procesos: la tecnología y la innovación permite disminuir los costos que antes se reducían con la internacionalización.

Parte de estas soluciones está basada en la teoría del capital humano con el concepto de life-long learning, reentrenamiento, en donde se destaca que el mejoramiento de las cualificaciones profesionales puede disminuir el impacto de la automatización. Esto no es particularmente nuevo, pero sí muy relevante para el debate (Becker, 1962; Davis & Reeve, 2000; Cairó & Cajner, 2014; Brynjofsson & McAfee, 2016). Al tiempo, otra propuesta es la reducción de la jornada laboral. Algunos países europeos han implementado esta iniciativa y, de esta forma, compartir la carga laboral se convertiría en una estrategia para mitigar el desempleo (Bosch & Lehndorff, 2001; Ohanian, Raffo, & Rogerson, 2006; Askenazy, 2013).

Ahora bien, ambas soluciones implican una coordinación supranacional, lo que daría paso a otras interrogantes fundamentales: ¿cómo regular lo que trasciende las normas actuales de los Estados? ¿Cómo pueden ser aplicadas estas políticas en la región? Allí entran nuevamente los procesos de integración para fortalecer los aspectos lícitos supranacionales.

La tecnología ha cambiado la forma en la que desarrollamos actividades diarias, ha impactado sobre la cotidianidad de los individuos y ha transformado las actividades empresariales. Con esta premisa, este capítulo se convierte en un acercamiento para indagar sobre la relación entre automatización, innovación empresarial y trabajo entre los siglos XX y XXI, y resume los principales fenómenos que explican la interacción entre dichos factores, con el fin de hacer una aproximación al caso latinoamericano. Así, dentro de esta investigación se evidencia que en la región se utilizaron durante mucho tiempo los mecanismos de internacionalización como una vía para disminuir las imperfecciones de los mercados nacionales, incluyendo la disminución de costos y la inversión en el extranjero; sin embargo, como la tecnología puede mejorar esos mismos retos desde el terreno



nacional, las empresas continúan disminuyendo costos y generando transacciones en el extranjero mediante procesos innovadores, pero con un factor adicional: creando desempleo en la región.

Como nota de cierre de este documento, se resalta una conversación apócrifa entre Henry Ford II y el líder sindical Walter Reuther –publicada por *The Economist* (2011)- mientras caminaban por una planta de producción recientemente automatizada: “Walter, cómo harás para que los robots paguen las cuotas sindicales,” dijo el jefe de Ford Motor Company en tono burlón. A lo que el líder sindical replicó, “Henry, ¿cómo harás para que ellos compren tus autos?”

Referencias

- Aguilera, A., & Ramos, M. (2016) Technological Unemployment: An Approximation to the Latin American Case. *Ad-Minister*, 29, 59-78. DOI: 10.17230/ad-minister.29.3
- Aronowitz, S., & DiFazio, W. (1995). *Jobless Future: Sci-Tech and the Dogma of Work*. University of Minnesota Press.
- Askenazy, P. (2013). Working time regulation in France from 1996 to 2012. *Cambridge Journal of Economics*, 37(2), 323-347. DOI: 10.1093/cje/bes084
- Banco Mundial. (2016). *World Development Report 2016: Digital Dividends*. Recuperado de: <https://goo.gl/sghl4E>
- Becker, G. (1962). Investment in Human Capital: A Theoretical Analysis. *The Journal of Political Economy*, 70(5), Part 2: 13-44. DOI: 10.1086/258724
- Bix, A. (2000). *Inventing Ourselves Out of a Job? America's Debate over Technological Unemployment, 1929–1981*. Johns Hopkins University Press.
- Bogliaccini, J. (2013). Trade Liberalization, Deindustrialization, and Inequality: Evidence from Middle-Income Latin American Countries. *Latin American Research Review*, 48(2), 79-105 DOI: 10.1353/lar.2013.0028
- Bosch, G., & Lehndorff, S. (2001). Working-Time Reduction and Employment: Experiences in Europe and Economic Policy Recommendations. *Cambridge Journal of Economics*, 25(2), 209-243. DOI: 10.1093/cje/25.2.209
- Brynjofsson, E., & McAfee, A. (2016) *The Second Machine Age: Work, Progress, and Prosperity in a Time of Brilliant Technologies*. Kindle Edition.
- Cairó, I., & Cajner, T. (2014). Human Capital and Unemployment Dynamics: Why More Educated Workers Enjoy Greater Employment Stability. *FEDS Working Paper No. 2014-09*. DOI: 10.2139/ssrn.2390830
- CEPAL. (2010). *La flexibilidad laboral en América Latina: las reformas pasadas y las perspectivas futuras*. Colección Documentos de proyectos. Recuperado de: <https://goo.gl/gph4Ez>
- Crespi, G., & Tacsir, E. (2011). Effects of Innovation on Employment in Latin America. *Inter-American Development Bank Technical Note No. IDB-TN-496*. Recuperado de: <https://goo.gl/PYB4eV>
- Davis, D., & Reeve, T. (2000). Human capital, unemployment and relative wages in a global economy. *Board of Governors of the Federal Reserve System International Finance. Discussion Papers Number 659*. Recuperado de <https://goo.gl/HiwuwR>

- De Ejalde, R., Giuliodori, D., & Stucchi, R. (2015). Employment and Innovation: Firm-Level Evidence from Argentina. *Emerging Markets Finance & Trade*, 51, 27-47. DOI: 10.1080/1540496X.2015.998088
- De la Garza, E. (2016). *Los estudios laborales en América Latina. Orígenes, desarrollo y perspectivas*. Anthropos Editorial.
- Ford, M. (2015). *Rise of the Robots: Technology and the Threat of a Jobless Future*. Kindle Edition.
- Handel, M. (2003). *Implications of Information Technology for Employment, Skills and Wages: A Review of Recent Research*. SRI International. Recuperado de: <https://goo.gl/EcSRz7>
- Karabarbounis, L., & Neiman, B. (2013). *The Global Decline of the Labor Share*. NBER Working Paper No. 19136. DOI: 10.3386/w19136
- Katselidis, I., Vouldis, A., & Michalides, P. (2016). Sumner Slichter and Emil Lederer on technological unemployment. *International Journal of Social Economics*, 38(6): 537-556. DOI 10.1108/03068291111131391
- Lederer, E. (1938). *Technical progress and unemployment*. International Labour Office.
- Levy, F., & Murnane, R. (2004). *The new division of labor. How computers are creating the next job market*. Princeton University Press.
- Manyika, J., Chui, M., Bughin, J., Dobbs, R., Bisson, P., & Marrs, A. (2013). *Disruptive technologies: Advances that will transform life, business, and the global economy*. McKinsey Global Institute. Recuperado de: <https://goo.gl/qPTLV7>
- OECD. (2016). *New forms of work in the digital economy*. OECD Digital Economy Papers No. 260. Recuperado de: <https://goo.gl/v35PgF>
- OIT. (2013). *Manual de uso e interpretación de las estadísticas laborales*. Organización Internacional del Trabajo. Recuperado de: <https://goo.gl/TeMKCE>
- OIT (2016a). *Panorama Laboral 2016 América Latina y el Caribe*. Organización Internacional del Trabajo. Recuperado de: <https://goo.gl/NuPc8T>
- OIT. (2016b). *The rise of the "just-in-time workforce": On-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig economy"*. Conditions of work and employment Series No. 71. Organización Internacional del Trabajo. Recuperado de: <https://goo.gl/RQrykV>
- OIT. (2016c). *Income security in the on-deman economy: Findings and policy lessons from a survey of crowdworkers*. Conditions of work and employment Series No. 74. Organización Internacional del Trabajo. Recuperado de: <https://goo.gl/o1YPt4>
- Ohanian, L., Raffo, A., & Rogerson, R. (2006). *Long-term changes in labor supply and taxes: Evidence from OECD countries, 1956-2005*. National Bureau of Economic Research. Working Paper 12786. DOI: 10.3386/w12786
- Pratt, G. (2015). *Is a Cambrian Explosion Coming for Robotics?* *Journal of Economic Perspectives*, 29(3), 51-60. DOI: 10.1257/jep.29.3.51
- Rifkin, J. (1995). *The End of Work. The decline of the Global Labor Force and the Dawn of the Post-Market Era*. Tarcher/Putnam.
- Sachs, J., Benzell, S., & LaGarda, G. (2015). *Robots: Curse of blessing? A basic framework*. NBER Working Paper 21091. DOI: 10.3386/w21091
- The Economist. (2011). Recuperado de: <https://goo.gl/ioMB3T>
- Woirol, G. (1996). *The Technological Unemployment and Structural Unemployment Debates*. Kindle Edition.
- Woirol, G. (2006). *New Data, New Issues: The Origins of the Technological Unemployment Debates*. *History of Political Economy*, 38(3), 473-496. DOI 10.1215/00182702-2006-003



CAPÍTULO 3

FINTECH EN AMÉRICA LATINA COMO ESTRATEGIA DE INTEGRACIÓN REGIONAL

EDEL ROCÍO LASSO SILVA¹

SONIA PATRICIA ROJAS ÁLVAREZ²

Introducción

En las últimas décadas, la sociedad ha enfrentado constantemente cambios en sus estructuras económicas, políticas, financieras y culturales, enmarcadas en un mundo globalizado; situaciones que han ocasionado riesgos e incertidumbre en la realización de las actividades económicas y sociales de las personas dentro y fuera de un país. Es así como, para enfrentar y dar solución a una sociedad ilíquida basada en la inseguridad para su desarrollo y crecimiento, surge un modelo de negocio (*start-ups*) denominado Fintech (palabras inglesas *finance* y *technology*), que significa “todas aquellas actividades financieras que utilizan las nuevas tecnologías digitales de la información y comunicación para mejorar su eficiencia en la prestación de servicios financieros” (Funcas, 2017, p.12).

-
1. Magíster en Educación, Universidad Gran Colombia, Contador público. Docente investigadora de la Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano, Facultad de Negocios, Gestión y Sostenibilidad, Escuela de Contabilidad Internacional. Correo electrónico erlassos@poligran.edu.co
 2. Magíster en Gerencia financiera y tributaria, Universidad Antonio Nariño, Contador público. Docente de la Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano, Facultad de Negocios, Gestión y Sostenibilidad, Escuela de Contabilidad Internacional. Correo electrónico sprojasa@poligran.edu.co



El objetivo de estas es generar productos y servicios financieros que satisfagan al cliente y les permita utilizar la tecnología en la vida cotidiana a bajos costos y encaminados al consumidor. Lo anterior bajo productos financieros totalmente en línea, tecnologías disruptivas, estructuras flexibles, metodologías ágiles, un enfoque *customer centric*, un modelo desintermediado, inclusión financiera, democratización al acceso y reducción de los costos en los servicios actuales. En consecuencia, las Fintech son un mercado microsegmentado, orientadas a solucionar problemas particulares con un alto nivel de especialización que difiere del sector tradicional financiero en el cual unos pocos monopolizan el mercado (Funcas, 2017).

Ahora bien, es relevante considerar que para reconocer el sector de Fintech a nivel mundial se establecieron los siguientes requisitos mínimos: 1). La existencia de alta demanda de este servicio tecnológico. 2). Una regulación que impulse el progreso de los start-ups y 3). Atracción del talento humano y de inversionistas. La concentración de este modelo de negocio se encuentra ubicado en Reino Unido, que "ha sido el pionero en los incentivos regulatorios para el desarrollo de las entidades Fintech e innovación financiera" (Asociación Española de FinTech e Insurtech, s.f., p.7). Singapur "en el año 2015 creó el Financial Technology Group (en adelante, "FTG") como órgano encargado del desarrollo de políticas que facilitan el uso de la tecnología e innovación y el mejoramiento de la eficiencia y competitividad del Sector Financiero" (Asociación Española de FinTech e Insurtech, s.f., p.7). Nueva York cuenta con un crecimiento considerable de ecosistema compuesto por start-ups, capital, talento humano, recursos educativos y Fintech Innovation Lab. (Gach & Gotsch, 2014). También Silicon Valley y Hong Kong son destacados por el desarrollo de la industria Fintech.

Por su parte, en América Latina durante los años 2017 y 2018 esta industria de Fintech ha crecido rápidamente en cifras y en el interés del mercado público y privado, así como la necesidad de establecer nuevas regulaciones, de acuerdo con un informe realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Finnovista, denominado Fintech América Latina 2018, crecimiento y consolidación. Por tanto, Fintech es visto como un potencial que aporta al desarrollo de la región.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha realizado estudios sobre el crecimiento y fortalecimiento de Fintech, encaminando acciones tales como asistencia y apoyo técnico en materia de políticas públicas y reglamentación en varios países de América Latina y en especial para la Alianza del Pacífico, contribución al mejoramiento de las regulaciones financieras y políticas, y fortalecimiento institucional de los actores en la región, con el fin de contribuir y hacer esencial la integración y la armonización a nivel regional.

Sin embargo, los desafíos y retos para América Latina en la industria Fintech están encaminados en la convergencia de regulaciones y objetivos comunes entre los países miembros. Es así como los temas a tratar en común son: fomento de la innovación en la prestación de servicios financieros, preservación de la integridad y estabilidad financiera, protección al consumidor, promoción de la competencia, mayor inclusión y ampliación financiera (Ministerio de Hacienda Chile, 2018). Por tanto, es de vital importancia la profundización, consolidación y crecimiento de esta industria que aporta a la iniciativa de constituir-la como un bien público regional (BID Invest & Finnovista, 2018).

Considerando lo anterior, la investigación se basa en un método cualitativo que pretende describir el fenómeno de los modelos de negocios Fintech en la región, por medio de técnicas de recolección y análisis de datos de fuentes documentales (lecturas, observación no participante y recopilación bibliográfica), para establecer factores y retos en la integración regional de los países de América Latina. De esta manera, el capítulo consta de los siguientes temas: aspectos generales de las Fintech, en donde se describe su evolución como modelo de negocio y el surgimiento de este. De otro lado, se presenta la integración en América Latina y la regulación de las Fintech a partir de la teoría, el nuevo modelo Económico Mundial y los acuerdos de unificación. Por último, el modelo Fintech muestra los principales avances desarrollados por los diferentes acuerdos regionales. Lo anterior busca generar espacios de reflexión y discusión sobre estos temas relevantes para los procesos de regionalización y globalización enmarcados en la era digital.

Aspectos generales de las Fintech

En los últimos años, la cuarta revolución industrial o Industria 4.0 se da principalmente por la innovación tecnológica, desarrollándose nuevos mercados dada la interrelación de la tecnología con los diferentes actores de la economía. El desarrollo de los servicios de telecomunicaciones permite realizar, por medio de internet, cada vez más transacciones financieras y comerciales de forma rápida y segura. Esta revolución abre nuevos negocios financieros, con la eliminación de las barreras tecnológicas teniendo un mayor acceso de la información.

Así, los capitales financieros que presentaron una significativa reactivación a principios de los años noventa del siglo XX, con la adquisición de bancos locales a cargo de entidades transaccionales (logrando una alta participación en los mercados financieros mediante privatizaciones, compra de grupos empresariales y fusiones), que posteriormente desaceleran su crecimiento tras las crisis financieras que afectaron la economía mundial, comenzando a recuperarse con la aplicación de sistemas innovadores de tecnologías de comunicación e informática dentro de las actividades financieras (Corchado, 2008).



A manera de resumen, la Tabla 1 presenta los factores clave que llevaron al desarrollo de los modelos de negocio Fintech:

Tabla 1 Evolución de los modelos Fintech

AÑO	ASPECTOS
1995	Después de tres años de la red informática mundial <i>World Wide Web</i> (www), uno de los mejores bancos de Estados Unidos, Wells Fargo, inicia el uso de la web para ofrecer diferentes servicios financieros.
1998	Se ofrecen servicios de pago por internet con la tarjeta financiera PayPal.
1999	Surge la empresa Alibaba, domiciliada en China, dedicada al comercio electrónico.
2004	Se crea un nuevo servicio de la plataforma de pagos de la empresa Alibaba.
2005	Nace el primer banco virtual en Inglaterra, y en Estados Unidos surge la plataforma crowdfunding denominada Kiva (red de financiación colectiva en diferentes países).
2009	Origen de la moneda virtual bitcoin, que da inicio a las operaciones virtuales para que diferentes usuarios ejecuten financiamientos de proyectos creativos.
2011	Creación de las transferencias de dinero al exterior, el cual se denomina Transferwise.
2014	Se constituye la empresa Ant Financiamiento (China), denominada Alipay, siendo la industria Fintech más grande del mundo, plataforma de pago de Alibaba.

Fuente: elaboración propia con base en la información de la Fundación de estudios financieros - FUNDEF A.C. (2017).

Lo anterior hace que se promuevan innovaciones en los diferentes sectores de la economía como el comercio electrónico por medio de e-business y e-commerce (Amazon), los servicios relacionados con los medios de entretenimiento (Netflix), el transporte (Uber), la publicidad y la información (Facebook), los pagos electrónicos y las transacciones (PayU) o el alojamiento (Airbnb). Adicionalmente, uno de los principales cambios originados en la industria 4.0 es el reemplazo del concepto *electrónico* por el concepto *digital*, apoyado en el uso de las tecnologías de la información y comunicación (TIC), y en especial de las tecnologías informáticas en computadoras, dispositivos móviles y teléfonos inteligentes.

Por otro lado, el surgimiento de los modelos Fintech no solo se da por la innovación del uso de nuevas tecnologías, sino por factores como el emprendimiento de nuevos negocios financieros y el mejoramiento de otros en los cuales se ofrecen productos y servicios que buscan soluciones financieras a menores costos, ahorro de tiempos y accesos a más personas, así como la exclusión de la presencia física en las instalaciones del sistema tradicional financiero de los que ofrecen los servicios y de los que lo demandan. Bajo esta perspectiva, un modelo de negocio Fintech es un modelo que debe cumplir con tres principios: intercambio de

información, intercambio de bienes y servicios, e intercambio de dinero entre los participantes (Banco Interamericano de Desarrollo BID, Invest, & Finnovista, 2018).

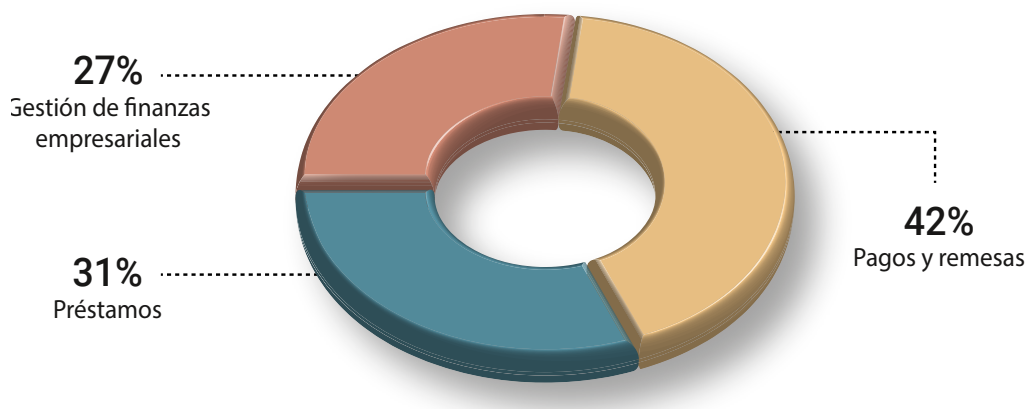
De acuerdo con el informe Fintech en América Latina: crecimiento y consolidación, publicado por el BID, los servicios prestados por las Fintech se clasifican en los siguientes segmentos:

- “Pagos y remesas: pagos y carteras móviles, transferencias internacionales y remesas, puntos de ventas móviles, pasarelas y agregados de pagos y otros pagos digitales.
- Préstamos: préstamos en balances a negocio, préstamos en balance a consumidores, préstamos P2P a negocios, préstamo P2P a consumidores y Factoring y préstamos de facturas.
- Gestión de finanzas empresariales: facturación electrónica, contabilidad digital, gestión financiera e inteligencia del negocio, cobranzas y otros.
- Gestión de finanzas personales: ahorro y eficiencia financiera, plataformas de comparación, gestión de deuda y otros.
- Financiamiento colectivo: financiamiento colectivo de personas, financiamiento de donaciones, financiación colectiva de bienes raíces, financiación colectiva de capital.
- Tecnologías para instituciones financieras: seguridad e identificación digital, soluciones de identidad y conocimiento al cliente, prevención del fraude y gestión del riesgo, biométricos y contratos inteligentes.
- Negociación de activos financieros y mercados de capitales: soluciones fx, soluciones para el mercado de valores y otras soluciones para facilitar o ejecutar transacciones de otras clases de activos.
- Gestión patrimonial: gestión patrimonial digital, asesores robotizados.
- Seguros: emprendimiento tecnológico aplicado a los seguros.
- Puntaje crediticio identidad y fraude: diferentes soluciones para la medición de riesgo crediticio de personas y/o empresas.
- Banca digital: entidades financieras de nueva creación con variedad de productos financieros y su distribución es totalmente digital”. (BID, 2018, p.14)



De estos segmentos, de acuerdo con el BID, para el 2018 existían 1.166 emprendimientos en la región (Jóvenes Fintech), de los cuales los tres primeros representan el 58% del total.

Figura 1. Principales emprendimientos de modelos Fintech en América Latina, 2018



Fuente: elaboración propia con base en los datos del BID (2018).

Del resultado anterior, vale la pena destacar que estos segmentos han tenido una masificación en la región gracias al uso de dispositivos móviles, la atención de la población excluida por el sistema financiero tradicional y las limitaciones en la oferta dada por los mismos. El informe del BID (2018) concluye que para el 2017.

... los dispositivos móviles inteligentes en la región estaban disponibles para el 67% de la población, el 45% de los adultos estaban excluidos de la prestación de servicios financieros tradicionales por el hecho de no tener una cuenta de ahorros o corriente, las ofertas de crédito eran limitadas y existían altos costos causados por las tasas de interés de la banca tradicional. (BID, 2018, p.16)

En este sentido, los resultados alcanzados hasta el momento evidencian oportunidades para generar nuevos modelos de negocio Fintech, que den solución a los problemas encontrados dentro de la región. Así, el segmento de gestión de finanzas empresariales es una oportunidad para la inserción de las empresas de "América Latina y el Caribe dentro del mercado internacional, específicamente para las pequeñas y medianas empresas (Pyme), ya que representan el 90% de las empresas regionales" (BID, 2018, p.16).

Igualmente, el crecimiento de las Fintech ha evolucionado en cuanto a su inversión y oferta, según lo descrito por Hernández de Cos (2019):

En 2018, la actividad de inversión total en Fintech ascendió a \$120 mil millones, que abarca alrededor de 2.600 ofertas. Desde 2014, se han realizado más de 11.000 inversiones en Fintech por un total de aproximadamente \$380 mil millones. Paralelamente, las empresas tecnológicas mundiales aumentan su incursión en los servicios financieros. En conjunto, el volumen total de nuevos créditos proporcionados por Fintech y "big tech" en 2017 superó los \$500 mil millones, un aumento de diez veces desde 2014. (p.1)

Esto permite develar la posición mundial de esta industria y el afianzamiento que tiene en las finanzas de un país y de una región en cuanto a productos bancarios y servicios de apoyo al mercado (Hernández de Cos, 2019). No obstante, es de anotar que Fintech, como lo afirma Hernández de Cos (2019), las finanzas y la tecnología tienen una relación larga y simbiótica. Las finanzas siempre han moldeado los desarrollos tecnológicos.

Como han catalogado Douglas Arner, de la Universidad de Hong Kong y sus colegas, uno puede pensar en tres olas de interrupciones tecnológicas en las finanzas. La primera ola de tecnología ("Fintech 1.0") fue impulsada por la finalización del primer cable telegráfico transatlántico en 1866 y vio que las finanzas cambiaron gradualmente de analógico a lo digital. Esto fue seguido por una segunda ola de innovaciones tecnológicas en servicios financieros, comenzando con el advenimiento del cajero automático (ATM) en 1967 ("Fintech 2.0"). Avancemos rápidamente y ahora estamos presenciando una tercera ola de creciente penetración tecnológica en las finanzas, junto con la aparición de nuevos actores y canales para la provisión de finanzas ("Fintech 3.0"). (Hernández de Cos, 2019, p.3)

Integración en América Latina y regulación de las Fintech

La teoría de la integración se da a partir de los años cincuenta y finales de los setenta del siglo XX, cuyo enfoque fue el libre intercambio de mercancías entre los miembros de un grupo de países o unión aduanera; en las décadas siguientes la práctica de la integración consigue que algunos países pasarán la barrera de lo comercial a integrar las políticas y los sectores en factores de índoles financieros, monetarios, fiscales, industriales, sociales, entre otros. De esta forma, considerando los cambios mundiales, la integración entre regiones propone temas comunes como buscar alianzas, diseñar estrategias para intercambiar mercancías,



o establecer políticas, regulaciones y relaciones económicas, con el fin de garantizar la paz y converger en el desarrollo y crecimiento de los países.

En este sentido, lograr una integración requiere superar diferencias socioculturales, donde los países renuncien a la soberanía que aún mantienen los estados-nación con la intención de consolidar y fortalecer un nuevo Estado supranacional. Así, el Modelo Integrador de la Economía Mundial, originado a partir del modelo neoliberal, busca la creación de dos procesos que consoliden dos actividades económicas: la regionalización, orientada a dinamizar el comercio (integrar macroeconomías o economías nacionales); la globalización, orientada a dinamizar las áreas financiera y productiva (integrar entidades económicas de capital privado) (Corchado, 2008).

Dado que el éxito de este modelo radica en la articulación de los dos procesos, el rol de los actores dinamizadores, los instrumentos de acción y las estrategias de aplicación se convierten en factores claves para alcanzar los objetivos de la integración.

Tabla 2. Modelo Integrador de la Economía Mundial

PROCESO	ÁREA DE IMPACTO	ACTOR DINAMIZADOR	INSTRUMENTO	ESTRATEGIA
Regionalización	Comercio	Gobiernos	Agrupación de países	<ul style="list-style-type: none"> • Bloques comerciales • Bloques económicos • Regiones
Globalización	Finanzas Producción	Capital privado	Internacionalización de capitales	<ul style="list-style-type: none"> • Asociaciones empresariales • Franquicias • Licencias • Coinversiones o Join Ventures, entre otras.

Fuente: Corchado (2008).

Sin embargo, el desarrollo de la integración en América Latina se gesta desde el concepto de Estado-nación a partir de la conquista y colonización que introdujo Europa, lo que generó en América Latina confusiones, dado que los sucesos prevalecientes en ese momento eran diferentes. A partir de allí se originan fracasos en el proceso de inclusión en entornos internacionales. Adicional a ello, se producen fenómenos de constante desunión, guerras, intereses de los gobernantes, desconocimiento y mirada aislada de la población frente al nuevo sistema de independencia que tenía las naciones en aspectos sociales, geográficos, políticos, culturales y económicos, que fueron detonantes para no encontrar la razón de ser de la integración (Vieria, 2008).

En el siglo XX surgen tentativas de integración regional a partir de la “adopción de un nuevo modelo de desarrollo con unas primeras formas de integración latinoamericana, que se fundamentaron sobre esfuerzos de industrialización y de medidas orientadas a la sustitución de importaciones” (Vieira, 2008, p.95). Este inicio de integración permitió proteger la producción agrícola de medidas europeas del Mercado Común establecidas en 1957, renovar acuerdos bilaterales sudamericanos solo para zona de libre comercio, de conformidad con las reglas fijadas por el Acuerdo General sobre Aranceles y Tarifas (GATT), y la creación en 1960 de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC).

No obstante, se vuelven a presentar diversas dificultades como “la falta de homogeneidad entre sus once miembros, las presiones proteccionistas dentro de la mayoría de los países, el temor a las empresas privadas y extranjeras y la falta de instituciones efectivas y de tomas de decisiones” (Vieira, 2008, p.103). Así, se debilita la ALALC en los años setenta, dando paso a la creación de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), cuyo fin es la construcción de un Mercado Común Latinoamericano, que tampoco define un cronograma para llevar a cabo las acciones de integración (Vieira, 2008).

En síntesis, en América Latina –desde la conquista hasta hoy- se han realizado esfuerzos por construir y consolidar la integración regional, así como otros por impedirla. La consecuencia de todo este proceso es el surgimiento de acuerdos de integración y funcionamiento desagregados por las subregiones de Latinoamérica y el Caribe en los siguientes niveles:

- Regional: Asociación latinoamericana de Integración –ALADI, Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe – SELA, Organización Latinoamericana de Energía –OLADE, Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños – CELAC.
- Mesoamérica y México: Organización de Estados Centroamericanos –ODECA, desde la cual se constituyó el Mercado Común Centroamericano –MCCA y el Sistema de la Integración Centroamericana –SICA.
- Suramérica: Unasur, Comunidad Andina de Naciones –CAN y el Mercado Común del Sur –Mercosur.
- Caribe: Comunidad del Caribe –Caricom y Petrocaribe.
- Interregionales: Alianza del Pacífico, Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América - Tratado de Comercio de los Pueblos (ALBA-TCP).

Lo anterior refleja un problema propio de la integración regional que dificulta aún más el desarrollo de propuestas que fomenten los modelos de Fintech en América Latina. Por ejemplo, de las diversas propuestas de integración regional destaca la Alianza del Pacífico como iniciativa de integración económica (conformada por Chile, Colombia, México y Perú). Sin embargo, en la actualidad, este espacio económico está en la práctica



desapareciendo y siendo reemplazado por el denominado Grupo de Lima, que viene promoviendo el Foro para el Progreso de América del Sur (PROSUR), que incluye acuerdos por áreas de interés para potencializar el crecimiento, desarrollo y sostenibilidad de los países, en torno a la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030, dentro de la que se encuentra el tema de tecnología, innovación, igualdad e inclusión financiera (CELAG, 2019).

De hecho, para lograr la consolidación de Fintech en América Latina surge en el año 2017 la Alianza Fintech Iberoamericana, con el fin de generar actividades que impulsen el emprendimiento, la competitividad y la inclusión financiera, mediante una regulación común que forme un mercado global y sin fronteras. Empero, esta iniciativa surge por la Asociación Española de FinTech e InsurTech (AEFI), Colombia FinTech, FinTech México, la Cámara Uruguaya de FinTech, FinTech Centro América y Caribe, Fintech Perú; sin la intermediación de los procesos de integración ya establecidos dentro de la región. Esto evidencia un modelo integrador dinamizado por capital privado con mínima intervención de los gobiernos.

Así las cosas, en los procesos de integración regional los objetivos y las condiciones de negociación establecidas por los Estados en un entorno globalizador han evolucionado radicalmente, colocando a América Latina, en particular, en una situación de indecisión frente a las prioridades y medios de acción disponibles para llevar a cabo su propia integración y posicionarse en la escena internacional (Vieira, 2008).

Es así que la incursión en los servicios financieros digitales en América Latina basados en la aplicación de tecnologías de punta sobre las transacciones financieras (Fintech), genera implicaciones en el desarrollo del mercado bancario, relaciones comerciales, aplicación de nuevas plataformas digitales, creación y consolidación de compañías tecnológicas alrededor del mundo, y especialmente en Latinoamérica, haciendo que sea necesario proponer y ajustar las formas de integración regional entre los países para estar a tono con estos procesos dinámicos que impone el mundo globalizado.

Por ello, a partir de mediados de la década de 2010, y en respuesta al nuevo modelo de negocio en el sector financiero que busca la inclusión financiera, algunos gobiernos latinoamericanos iniciaron procesos de regulación de los tipos Fintech, según el informe de Regulación Fintech en Latinoamérica, 2018.

Brasil es el país que mayor auge tiene de Fintech, quien durante los años 2013 a 2018 realizó las siguientes acciones de posicionamiento de esta industria; reguló los acuerdos de pago a través del Banco Central, reglamentando las compañías P2P (*Peer to Peer*) (comercialización directa de productos usando la tecnología como intermediación), y compañías de crédito directo. Del mismo modo, la Comisión de Valores Mobiliarios (CVM), creó Sandbox para nuevos emprendimientos y pequeñas empresas idóneas para utilizar mecanismos de *Equity crowdfunding* (inversión en empresa ya consolidada que no cotiza en bolsa), y regula el *crowdfunding* de acciones (mercado de capitales, red de financiación colectiva entregando bonos o acciones a los inversionistas, apoyando proyectos productivos).

No obstante, no se ha implementado los Sandbox regulatorios para Fintech, pero existen segmentos como servicios de pago, donde el Banco Central del Brasil autoriza previamente el volumen y número anual de transacciones, en las cuales las instituciones de pago solicitan la autorización previa para ciertos umbrales mínimos de transacciones en volumen anual e importes depositados en cuentas de pago (Colombia Fintech, sf.).

No existe regulación para el *crowdfunding* (compra y venta de facturas por medio de un grupo de personas a nivel colectivo y con la intermediación tecnológica), ni para los *Lending crowdfunding* (préstamo entre particulares sin intermediación financiera), los cuales no los distingue. Igualmente, los *Distributed Ledger* (tecnologías de registro distribuido, base de datos no centralizada) y las criptomonedas. En cuanto a las tecnologías Insurtech (soluciones innovadoras para seguros basados en la tecnología), algunos servicios se encuentran regulados por SUSEP (Superintendencia de seguros privados), pero a marzo de 2018 no había una regulación sobre innovación e Insurtech, solo se nombró una comisión para el estudio de los impactos de Fintech (Colombia Fintech, sf.).

Por otro lado, el Consejo Monetario Nacional promulgó una regulación para realizar transacciones *P2P Lending* (préstamos entre pares sin intermediación bancaria), así como las normas de protección al consumidor relacionadas con los derechos al consumidor, este podrá retractarse de la compra hasta siete días después de realizar la transacción, siempre y cuando no se haya realizado físicamente en un establecimiento. Igualmente, tecnología Robo-Advice, por parte de instituciones financieras y mercado de capitales del Brasil han aumentado (Colombia Fintech, sf.).

En el contexto de México, a partir del año 2018 se promulgó la Ley para Regular Instituciones de Tecnología Financiera ("Ley Fintech"). En esa misma fecha se modificaron diversas leyes, "incluyendo la Ley del Mercado de Valores y la Ley de Instituciones de Crédito, con el fin de incluir actividades relacionadas con Fintech y hacer dichas leyes coherentes con la nueva Ley Fintech" (Colombia Fintech, sf., p.37). El financiamiento colectivo o *crowdfunding* basado en donaciones o recompensas no se encuentra reglamentado, pero si una persona capta dinero a través de medios de comunicación masivos, se considera que esta está captando recursos, por lo tanto, se acogerá a la ley de instituciones de crédito, deberá cumplir con los requisitos para ser autorizado, ya que de lo contrario se considera un delito. En tanto, el uso de tecnologías Distributed Ledger, Insurtech, Robo-Advisor no se encuentran reglamentadas (Colombia Fintech, sf.).

Colombia durante los años 2016 a 2019 reglamentó las tecnologías Robo-Advisor en el sector financiero y de mercado de capitales, mediante el decreto 661 de 2018 de la Superintendencia Financiera, donde se establecen recomendaciones de acuerdo con el cumplimiento de las actividades de asesoría. No existe regulación específica para Fintech, se adoptó un modelo Sandbox, que consiste en una etapa inicial de operaciones en la implementación de innovaciones tecnológicas, denominado periodo de prueba regulatorio, siendo administrado por la Superintendencia Financiera (Colombia Fintech, sf.).



Chile, en el año 2018, incursiona en el modelo sin regulación Fintech, en donde las funciones de regulador están en cabeza de la Superintendencia de Bancos e Instituciones financieras, que solo se ha pronunciado en el *cloud computing* que aplican los bancos (Colombia Fintech, sf.).

Ecuador, a partir del año 2018, se basa en las regulaciones actuales aplicables para las empresas que desarrollan actividades de naturaleza financiera; estas pueden pertenecer a dos sectores financieros: el privado (bancos, empresas de servicios financieros y entidades de servicios auxiliares del sistema financiero), y el popular o solidario (cooperativas de ahorro y crédito, bancos comunales, cajas de ahorro, entre otros). Sin embargo, existen vacíos regulatorios que no aplican para las tecnologías Fintech (Colombia Fintech, sf.).

Por último, Perú no tiene regulado el modelo Fintech; sin embargo, se crea la “ley de dinero electrónico, Ley N° 29985 de 2013, siendo un paso importante para el marco legal peruano en relación con el uso de nuevas tecnologías en la industria financiera” (Colombia Fintech, sf, p.45).

Lo anterior permite precisar que la regulación del sector Fintech en América Latina se encuentra en un punto aún más débil que la integración regional en sí, generando un nuevo reto: enfocar los esfuerzos regionales en establecer puntos en común entre los países para lograr una regulación que minimice los riesgos ocasionados de la operación en la industria Fintech; “es así que se debe prevenir el arbitraje regulatorio, buscando preservar la integridad de todo el sistema de pago y el riesgo de las operaciones ilícitas” (Fundación de estudios financieros - FUNDEF A.C., 2017, p.13).

Integración regional mediante el modelo Fintech

De acuerdo con Corchado (2008), la integración regional enfrenta cambios fundamentales desde su concepción teórica hasta su desarrollo en lo concerniente a:

- Proceso, en el cual se tienen que alcanzar metas, sucesiva o simultáneamente, y cada etapa requiere de un periodo de madurez.
- Voluntario, con la intención de compartir con otras entidades económicas políticas comunes en busca de un desarrollo conjunto, buscando características propias de conformación de los estados-nación, no de bloques y regiones económicas. Es así que en la firma de acuerdos de integración regional o de asociacionismos empresariales los diferentes actores acuden de manera voluntaria y, en la mayoría de los casos, consensuada.
- Posibilita la división internacional del trabajo y la especialización, al integrarse un grupo de países en un mercado ampliado encaminado al emprendimiento y la innovación.

- Multiplica el tamaño de los mercados internos por el número de países participantes.
- Altera el entorno social y las prácticas culturales de cada una de las entidades participantes. Aspecto clave en el proceso de integración, ya que la identificación social y cultural es un factor que puede dar éxito o no darse la integración.
- Dualidad de proteccionismo y libre cambio; establece una relación entre las entidades participantes con el resto del mundo, conllevando al proteccionismo para justificar la existencia de grupos de países y empresas integrados, así como su desarrollo. (p.56)

En este orden de ideas, los nuevos modelos Fintech asumidos en América Latina se encaminan a cumplir con los tres requisitos mínimos establecidos, tales como la existencia de alta demanda de este servicio tecnológico, una regulación que impulse el progreso de los *start-ups* y atracción del talento humano y de inversionistas. Por tanto, los esfuerzos en establecer en Latinoamérica la industria Fintech se encuentra en el marco de la integración regional, bajo el enfoque de un modelo integrador de la economía mundial, vinculado al proceso de globalización, específicamente en el área de impacto de las finanzas y producción con capital privado, cuyo instrumento es la internacionalización de capitales con estrategias de asociaciones empresariales, franquicias, licencias, *join ventures*, entre otras.

Cabe señalar que, según Claessens, Frost, Turner y Zhu (2018), las Fintech han crecido de forma acelerada en todo el mundo en los últimos años; su tamaño presenta variaciones entre economías. Dichas diferencias se dan en primer lugar por el desarrollo económico de cada país, y en segundo lugar por la estructura de sus mercados financieros: es así como "cuanto mayor es la renta de un país y menos competitivo es su sistema bancario, mayor es la actividad de financiación Fintech" (Claessens, Frost, Turner, & Zhu, 2018, p.1).

Latinoamérica no está al margen de esta incursión en innovación financiera digital; una muestra de ello son las iniciativas de la Alianza del Pacífico, que ha trabajado en el diseño de los "principios rectores regulatorios de la industria Fintech, al determinar lineamientos comunes que sirvan como guía en la elaboración de regulaciones para estas en los países de la Alianza y que fomenten la innovación tecnológica en los servicios financieros" (Mayaute, 2018. p.5). Igualmente, afirma Mayaute (2018):

En América Latina y, en particular, los países de la Alianza no son ajenos a las últimas tendencias vinculadas al desarrollo del sector de servicios financieros basados en innovaciones tecnológicas (FINTECH), que destaca por el enorme potencial que tiene para reducir brechas al financiamiento e insertar a un mayor número de personas y pequeñas y medianas empresas al sistema financiero. (p.5)



Para tal fin, la Alianza del Pacífico (AP) creó el Consejo de Ministros de Finanzas (CMF), como “órgano de coordinación de la AP encargado de realizar avances en materia de integración económica y financiera” (Alianza del Pacífico, 2019, p.2). En este sentido, la “AP busca convertirse en instrumento protagónico de la actual globalización mundial, buscando consolidar las relaciones comerciales y financieras de América Latina en Asia” (Arévalo, 2014, p.10). Los temas concernientes a la integración Financiera son:

- Declaración de intenciones sobre el establecimiento del Pasaporte de vehículos de inversión colectiva de la Alianza del Pacífico.
- Principios orientadores para la regulación Fintech en la Alianza del Pacífico.
- Agenda priorizada para la profundización de la integración financiera de la Alianza del Pacífico.
- Guía de buenas prácticas en la evaluación crediticia de las PYME de la Alianza del Pacífico.
- Declaración de intenciones acerca del intercambio de información sobre amenazas e incidentes cibernéticos en el sistema financiero y el mercado de capitales de la Alianza del Pacífico. (Alianza del Pacífico, 2019, sp.)

Es de señalar que los Ministros de Finanzas se reúnen anualmente para revisar los avances establecidos en las diferentes declaraciones realizadas en las reuniones y dar las pautas y acciones para el programa de trabajo de cada año. Este organismo presenta las necesidades, avances, situación de las finanzas y la relación con el sistema de mercado de cada país para indagar a profundidad qué alternativas plantear en pro del acuerdo; hasta ahí llega su facultad.

En cuanto al Mercosur, las acciones en Fintech que se incorporan a la agenda de integración son:

Implementación de plataformas comunes de soft landing; estrategias para start-ups; proyectos de innovación y sistemas de facilitación para emprendedores y PYMEs; industrias 4.0; digitalización de procesos productivos, I+D y transferencia de tecnología al sector productivo. Más concretamente, en la V Comisión Bilateral de Producción y Comercio, se decidió seleccionar 30 empresas (15 de cada país), para realizar una estadía laboral en el país vecino a los efectos de recibir capacitación en estrategias de internacionalización, mantener reuniones a medida con los principales actores del ecosistema emprendedor y de innovación del país socio, incluyendo potenciales clientes e inversores. Los start-ups seleccionados de base tecnológica corresponden a los sectores de Agritech, Fintech, Medtech y e-Commerce, emprendimientos que se destacan por ser innovadores y por

su potencial de crecimiento e integración regional. (Ramos, Rozemberg, Makuc, Svarzman, & D'Elía, 2017, p.69)

Adicionalmente, se encuentra Mercosur, que no asume directamente los asuntos de finanzas, en especial el Fintech, sino que traslada las acciones en concreto al Comité de Basilea III que, a su vez, en materia de investigación y propuestas para establecer regulaciones, políticas encarga al Banco de Pagos Internacionales (BIS). El BIS y el Comité de Supervisión Bancaria de Basilea crean en 1998 el Instituto de Estabilidad Financiera para ayudar a los supervisores del mundo a mejorar y fortalecer sus sistemas financieros (BIS, 2019).

Discusión y conclusiones

América Latina se encuentra inmersa en el modelo de la globalización, enmarcada por la Cuarta Revolución Industrial que genera desafíos a los países de Latinoamérica, tales como cambios en infraestructura, educación, regulaciones, investigación, cambio climático, políticas, y asuntos económicos y sociales, los cuales llevan a estas naciones a potencializar la creatividad, innovación y desarrollo tecnológico para garantizar oportunidades de empleo, especialmente en la juventud, cerrar las brechas de la tecnología, impulsar el emprendimiento y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Es así como las agendas de los acuerdos de integración regional están desarrollando programas relacionados con la tecnología y finanzas, que incluyen los siguientes temas de integración financiera: intenciones de establecimiento de inversión colectiva; principios orientadores para la regulación Fintech; guía de buenas prácticas en la evaluación crediticia de las Pyme; intenciones del intercambio de información sobre amenazas e incidentes informáticos, entre otros aspectos.

Por tanto, los retos de integración en América Latina derivan, en primer lugar, de la necesidad de revisión de los mecanismos existentes en la institucionalidad de los países, y en la medida en que estos responden a un interés colectivo de soberanía regional (CELAG, 2019), en cuanto al sentido de organización del Estado –Nación por Estado – Región; en segundo lugar, cómo la economía mundial impulsa a unir esfuerzos entre sí para dar respuesta a factores económicos, sociales, culturales, tecnológicos, ambientales y políticos al establecer lineamientos articulados al bien común y la prosperidad de los países, la inclusión financiera, la igualdad, los derechos humanos, entre otros elementos esenciales para lograr la armonización y fortalecimiento institucional en la región.



La industria de tecnología de sistema financiero (Fintech) es un espacio propicio para los países que conforman los diferentes bloques de integración regional donde lleven a cabo acciones concretas y tangibles en aspectos fundamentales como fomento de la innovación en la prestación de servicios financieros, preservación de la integridad y estabilidad financiera y protección al consumidor, promoción de la competencia y mayor inclusión y profundización financiera (Ministerio de Hacienda Chile, 2018), así como la regulación y la protección de datos de usuarios ante posibles fraudes. Es de anotar que este modelo de negocio financiero es una transformación al sistema financiero tradicional, al incluir factores como innovación, tasa de adopción proporcional del banco móvil y por internet, crecimiento de los nativos digitales, comportamiento del cliente y demanda de servicios financieros digitales, inclusión financiera y oportunidades de crecimiento (Hernández de Cos, 2019).

En este sentido, la industria Fintech en América Latina se constituye como nuevo modelo de negocio e innovación digital financiera que tiene como bases orientadoras los sistemas anglosajones y europeos que llevan una trayectoria en los servicios financieros. En la última década se ha incrementado el interés en la innovación, en especial en la tecnología de servicios financieros impulsado por el conocimiento intelectual y el respaldo del dinero duro; no obstante, el desarrollo de la tecnología en finanzas no es una nueva industria, ni es una incursión de la Cuarta Revolución Industrial. Por ende, el cuestionamiento que suscita es ¿cómo en América Latina mediante la integración regional han realizado esfuerzos por la armonización en Fintech? Con el propósito de acercarse a la respuesta se toman los bloques de integración regional Mercosur y la Alianza del Pacífico, dado que presentan intereses contrapuestos desde el punto de vista económico y político (Arévalo, 2014).

Los desafíos planteados por Mercosur y la Alianza del Pacífico para abordar Fintech han quedado solo en propósitos dentro de los acuerdos de integración regional, por tanto, se requiere llegar a la implementación de un modelo financiero armonizado con una regulación común que no afecte el contexto de cada país en aspectos económicos, financieros, sociales y culturales. La consecución de esta apuesta es positiva para América Latina, puesto que estará a la vanguardia del desarrollo tecnológico e innovación acorde con las tendencias tecnológicas.

Finalmente, la industria Fintech para América Latina promueve el emprendimiento de nuevos negocios, mejoramiento de productos y servicios financieros a menor costo, ahorro de tiempo en desplazamiento y agilidad en la prestación de servicios, entre otros. En cuanto al marco de la integración regional, se observa alta demanda del sistema tecnológico, normatividad de las start-ups, fortalecimiento del talento humano en temas digitales, atracción de inversionistas y crecimiento de empleos que impactan las finanzas, producción e internacionalización de capitales.

Referencias

- Alianza del Pacífico. (2019). Recuperado de: <https://alianzapacifico.net/finanzas/>
- Alianza del Pacífico. (2019). Reglamento del Consejo de Ministros de Finanzas de la Alianza del Pacífico en Perú. Recuperado de: https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/AP_CMF_PPT_Peru_Reglamento_del_Consejo_de_Ministros_de_Finanzas.pdf
- Arévalo, L. (2014). La alianza Pacífico: geopolítica e integración económica. *Revista Vía Iuris*, (16), 159-172.
- Asociación Española de FinTech e Insurtech. (s.f.). Libro Blanco de la regulación Fintech en España. Recuperado de: <https://solucionesconfirma.es/observatorio/wp-content/uploads/LibroBlancoFinTech.pdf>
- Banco Internacional de Pagos, BIS. (2019). BIS.org. Recuperado de: <https://www.bis.org/fsi/index.htm?m=1%7C17>
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Invest, & Finnovista. (2018). Informe de Fintech en América Latina: crecimiento y consolidación. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Celag. (2019). Recuperado de: <https://www.celag.org/el-mapa-de-la-integracion-regional-en-la-ofensiva-conservadora/>
- Colombia Fintech. (Sin fecha). Regulación Fintech en América Latina. Bogotá: Lloreda Camacho y Co.
- Corchado, M. (2008). Formas de integración económica: Globalización y Regionalización. Balderas 95, México: Limusa, S.A. de C.V.
- Claessens, S., Frost, J., Turner, G., & Zhu, F. (2018). Mercados de financiación Fintech en todo el mundo; tamaño, determinantes y cuestiones de políticas. Recuperado de: https://www.bis.org/publ/qtrpdf/r_qt1809e_es.pdf
- Fundación de estudios financieros - FUNDEF A.C. (2017). La evolución del sector FINTECH, modelos de negocio, regulación y retos. México.
- Gach, R., & Gostch, M. (2014). The Rise of Fintech New York's Opportunity for Tech Leadership. Recuperado de: https://pfnyc.org/wp-content/uploads/2017/04/The-Rise-of-Fintech_2014.pdf
- Hernández de Cos, P. (2019). Financial technology: the 150-year revolution. Recuperado de: <https://www.bis.org/speeches/sp191119.htm>
- Mayaute, L. (2018). La Alianza del Pacífico: Logros y desafíos de la próxima Presidencia Peruana. *Revista de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales*, 1(1). Recuperado de: <http://ez-proxybib.pucp.edu.pe/ojs/index.php/iusintergentes/article/view/20120>
- Ministerio de Hacienda Chile. (2018). Principios orientadores para la regulación Fintech en la Alianza del Pacífico. Recuperado de: <https://www.hacienda.cl/mercado-de-capitales/documentos-y-presentaciones/principios-orientadores-para-la.html>
- Ramos, A., Rozemberg, R., Makuc, A., Svarzman, G., & D'Elia, C. (2017). Informe de Mercosur No.22: Renovando la Integración. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Vieira, E. (2008). La formación de espacios regionales en la integración de América Latina. Bogotá, D.C.: Convenio Andrés Bello.

CAPÍTULO 4

MOVILIDAD DE ACTIVOS FINANCIEROS DE RENTA VARIABLE EN EL MILA: ANÁLISIS DE PROFUNDIDAD DE INTEGRACIÓN DEL MERCADO

JOHANN GARCIA LÓPEZ¹,
CRISTIAN DAVID MALDONADO PEDROZA²,
RUBÉN DARÍO MARTÍNEZ AMADO³

Introducción

El dinamismo de los mercados, la globalización y la integración de los países por medio de diferentes acuerdos, pactos o uniones conllevan a crear nuevos mecanismos en aquellos países de economías emergentes o aislados, de tal manera que les permita ser más competitivos, tener mayor profundidad en el mercado y ofrecer alternativas diferentes a los inversionistas (tanto a nacionales como a foráneos), permitiendo ampliar el espectro más allá de las fronteras de cada nación.

1. Economista de la Universidad Católica de Colombia. Magíster en Finanzas del Tecnológico de Monterrey. Docente Tiempo Completo de la Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano. Correo: jgarcia@poligran.onmicrosoft.com
2. Economista de la Universidad de Cartagena. Magíster en Finanzas de la Universidad de Los Andes. Docente Tiempo Completo de la Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano. Correo: cdmaldonado@poligran.edu.co
3. Economista de la Universidad Santo Tomás. Magíster en Administración de la Universidad de La Salle. Docente Tiempo Completo de la Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano. Correo: rdmartinez@poligran.edu.co



Son estas las raíces de la idea de crear un mercado regional para la negociación de títulos de renta variable, entre las bolsas de valores y depósitos de tres países suramericanos: Chile, Colombia y Perú, y al que posteriormente se integraría México, buscando con ello ampliar el mercado de capitales.

Sin embargo, la observación del desempeño del Mercado Integrado Latinoamericano o MILA, como se le conoce a este acuerdo, permite aseverar que los objetivos de la integración no se han alcanzado. Los volúmenes de negociación de títulos de renta variable no han tenido un crecimiento excepcional desde la puesta en marcha del acuerdo. En este sentido, el presente capítulo busca hacer una exposición más profunda de los antecedentes de este mercado, de los objetivos que persigue, analizar la evolución de volúmenes de acciones negociados y explicar cuáles son las barreras que han dificultado el logro de una mayor profundidad de integración. Para cumplir su objetivo, este capítulo se construye con base en la recopilación y revisión de publicaciones especializadas y mediante el uso de información cuantitativa extraída de la plataforma de minería de datos Económica (especializada en mercados bursátiles de Estados Unidos y diferentes países de América Latina), entre los que figuran los países vinculados al MILA.

El paradigma de integración planteado por el MILA

El Mercado Integrado Latinoamericano, MILA, tiene su origen en 2007 cuando Perú y Colombia entran en conversaciones; luego, en 2008 inicia un proceso de preevaluación del mercado en cuanto a estudio de funcionamiento de las bolsas, marcos legales y regulatorios. Posteriormente, en 2009, se firma un acuerdo de intención y con esto, en 2010 se firma un acuerdo de implementación. El MILA inicia operaciones en 2011 con la integración de la Bolsa de Valores de Colombia (BVC), Bolsa de Valores de Lima (BVL) y la Bolsa de Comercio de Santiago (BCS) y, posteriormente, en 2014 se da la integración de la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) (Romero, 2014).

Desde sus inicios, el MILA pretendía generar una serie de beneficios para los stakeholders que hacen parte de esta integración. Dentro de los objetivos que se planteaban en la integración y en este tipo de procesos en general, Rodríguez y Urueña, basados en la Federación Iberoamericana de Bolsas (2019, p.31), planteaba lo siguiente:

- a. La estructuración de economías de escala que, a su vez, impulsaría la competitividad de los mercados de la región a nivel global.
- b. Una mayor profundización financiera, que aumenta los flujos de capital transfronterizo.
- c. La diversificación de alternativas de inversión, lo que puede representar un doble beneficio, pues: en primer lugar, se cautiva la atención de los inversionistas locales, concentrando la liquidez regional, para que esta no salga de los mercados parte y, en segundo lugar, se atrae inversionistas extranjeros, captando nuevos recursos.

- d. Al haber un mayor flujo de información y una mayor competencia, se puede dar una mejor formación de precios.

Por último, para los países miembros, el MILA busca promover la integración de sus criterios de regulación (Romero, 2014).

Sin embargo, desde sus inicios, el MILA no ha tenido los impactos esperados en términos de volumen de transacciones, rentabilidad y correlación entre títulos. De acuerdo con una evaluación temprana hecha por Lizarzaburu et al. (2015), estos indicadores no tuvieron variaciones significativas o presentaron resultados contrarios a los esperados. Por ejemplo: las cantidades negociadas y el número de negociaciones disminuyeron durante los primeros años de funcionamiento del acuerdo (antes del ingreso de México). Entre las causas señaladas por los autores se destacan la disparidad en términos tributarios y de políticas monetarias (de tasa de interés y cambiaria) para cada país.

En el caso de las correlaciones, Sandoval y Soto (2016), encuentran evidencia de cointegración significativa, lo que quiere decir que:

los fundamentos económicos y financieros de cada mercado accionario que participa en el MILA pueden tener un impacto en el largo plazo en el rendimiento de los otros mercados accionarios integrantes, generando a su vez los efectos de los derramamientos de volatilidad y contagio spillover effects. (p.16)

Recuérdese en este contexto la rápida expansión de la crisis Subprime de 2009 y las graves consecuencias de la crisis de la deuda griega sobre la economía europea, lo que a juicio de los autores contrarresta uno de los principales beneficios esperados del MILA, el de diversificación internacional.

En un sentido similar, Uribe y Mosquera (2014) encuentran, basándose en la construcción de una razón de Sharpe y la identificación de quiebres estructurales, que no hay evidencia estadística de que la entrada en vigencia del MILA haya provocado un cambio estructural en las bolsas de los países integrantes. Entendido este cambio como mayores oportunidades de diversificación financiera, y explican dichos resultados como consecuencia del bajo volumen de transacciones que se reportan en el mercado. Por esto concluyen que el MILA solo se convertirá en una real herramienta de diversificación para los inversionistas en la medida en que se puedan aumentar los niveles de negociación.

En contexto

No existe un país autosuficiente hoy en día, más aún cuando el mundo enfrenta constantemente crisis económicas y financieras, y donde la manera de dar respuesta a estos fundamentales, en procura de lograr desarrollo económico, es por medio de procesos de



cooperación internacional entendidos como “la relación que se establece entre dos o más países, organismos u organizaciones de la sociedad civil, con el objetivo de alcanzar metas de desarrollo consensuadas” (Raci, citado por Alzate, 2019, p.177). Así, la tendencia del siglo XXI a nivel global está dirigida a la integración de mercados, más exactamente integración económica y financiera. No son pocos los ejemplos de integraciones económicas y de mercados financieros que se pueden encontrar alrededor del mundo, que dan evidencia de lo expresado anteriormente y que antecedieron la integración MILA:

Como primer referente a nivel macro está la Unión Europea, fundada en 1993, y que dentro de sus objetivos tiene:

Promover el progreso económico y conseguir un desarrollo equilibrado y sostenible mediante el fortalecimiento de cohesión económica y social y el establecimiento de una unión económica monetaria que implicará una moneda única, conforme a las disposiciones del presente tratado. (Unión Europea, 1997, p.2)

En paralelo a esto, y desde el punto de vista de unificación financiera para esta región, en el 2000 se conforma Euronext donde inicialmente se integraron las bolsas de París, Ámsterdam y Bruselas; posteriormente, en 2002 se unen a este grupo las bolsas de Lisboa y Oporto; Luego Euronext adquiere a LIFFE (Mercado Internacional de Futuros y Opciones de Londres).

Vale la pena mencionar que Euronext:

Constituye una fusión y no una alianza (como sucede con el MILA), ya que Euronext tendrá una plataforma de negociación única, un solo libro de órdenes y unas solas reglas, y cuyo principal objetivo será reducir costes y anticiparse a la competencia (en referencia al Nasdaq-Europe del momento). (Garrido, Rodríguez, Gallego, & Carvajal, 2000, p.8)

Por su parte, otro referente de integración de mercados es el NASDAQ OMX Nordic que, de acuerdo con Romero (2014), se produjo en 2004. En este se integraron las bolsas de Estocolmo, Helsinki, Copenhague y Reikiavik, y se registró un crecimiento de volúmenes del mercado. Esta integración tuvo lugar en un contexto de expansión del mercado de valores a nivel global y generó un creciente atractivo de las empresas de los países integrantes ante los inversionistas extranjeros.

En 2007 se dio la fusión más importante entre los mercados americano y europeo con las bolsas de Nyse y Euronex, que actualmente se denomina NYSE Euronext, todas con fines de optimización de costos y de ampliar el mercado de renta variable (Vargas, 2013). Las anteriores integraciones, con resultados mixtos.

Así, la Alianza del Pacífico (AP) es un ejemplo de dicha tendencia de integración económica regional en Latinoamérica ya que, en primera instancia, “esta tiene como objetivo propuesto la integración profunda y el comercio de cadenas globales de valor” (Castillo, 2016, p.470). Y en este marco nace el MILA, buscando dar respuesta a varias necesidades como las de generar un mercado más amplio, variado y eficiente que da la oportunidad de acceso a inversionistas a los mercados de Perú, Chile y Colombia en sus inicios y posteriormente a México. De acuerdo con Ortégón (2016), quien se refiere al trabajo de Vargas y Bayardo, entre los beneficios del MILA destaca que “busca concentrar mayor oferta de empresas cotizadas; este incremento impacta en la creación de valor y genera una espiral de crecimiento” (p.12).

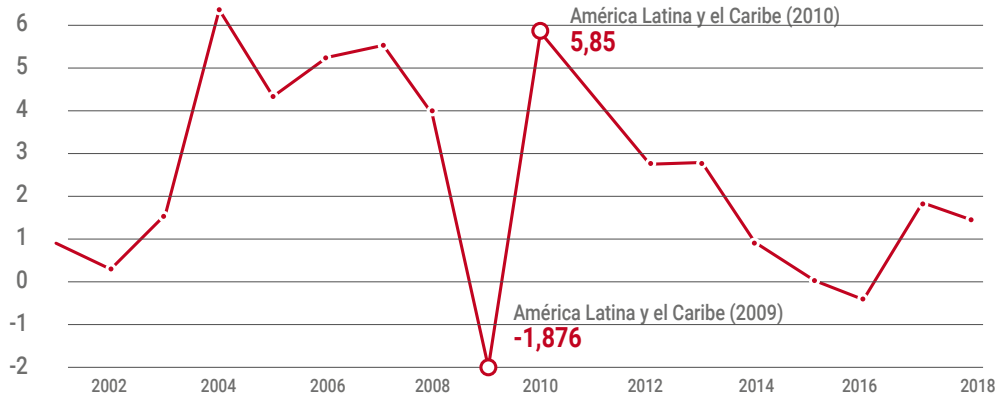
Sin embargo, la liberalización de los mercados de capitales, como parte de la integración económica y financiera, ha sido foco de debate. Entre los detractores de la integración de mercados, Richards (1995) afirma que: “Hay poca evidencia empírica de la proposición que los índices de rendimiento de acciones de diferentes países están cointegrados; los países difieren en sus estructuras industriales; así, los índices de rendimiento también responderán de manera diferente a choques económicos” (p.652). Esto ya que, por ejemplo, los países integrantes del MILA negocian con commodities cuya naturaleza es muy variable en el mercado.

A su vez, Stiglitz (2005) indica que “se torna difícil hacer una conexión convincente entre la integración financiera y el crecimiento económico una vez que se han tomado en cuenta otros factores como los flujos comerciales y la estabilidad política” (p.3). También encuentra que aquellos países que hicieron el esfuerzo de integrarse financieramente enfrentaron una mayor inestabilidad. Este último fenómeno como resultado del efecto contagio al cual las economías más integradas son más susceptibles.

Así, la burbuja hipotecaria de Estados Unidos tuvo un efecto dominó en todo el mundo, lo que condujo a serias consecuencias como portafolios de inversión colapsados, reducción importante de flujos financieros de carácter bancario entre países, disminución del consumo e inversión por la desconfianza suscitada y todo esto redundó en que en 2009 el PIB cayera en 4.4% en la zona Euro (Flores, 2014). Esta situación contrasta con lo que ocurrió en América Latina donde, históricamente, la región había sido mucho más vulnerable ante crisis mundiales que los países industrializados; al respecto, Porzencanski, citado en Lissardy (2018), afirma que: “Esta podría ser la primera vez desde que América Latina obtuvo su independencia a principios de 1800, que una gran contracción económica y calamidad financiera en el mundo industrializado no ha causado deuda soberana o crisis bancarias en la región” (p.1).

Esta situación la confirman los indicadores económicos de la época, ya que el PIB de Latinoamérica pasó de -1.876% en el año 2009 a 5.85% en 2010 (Banco Mundial, 2018), ver Figura 1.

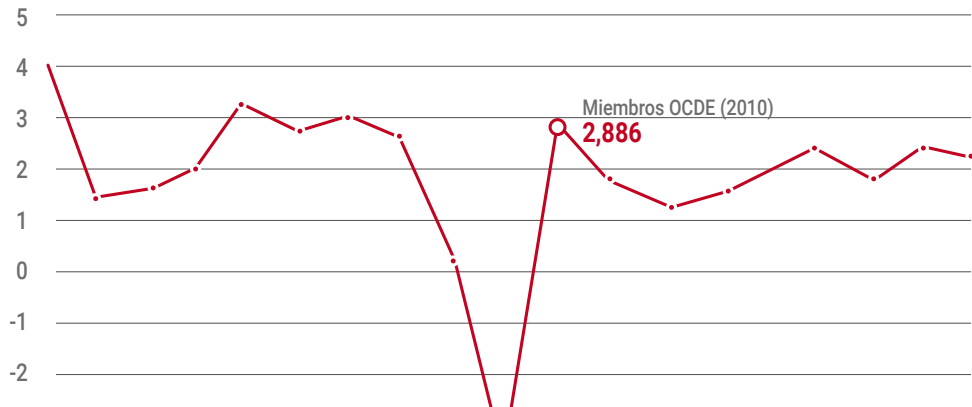
Figura 1. Crecimiento del PIB Latinoamérica (% anual)



Fuente: Banco Mundial (2018).

Entre tanto, en el mismo periodo analizado, en los países integrantes de la OCDE se dio una reducción de -3.5% y un repunte de 2.9% respectivamente para los mismos años, ver Figura 2.

Figura 2. Crecimiento del PIB Países OCDE (% anual)



Fuente: Banco Mundial (2018).

Otro suceso relevante en el que se pone en evidencia el efecto contagio fue la crisis asiática de 1997, donde, inicialmente, Tailandia percibe una devaluación de su moneda (Baht), fenómeno que se repitió, a continuación, con las monedas de Indonesia, Filipinas, Malasia, Hong Kong, Corea del Sur y Taiwán. Al respecto, García (2005) afirma que: “la libe-

realización financiera provocó la sobreapreciación de las monedas asiáticas, con la consecuente pérdida de competitividad de exportaciones; al truncarse las expectativas de crecimiento, se propició el ataque especulativo a las reservas internacionales y la devaluación de las monedas nacionales” (p. 38).

La integración del Mercado Integrado Latinoamericano, MILA

Volúmenes de operación antes y después del MILA (2008 – 2018)

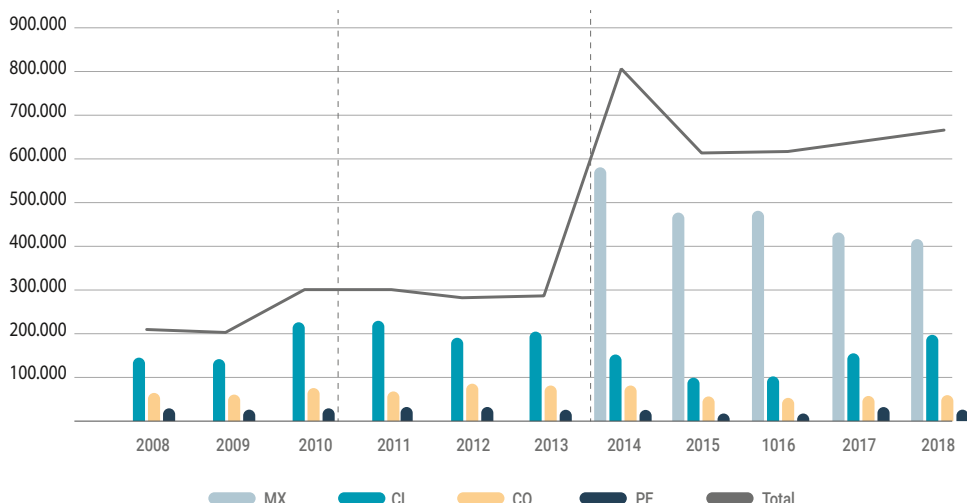
A diez años de su implementación, el comportamiento del total de las operaciones de los países que conforman dicho mercado no da muestra de un crecimiento que evidencie el cumplimiento de los objetivos de tal integración. Un análisis comparativo de los volúmenes de títulos negociados antes de la puesta en marcha del acuerdo, luego de su inicio y después del ingreso de México en 2014, parece soportar esta tesis.

A continuación, se detallan los volúmenes negociados de títulos valores desde 2008 a 2018 en los mercados que componen la integración. De acuerdo con la información consultada, en el 2008 se negociaron en la Bolsa de Valores de Colombia (BVC), en la Bolsa de Valores de Lima (BVL) y en la Bolsa de Comercio de Santiago (BCS) cerca de 199,5 millones de dólares, cifra que experimenta un crecimiento cercano al 44% hasta alcanzar los 287.524 millones de dólares en 2010, como resultado de los primeros signos de recuperación de los mercados mundiales luego de la crisis subprime (Figura 3).

Sin embargo, una vez entra en vigencia el acuerdo, este comportamiento tiende a normalizarse. De 2011 a 2013 se negocian en promedio 278.200 millones de dólares cada año en el conjunto de países analizados. Incluso, el crecimiento promedio del volumen de negociación es cercano al -1%. Lo anterior, como consecuencia de resultados mixtos en cada una de las bolsas (Chile y Perú experimentan una caída en el volumen de transacciones en promedio del 2% y del 6% respectivamente, mientras que Colombia evidencia un crecimiento promedio del 7%). Y básicamente puede ser explicado porque el número de transacciones que se realizan entre naciones por medio de la plataforma es bajo, cuando se compara con el que se realiza en cada bolsa de forma individual (Venegas, 2018). En este punto es válido resaltar que el desempeño de este tipo de mercados responde a un sinnúmero de variables relacionadas con el comportamiento económico de cada uno de los países. Sin embargo, uno de los objetivos del acuerdo es generar variadas alternativas de diversificación, lo que en última instancia debería verse reflejado en el aumento del número de negociaciones.



Figura 3. Volumen de acciones negociado en millones de USD antes y después de la entrada en vigencia del MILA y la integración de México



Fuente: elaboración propia con información de Economática. Los volúmenes reflejan las transacciones sobre acciones que tienen índice de presencia 70. Se indica el total de transacciones que se realizan en los cuatro mercados, sin discriminar cuáles son hechas por los locales en los demás mercados del acuerdo, toda vez que uno de los objetivos de la integración era el aumento general de los volúmenes de negociación.

En cuanto al último periodo comprendido entre 2014 y 2018 con el ingreso de la Bolsa Mexicana de Valores (BMV), el volumen de operaciones en USD se incrementó sustancialmente; así, en el 2014 alcanzó un total de USD 785 millones. Sin embargo, entre 2015 y 2018 el volumen negociado en promedio fue de USD 618,4 millones, lo que corresponde a un crecimiento -4% en promedio, y si se compara el año 2014 con el 2018 la caída es del 18%.

¿Qué ha dificultado la profundidad de integración del MILA?

Los anteriores resultados se dan como consecuencia de diferentes factores en los países conformantes. Como es resaltado por Carrieri, Errunza y Hogan (2007), la integración de los mercados financieros en economías emergentes se ve afectada por barreras que se pueden encontrar en los marcos regulatorios (incluyendo la tributación), los costos operacionales, el riesgo de tipo de cambio, entre otros. Como se podrá evidenciar, hallazgos de diferentes autores confirman que estos obstáculos han dificultado el proceso de consolidación del Mercado Integrado Latinoamericano, como se señala seguidamente.

Aspectos regulatorios

Los marcos regulatorios en los que se dan los procesos de integración son fundamentales en el alcance de la profundidad de estos, ya que brindan estabilidad y claridad en las reglas de operación en las diferentes zonas geográficas delimitadas por los países miembros. Dentro de este marco, en lo específico al MILA, se concentran el cuerpo normativo de cada país, en lo concerniente a lo orgánico, operacional, procedimental, financiero y de información contable, entre otros aspectos, que conciernen a distintas áreas del derecho en lo relacionado con el mercado público de valores.

Hacer un análisis profundo de cómo este factor es un determinante a la hora de establecer el grado de integración de este mercado es una tarea ambiciosa, y su complejidad generaría el material suficiente para desarrollar un texto completo respecto al tema. Sin embargo, hay aspectos que pueden ser puntualizados y relacionados con la forma como el MILA se ha desarrollado, ya sea facilitando su implementación o, por el contrario, dificultándola.

De acuerdo con Escobar (2016), las relaciones entre los países conformantes del acuerdo se cimientan en:

...la avenencia multilateral respecto de unos estándares mínimos que guían y determinan la regulación. Juega esencial papel un elemento de confiabilidad en las estructuras regulatorias (y de supervisión) mínimas exigibles para el desarrollo de actividades transfronterizas. Y, desde luego, presupone la plena libertad de cada jurisdicción para regular, por sobre esas bases comunes, a su necesidad o conveniencia. (p.15)

En este sentido, no se debe contar con un marco regulatorio igual o supranacional para garantizar un adecuado nivel de profundización del proceso de integración. Sin embargo, hay una clara relación entre la integración en términos generales y la facilidad para hacer negocios por fuera de las fronteras nacionales, incluidos los servicios que se enmarcan en el MILA. Para este caso, diversos autores han encontrado que la normatividad relacionada con la operación de los mercados de valores de los países integrantes persigue los mismos objetivos y se enmarcan básicamente en: generar un marco de seguridad, sostenibilidad, eficiencia operacional, protección al inversionista, y el acceso a la información y transparencia (Escobar, 2016) (Enoch, Bossu, Caceres, & Diva, 2016).

Sin embargo, la concordancia de estos objetivos no es condición suficiente para garantizar que la normativa en términos de forma no dificulte los procesos de integración. Por ejemplo, la protección a los participantes del mercado puede llegar a antagonizar con el afianzamiento del sistema, por lo que la tarea de los entes reguladores –como reto a largo plazo- es buscar los puntos medio ante objetivos que pueden resultar opuestos (Escobar, 2016), porque no solo la existencia de un cuerpo normativo armonizado garantiza la profundidad del sistema.



La aplicación de dicha normativa es determinante para cumplir con este fin. En este aspecto cobra importancia la legislación relacionada con la revelación de información por parte de las empresas que tienen títulos listados en estos mercados, toda vez que esta es fundamental para la toma de decisiones por parte de los inversionistas. Si bien, como se mencionó anteriormente, la diferencia en este tipo de normas es más de carácter formal que esencial, ya que persiguen un objetivo común y se derivan de reglas que son emanadas de organismos supranacionales, su grado de aplicación no es igual en todos los integrantes del MILA.

Respecto a esto, Luna-Ramírez y Agudelo (2019), mediante la aplicación del modelo de Black-Litterman, concluyen que la evidencia sugiere que ni Colombia ni Perú pueden considerarse como eficientes en la forma semifuerte⁴, dado que los precios de los activos parecen no incorporar la información pública de los analistas. Por su parte, Vargas y Bayardo (2013) indican que Colombia es el país donde la eficiencia se da en la forma débil, ya que «la información de las empresas es mínima, es histórica y de poca importancia. Primero, porque los canales de información no se actualizan oportunamente y, segundo, porque no se cuenta con un canal de información especial para este tipo de mercados» (p.15).

Vargas y Bayardo (2013) señalan como una de las dificultades a superar por el MILA la diferencia entre los costos de transacción que se aplican en los diferentes países, ya que estos no se encuentran homologados con relación a los precios cobrados por las bolsas de valores y por los depósitos de valores, ni mucho menos a nivel de las empresas comisionistas como empresas independientes que son.

Aspectos tributarios

Otro de los aspectos de la legislación que tienen un gran impacto sobre el desarrollo del mercado es el relacionado con el tributario. Al respecto, para que el mercado MILA sea atractivo para los principales actores que participan en él (inversionistas, y emisores), se requiere del concurso de varios factores que dinamicen, profundicen y alcancen mayor amplitud en todos los países miembros. Para tal efecto, el componente tributario y la normatividad existente en cada país puede ser un obstáculo para lograr los objetivos expuestos, así que se deben crear mecanismos y estímulos para alcanzar mayores niveles de transacciones de los inversionistas y evitar, en aquellos casos en donde se presente, la doble tributación.

De una manera sucinta se presentan las principales características tributarias de cada país y las diferentes tasas impositivas que aplican para las operaciones de renta

4. La hipótesis de los mercados eficientes indica que los precios de los títulos valores que se negocian en estos mercados reflejan toda la información existente sobre los mismos y se ajustan rápidamente a nueva información. Esta eficiencia se puede dar en distintos grados: forma débil, semifuerte y fuerte, correspondiéndose con la cantidad de información a la que tienen acceso los inversionistas.

variable efectuadas en el MILA para conocer la normatividad tributaria aplicable a un inversionista comprando acciones en el mercado integrado de otro país diferente al de su nacionalidad, tanto para el caso de los dividendos recibidos por acción como por las ganancias de capital (Mercado Integrado Latinoamericano MILA, 2017).

Tabla 1. Tasa Impositiva por Concepto de Dividendos

Colombia	Los dividendos susceptibles de distribuirse como no gravados, a un inversionista de portafolio del exterior, están sujetos a una tarifa de impuesto sobre renta del 5%. Los dividendos susceptibles de distribuirse como gravados, a un inversionista de portafolio del exterior, están sujetos a una tarifa de impuesto sobre renta del 25%, más la tarifa del 5%, una vez disminuido el impuesto del 25%.
Perú	Retención en la fuente de 2016: 6,8% de los dividendos percibidos, 2017 – 2018: 8,0% y 2019 en adelante: 9,3%. Aplicable para personas jurídicas y naturales (no domiciliados).
México	Retención definitiva 10% (tasa según CDI del 0% hasta 10%). Aplicable para personas jurídicas y naturales.
Chile	Tasa de retención del 35% acreditando el impuesto de primera categoría y la utilización de hasta un 65% del crédito generado del pago del impuesto (IDPC). Aplicable para personas jurídicas y naturales. (personas no residentes sin convenio tributario). Los contribuyentes del impuesto adicional que tengan residencia en algún país con los cuales Chile haya firmado un convenio de doble tributación internacional (CDTI) y esté vigente, se acuerde que respecto al impuesto adicional pueda aplicarse deducción completa del impuesto de Primera Categoría como crédito o alguna norma que otorgue el mismo efecto tributario.

Fuente: MILA, 2018

Tal como se detalla en la Tabla 1, existe una elevada disparidad en los criterios de tributación entre los países. En primera instancia, Colombia no hace alusión a ninguna tasa de retención por este concepto, mientras que los otros países sí. Sin embargo, los otros tres países no mencionan si se debe pagar una tarifa de impuesto sobre la renta, mientras que Colombia sí los cobra sobre los dividendos que se repartan con cargo a las utilidades generadas.

Es importante mencionar que México y Chile sí tienen en cuenta el hecho de que el inversionista haga parte de un país miembro de convenio tributario internacional al reducir la tasa de retención por este concepto. De acuerdo con esto, se detalla la ventaja que ofrecen en estos casos para hacer que las personas interesadas en invertir –naturales o jurídicas– no tengan una carga tributaria tan fuerte que haga inviable el negocio.



Por ejemplo, para un inversionista colombiano se podría considerar favorable comprar acciones en el mercado integrado de México y Chile, debido a que al existir un convenio de tributación internacional la tasa de retención aplicable es menor, o incluso del 0%, lo cual atrae inversión de extranjeros, puesto que asegura que no se disminuya la rentabilidad de portafolio por este concepto tributario. En la Tabla 2 se muestra un comparativo de las diferentes tasas impositivas vigentes que aplican sobre las ganancias de capital de los países que hacen parte del acuerdo.

Tabla 2. Tasa impositiva por concepto de ganancias de capital

<p>Colombia</p>	<p>Esta inversión es considerada como «inversión de portafolio del exterior»; en consecuencia, el tratamiento sería:</p> <p>0% si la venta no supera el 10% de las acciones en circulación de la emisora en el mismo periodo fiscal.</p> <p>14% de retención sobre el valor de la venta si esta supera el 10% de las acciones en circulación de la emisora.</p> <p>Si vende más del 10% de las acciones en circulación, adicionalmente el inversionista de portafolio debe presentar una declaración de renta pagando un impuesto de 10% (si la acción fue poseída por un periodo superior a 2 años) o del 17% (si los poseía por menos de dos años) sobre el valor de la utilidad (precio de venta menos costo). El valor que le hayan retenido lo podrá restar del monto a pagar de impuesto.</p>
<p>Perú</p>	<p>0% sobre la ganancia, siempre que en un periodo de 12 meses no se transfiera el 10% de las acciones emitidas y que estas tengan presencia bursátil (exoneración vigente hasta el 31 de diciembre de 2018).</p> <p>5% para enajenación de acciones que no tengan presencia bursátil. Aplicable a personas naturales y jurídicas (no domiciliados).</p>
<p>México</p>	<p>10% sobre ganancia real.</p> <p>0% exentas para personas naturales o jurídicas residentes de países con CDI.</p> <p>Gravadas al 35%: 1. Ganancia por la enajenación de acciones no adquiridas en bolsa mayores al 1% en 24 meses 2. Enajenación de más del 10% en 24 meses y enajenación del control</p> <p>Retención 25% sobre monto de la operación.</p>
<p>Chile</p>	<p>0% cuando se trate de enajenación de acciones que cumplan los requisitos del art. 107 LIR y para acciones del segmento emergente.</p> <p>35% cuando se trate de acciones sin presencia bursátil. Aplicable para personas jurídicas y naturales.</p>

Fuente: MILA (2018).

Al igual que en el caso anterior, se evidencia que existe una gran cantidad de condiciones, restricciones o normatividad tributaria aplicable en cada país, lo cual dificulta la libre movilidad de recursos entre los países integrantes del MILA. Como resultado de lo expuesto, se puede mencionar que los países donde el pago por impuesto de dividendos son más altos corresponde a Chile y Colombia, un claro desestímulo para el inversionista a largo plazo que desea obtener ganancias mediante el pago de dividendos; para el caso de la ganancia por la enajenación de las acciones, las mayores ventajas las ofrecen estos dos países, Chile y Colombia, partiendo desde el 0% de pago de impuesto; por último, el país con la mayor tasa impositiva de renta la tiene Colombia. Esto hace que no sea posible realizar una comparación directa que permita advertirle al inversionista cuál sería la mejor alternativa para evitar una carga excesiva de tributos, pues depende del caso en el que se encuentre será mejor una opción que otra. Los países miembros del MILA presentan disparidad en la regulación en la asesoría del mercado de valores, como lo menciona Rodríguez (2019):

... no en todos los países miembros se les da la misma relevancia a los factores perfil del cliente, perfil del producto y su nivel de complejidad, y suministro de información, así como tampoco se tiene el mismo rigor en la determinación de estos. (p.64)

Esto puede generar asimetría de la información, disminuyendo el nivel de confianza del inversionista, desincentivando la canalización de recursos al MILA. Específicamente, se detalla que la legislación colombiana expone una elevada cantidad de elementos a considerar, es decir, que el exceso de normatividad tributaria complica, restringe y hace que no sea el país más atractivo para que el extranjero invierta, al tener que enfrentarse a múltiples condiciones o requisitos establecidos.

En México sobresale el hecho de que el inversionista pertenezca a un país con convenio tributario internacional, puesto que la tasa aplicable sería del 0% sobre la ganancia. Aunque en Perú y en Chile no se evidencia tanto rigor en la normatividad tributaria, tampoco sobresale el hecho de que exista una ventaja para la persona natural o jurídica extranjera de pertenecer a un país adscrito a algún convenio de tributación.

De acuerdo con todo lo expuesto previamente, es posible observar que se requiere tener en cuenta múltiples elementos y la asesoría de personal experto en el tema, con el fin de poder realizar las comparaciones pertinentes entre países y establecer cuál es el mejor escenario para invertir en materia tributaria.



Por consiguiente, es importante tener presente que para el inversionista del MILA no basta con analizar el dividendo que paga la acción en cada país, ni la ganancia generada por su valorización cuando se enajene, sin considerar la carga impositiva que en algún caso podría reducir la utilidad o ganancia por este concepto. Esto, alineado con lo planteado por Ortégón y Torres (2016).

Este análisis realizado permite concluir que los convenios tributarios internacionales deberían tener una mayor fuerza para los países del MILA y que se observará de forma evidente en la racionalización de la carga tributaria para el no residente por medio de la disminución de las tarifas del impuesto y las tasas de retención. De la mano con lo expuesto por Romero (2015), esto fomentaría el incremento de la inversión de forma recíproca entre los países, apostaría por un mayor crecimiento económico, potenciaría el mercado, se expandiría la presencia de empresas multinacionales, entre muchas otras ventajas generadas por los alivios fiscales establecidos.

A manera de conclusión

El Mercado Integrado Latinoamericano, MILA, surge como un esfuerzo colectivo de las bolsas de los países firmantes para proporcionar más alternativas de inversión, generar mayor competitividad en este tipo de negociaciones, entre otros objetivos señalados, y para dar visibilidad a estos mercados. Y a la luz de la información analizada, se puede decir que los resultados son mixtos. Por una parte, la integración puso en el mapa a estos mercados a nivel global ya que se crearon nuevos índices e instrumentos de inversión asociados al MILA. Pero por el otro, como se señaló, el aumento de los mercados individuales como resultado de los negocios realizados por su plataforma han sido pocos.

Por lo tanto, es necesario que los países del MILA efectúen los correctivos en aspectos de regulación, de tributación y de costos de transacción, e incluso de desconocimiento de la plataforma por parte de las personas naturales, para que se proporcione una verdadera integración en el mercado de capitales y genere mayor volumen de negociación. Por solo citar un ejemplo, la existencia de un convenio de tributación internacional en Chile y México, automáticamente los convierte en países con mayor atractivo para los inversionistas foráneos; caso contrario se presenta en Colombia y Perú, en donde no se presenta esta ventaja, creando una barrera para los inversionistas. En síntesis, son muchos los obstáculos que debe superar este proceso de integración para lograr los objetivos que motivaron su creación. Lograr sortear estas dificultades es una tarea de largo plazo y que demanda de una gran voluntad política y privada.

Referencias

- Aladi. (2019). Aladi.org. Recuperado de: <http://www2.aladi.org/sitioAladi/acuerdosaladi.html>
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Invest, & Finnovista. (2018). Informe de Fintech en América Latina: crecimiento y consolidación. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Bernal, C. (2010). Metodología de la investigación. Bogotá, D.C.: Pearson.
- Carrieri, F., Errunza, V., & Hogan, K. (2007). Characterizing World Market Integration through Time. *The Journal of Financial and Quantitative Analysis*, 42(4), 915-940.
- Celag. (2019). Recuperado de: <https://www.celag.org/el-mapa-de-la-integracion-regional-en-la-ofensiva-conservadora/>
- Colombia Fintech. (Sin fecha). Regulación Fintech en América Latina. Bogotá: Lloreda Camacho y Co.
- Corchado, M. (2008). Formas de integración económica: Globalización y Regionalización. Balderas 95, México: Limusa, S.A. de C.V.
- Economática. (2019). Volúmen de transacciones MILA en USD. Bogotá .
- Enoch, C., Bossu, W., Caceres, C., & Diva, S. (2016). Financial Integration in Latin America: Regional Funds Passport: Part 1 and Part 2. Washington : International Monetary Fund.
- Escobar, D. (Marzo de 2016). La regulación del mercado de valores en el Mercado Integrado. Documento de la serie: en ruta hacia la integración. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Fuhr, R. (2008). Comercio Intraindustrial: Cálculo de nuevos índices y su aplicación al caso Argentino. Recuperado de: <http://www.monografias.com/trabajos-pdf/comercio-intraindustrial-indices-aplicacion-argentino/comercio-intraindustrial-indices-aplicacion-argentino.pdf>
- Fundación de estudios financieros - FUNDEF A.C. (2017). La evolución del sector FINTECH, modelos de negocio, regulación y retos. México.
- Fundación de estudios financieros - Fundef. A.C., (2017b). La evolución del sector FINTECH, modelos de negocio, regulación y retos. México.
- García, C. (2005). Capital extranjero y política económica, las crisis financieras del sudeste asiático. Madrid: Fundamentos.
- Garrido, R., Rodríguez, P., Gallego, R., & Carvajal, P. (2000). La nueva economía y los mercados bursátiles en crecimiento. *Anales de economía aplicada*, 1-21.
- Gutiérrez, A. (1999). La Comunidad Andina de Naciones: el difícil camino de la integración. En J. Briceño, Escenarios de la Integración Regional en las Américas (págs. 265-312). Mérida: Universidad de Los Andes.
- Heinonline. (1992). Recuperado de: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/anesdip1ydiv=23yid=ypage=>
- Lissardy, G. (2018). Cómo América Latina salió antes que las economías desarrolladas de la brutal crisis financiera de 2008. BBC Mundo. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45528505>



- Lizarzaburu, E., Burneo, K., Galindo, H., & Berggrun, L. (2015). Emerginn Markets Integration in Latin America (MILA) Stock market indicators: Chile, Colombia and Peru. *Journal of Economics, Finance and Administrative Science*, 74-83.
- Luna-Ramírez, S., & Agudelo, D. (2019). ¿Agrega valor el modelo Bacl-Litterman en portafolios del Mercado Integrado Latinoamericano (MILA)? Evaluación empírica 2008-2016 . *Revista de Métodos Cuantitativos para la Economía y la Empresa*, 55-73.
- OECD. (2019). Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44525/1/S1900182_es.pdf
- Porzecanski, A. (2008). Cómo América Latina salió antes que las economías desarrolladas de la brutal crisis financiera de 2008. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-45528505>
- Rodríguez, L., & Urueña, S. (2019). El Mercado Integrado Latinoamericano (MILA): Una manifestación de la prestación transfronteriza de servicios financieros. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Sandoval, E., & Soto, M. (2016). Mercado Integrado Latinoamericano: un análisis de cointegración. *Revista Internacional de Administración y Finanzas*, 1-17.
- Stiglitz, J. (2005). Liberalización de los mercados de capitales, globalización y el FMI. *Desarrollo Económico*, 3.
- Unión Europea. (1997). Título I: Disposiciones comunes. Tratado de la Unión Europea, firmado en Maastrich el 7 de febrero de 1992, modificado por el tratado de Amsterdam de 2 de octubre de 1997 (versión consolidada). Amsterdam, Holanda: Unión Europea. Recuperado de: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/anesdip1ydiv=23yid=y&page=>
- Uribe, J., & Mosquera, S. (2014). Efectos del MILA en la eficiencia de portafolio de los mercados de acciones colombiano, peruano y chileno. *Cuadernos de Administración*, 75-83.
- Vargas, W. (2013). El MILA. Colombia mercado de integración entre Chile, Perú y Colombia. *Revista de relaciones internacionales, estrategia y seguridad*, 120.
- Vargas, W., & Bayardo, J. (2013). El MILA. Mercado de integración entre Chile, Perú y Colombia. *Revista de relaciones internacionales, estrategia y seguridad*, 113-133.
- Venegas, A. (2018). Bolsa de Valores de Colombia registró en julio volumen más bajo de negociación del año. *La República*. Recuperado de: <https://www.larepublica.co/finanzas/bolsa-de-valores-de-colombia-registro-en-julio-volumen-mas-bajo-de-negociacion-del-ano-2757880>
- Vieira, E. (2008). La formación de espacios regionales en la integración de América Latina. Bogotá, D.C.: Convenio Andrés Bello.

CAPÍTULO 5

INTEGRACIÓN CONTABLE LATINOAMERICANA: RETOS Y OBSTÁCULOS PARA EL MUNDO DE LOS NEGOCIOS EN EL MARCO DE LAS NORMAS INTERNACIONALES DE INFORMACIÓN FINANCIERA

JUAN DAVID ARIAS SUÁREZ¹ Y VANESSA CANO MEJÍA²

-
1. Contador público y Msc. en Contabilidad financiera y de gestión. Docente de la Institución Universitaria Politécnica Grancolombiana. Correo: jdarias@poligran.edu.co
 2. Contadora pública y Msc. en Contabilidad internacional y de gestión. Docente de la Institución Universitaria de Envigado – Envigado. Correo: vcano@correo.iue.edu.co



Introducción problémica

En la contemporaneidad, la relación entre los Estados, la Naturaleza, las organizaciones y la sociedad está mediada por diferentes instituciones, actores, signos, sujetos y representaciones que permiten la interacción social, cultural, política y económica en el planeta. No obstante, según investigaciones recientes sobre el devenir biosférico, las condiciones ambientales actuales están en desequilibrio, aunadas, además, en múltiples crisis sociales, civiles, epistémicas y ecosistémicas, lo cual genera múltiples condiciones abyectas de vida. Al decir de Leff (2003), “el homo sapiens sapiens se volvió homo economicus”, por tanto, el mundo de los negocios económico-financieros ha tenido la mayor atención en el contexto de globalización y capitalismo financiero avanzado actual; por ello es menester desenmascarar la economía para que los seres humanos no sean utilizados para satisfacer intereses económicos (Max-Neef & Smith, 2011). Las tensiones socioambientales y culturales que subyacen a estos fenómenos generan retos y, a su vez, obstáculos para el mundo de los negocios, en el marco de las normas internacionales de información financiera (NIIF) y sus normatividades conexas, la comunicación organizacional por medio de la contabilidad y los desafíos de integración latinoamericana.

La actual forma de comunicación en el mundo de los negocios implica dos necesidades latentes: 1) principios contable-financieros comunes para la interacción organizacional, respetando las idiosincrasias económicas y culturales de cada país, y 2) integración constante entre los diferentes actores estatales y normativos que estructuran el mundo de los negocios, generando un ambiente de respeto sobre las diferencias productivas, sistemas económicos y objetivos financieros. En ese ámbito, siguiendo a Brugger (1983), la integración en su dimensión social implica un proceso de enlace de la pluralidad de personas y colectividades, lo cual no siempre se desarrolla de forma armónica, ya que múltiples presiones de conglomerados económicos transnacionales influyen el andamiaje normativo que soporta la información financiera.

En ese sentido, el mundo de los negocios y los procesos de integración económica requieren de información contable-financiera pertinente, confiable y comparable, que represente (aproximación cognitiva a los hechos) la realidad económica para los stakeholders y shareholders, las organizaciones y los agentes que están inmersos en las decisiones financieras, cuya objetividad, circulación y control de la riqueza deben actuar bajo parámetros comunes que puedan ser interpretados desde diferentes latitudes y que, a su vez, arguyan la idiosincrasia de las comunidades, es decir, una representación coherente con su contexto. No obstante, la estructura y los principios de la información contable-financiera no deben ser una rúbrica cerrada y unidimensional de un país, que es extrapolada a los demás sin consideraciones de fondo sobre las necesidades y complejidades del entramado organizacional de los negocios.

Desde la óptica de los organismos reguladores y normalizadores, con las normas internacionales de contabilidad, información financiera y aseguramiento de la información, se confluó³ en términos legal-normativos a Latinoamérica con el resto del mundo, pero estos parámetros de obligatoriedad jurídica fueron pensados desde el modelo contable de control anglosajón, con bases en países como Estados Unidos, Inglaterra, Australia, Canadá y Escocia, y sustentados económicamente en la economía neoclásica monetarista, el libre mercado y la especulación financiera. En el ámbito estrictamente contable, el acercamiento con las NIIF estuvo aunado a los principios de control de la auditoría externa e imbuido por la hegemonía de la especulación bursátil, la búsqueda de rentabilidad financiera y la consolidación de los mercados de capitales, los cuales son tradiciones y contextos que no se ajustan ni corresponden al contexto latinoamericano, cuya estructura empresarial y condiciones socioculturales para el mundo de los negocios han sido distintas, pues las bases están más en el control integral, la fiscalización, la eficiencia y la productividad económica para el desarrollo de las empresas. La dinámica especulativa es un desarrollo reciente en el contexto latinoamericano, derivado del proceso de globalización económica, mas no de una consecuencia directa del crecimiento organizacional.

Así, este capítulo presenta un análisis de los retos y obstáculos de la integración contable latinoamericana en el marco de las normas internacionales de información financiera (NIIF; IFRS, por sus siglas en inglés), emitidas por el International Accounting Standard Board (IASB) y sus tensiones en el actual contexto de la globalización, mundialización y expansión de los mercados financieros. De alguna manera, los procesos de integración deben ser recíprocos y equitativos, e históricamente se ha reflejado una tensión para que el IASB “maneje y equilibre la diversa retroalimentación de los recientemente formados grupos regionales emisores de normas en Asia-Oceanía y Latinoamérica” (Zeff, 2012, p.158).

Desde una perspectiva crítica, el capítulo expone algunas miradas de la deontología de la contabilidad para los negocios, el desarrollo económico y social de la región, y los actores regulatorios normativos contables latinoamericanos que ejercen procesos de integración. Una perspectiva del documento abre para la discusión la idea de una integración contable latinoamericana, como opción de reivindicación y reconstrucción del sentipensar latinoamericano en el ejercicio profesional.

3. Las normas contables, de formulación anglosajonas, fueron adoptadas, adaptadas, armonizadas o convergidas en la mayoría de los países latinoamericanos, sin importar su condición política, social o empresarial. Como pretexto jurídico y bajo el eufemismo de un proceso de ‘modernización’ contable para las organizaciones privadas, se transformó las normatividades locales (de cada país) con la aplicación de un marco conceptual, un entramado de normas y unos estándares, sin el debido análisis de impacto y sin la preparación para los profesionales, empresarios e instituciones educativas. Una especie de fast track legislativo para la representación contable de las organizaciones.



Negocios en clave global: encrucijadas de atomización social vs integración consciente

En el transcurrir sociohistórico son muchas las evidencias empíricas que demuestran el potencial social del trabajo conjunto, en red, en asociación, en cooperación o en comunidad. De allí que la integración de la economía se plantee como un ejercicio conductor de crecimiento económico,⁴ aunque no siempre genere desarrollo económico ni altere el statu quo de la estructura económica internacional. En diferentes momentos, y producto de la perspectiva sociológica moderna más que el enfoque económico, Bauman (2001) y Beck (1998) han problematizado la idea de lo 'global' y sus consecuencias en la vida social.

El globalismo reduce la nueva complejidad de la globalidad y de la globalización a un aspecto –el económico-, el cual además solo se concibe linealmente, como una ampliación constante de los condicionamientos impuestos por el mercado mundial. Todos los demás aspectos –globalización ecológica, glocalización cultural, política policéntrica, surgimiento de espacios e identidades transnacionales- solo se consideran (cuando se les presta atención) de modo subordinado a la globalización económica. (Beck, 1998, p.221)

En ese sentido, la integración de las comunidades no es un proceso que solo pueda ser pensado desde lo económico, a pesar de que ocupa su mayor impacto. Lo cultural, lo social, el acceso a derechos y servicios como la salud, la educación, la cultura, la vivienda, el bienestar y compartir social no pueden ser atomizados por los procesos globales. Tampoco se puede avalar que el crecimiento de la economía continúe estando por encima de la idiosincrasia de los pueblos, sus necesidades básicas insatisfechas o sus sistemas de oportunidades. Una cultura no puede sucumbir sobre otra cultura. En ese sentido, se genera una encrucijada entre la atomización social derivada de procesos expansionistas globales amparados en la vulgar crematística y el cosmopolitismo libremercadista, una perspectiva de integración consciente donde se respeten las particularidades y procesos de desarrollo de cada nación, y se rescaten las potencialidades de cada comunidad.

Una estrategia política de la integración económica ortodoxa ha sido la estandarización de procesos, unificación de criterios y concentración de poderes en organismos supranacionales como el BID, el FMI, la OMC o la OCDE; muchos de estos organismos direccionados bajo ópticas unidimensionales, unívocas y anacrónicas que promueven discursos

4. Siguiendo a Max-Neef (1993), la perspectiva de crecimiento económico no se traduce en desarrollo económico ni en bienestar social o cumplimiento de las necesidades básicas de las poblaciones. Es una métrica económica de agregados que no da cuenta de las condiciones de riqueza real y multidimensional de los ciudadanos.

de integración e inclusión, pero en la práctica las brechas socioeconómicas entre países son más distantes. En iguales condiciones ha sucedido con lo contable y sus profesionales quienes, motivados por la posibilidad de avanzar en las demandas del contexto internacional, al parecer olvidan las particularidades locales aplicando normas que son útiles para medir la circulación de la riqueza monetaria, la financiarización y la especulación del actual modelo económico, pero que no aporta de forma sustancial los análisis e interpretaciones que la mayoría de las industrias latinoamericanas demandan. La base métrica de alinear la contabilidad con la economía financiera está en el 'valor razonable', que implica una representación presente del valor de mercado y ha generado múltiples problemas en el mundo (Biondi, 2012). Es decir, los problemas básicos de estructura de financiación, eficiencia productiva, gestión del patrimonio o desarrollo social no han sido subsanados por la inserción de la doctrina IFRS.

La Idea de América Latina⁵

Existen diversas perspectivas conceptuales, sociológicas, económicas, cosmogónicas, antropológicas y posiciones políticas, geográficas e históricas de lo que se ha entendido y se entiende socialmente hoy como "Latinoamérica". En la historia se le ha denominado polifacéticamente "Iberoamérica", "Indoamérica", "Hispanoamérica", "Latinoamérica", "Nuestroamérica", "América Latina", "Sudamérica" o "Sur Global"; las diferencias han sido tema de ardua discusión académica en la historiografía, la geografía, las ciencias políticas, la sociología y la filología, aunque las diferencias históricas han sido generalmente confundidas.

Las denominaciones y las formas de nombrar a las regiones no son solo discusiones académicas, ya que insertan herencias culturales que derivan en potenciales desigualdades económicas o integraciones inclusivas. La forma de nombrar esta parte del continente iba más allá de lo semántico y retórico (Días, 2011), pues debe responder a los elementos identitarios y los proyectos políticos. De esta manera, una de las nociones más representativas del continente debería ser "Indoamérica", por su ineludible alusión a los pueblos autóctonos y originarios que se extienden por todas las Américas; los otros términos se acuñan por la delimitación de un territorio o a la semejanza de una característica específica, pero con una amplia intencionalidad política y/o económica en cada etapa histórica. A su vez, el término Latinoamérica tiene un sentido integrador y supranacional en términos económicos, que es la denominación más popular actualmente y la que acompaña los planes de cooperación de la región.

Lo que subyace a la denominación de las comunidades implica pensar la racionalidad de integración entre sus conformantes. Galeano cuestiona: "¿Qué integración pueden

5. Algunas consideraciones e ideas previas sobre la presente temática fueron presentadas en Arias (2013). En adelante, los siguientes acápites desarrollan conceptos y reflexiones más robustas sobre el papel de la integración contable latinoamericana para el mundo de los negocios.



realizar, entre sí, países que ni siquiera se han integrado por dentro?" (2006, p.336). De esta manera, se pone en tensión que las naciones latinoamericanas perennemente no han sido sometidas a procesos de integración sociocultural, pero guardan una identidad que recoge los avances y retrocesos en la historia, y las independencias y dependencias de los países, en búsqueda del mejoramiento de las condiciones sociales y económicas de sus pueblos.

En el transcurrir sociohistórico se han confrontado varias perspectivas de pensamiento para la identificación latinoamericana, pero han sobresalido dos, "una aspiración «bolivariana» a la unidad continental y, como contrapunto, una tendencia a la división en naciones que frena al «latinoamericanismo» militante" (Naïr, 2003, p.151). Ya sea por la mundialización, las implicaciones sociales o los proyectos políticos, no se ha dado primacía a la aspiración bolivariana, cuya reputación ha sido cuestionada en la última década, dejando sin posibilidades de cooperación regional cultural en el corto plazo; la primacía ha estado en buscar las alternativas de hacer parte de un "mundo global", "cosmopolita" e "integrado". Curiosamente, y a pesar de que no coexisten coincidencias culturales, las integraciones económicas sobresalen y las normas de información financiera como base racional para la lectura del mundo de los negocios, a pesar de ser ampliamente cuestionadas, en su esencia no son transformadas. El efecto más contrario ha sido la negación de varios marcos normativos o su aplicación parcial en países como México y Argentina, dependiendo de la tipología donde se clasifiquen las empresas.

El sentido de la cooperación: integración, identidad y unidad

Las condiciones sociopolíticas de los Estados y las organizaciones construyen diferentes formas de relacionamiento entre los sujetos. De igual forma ocurre con las profesiones, que requieren de espacios de cooperación y trabajo mancomunado, empero, las condiciones de cooperación pueden tener diferentes sentidos de acuerdo con los conceptos e ideas que en este apartado se van a desarrollar. Así pues, pensar y reflexionar sobre las formas de integración en el ámbito contable en clave latinoamericana (en lo normativo, lo gremial, lo epistémico y lo organizacional), implica realizar algunas precisiones conceptuales entre las nociones de integración (sustentada y discutida en la gestión), identidad (afirmada por la cultura y presentada desde la antropología) y unidad (nacida de la política y utilizada como bloque histórico).

Integración social significa el enlace de una pluralidad de personas particulares o de grupos en una unidad social. Puede entenderse como un proceso que recapitula en un todo superior los movimientos e instituciones de tipo social, económico y político, que de por sí están yuxtapuestos en forma autónoma. (Brugger, 1983, p.315)

Cuando hablamos de identidad nos referimos... a un proceso de construcción en el que los individuos se van definiendo a sí mismos en estrecha interacción simbólica con otras personas. (Larrain, 2003, p.32)

Existen dos formas de unidad: la real del ser y la lógica del concepto. La primera expresa que un ente es en sí indiviso y cerrado (o acabado), estando, por lo tanto, separado de cualquier otro. La segunda unifica en el concepto universal una multiplicidad real. (Brugger, 1983, p.554)

Lo anterior genera un panorama de líneas de trabajo, ya que la 'unión' implica el compartir de una visión política del mundo, una especie de cosmogonía latina que es más compleja de desarrollar; a su vez, la 'identidad' tienen una perspectiva ambivalente. Si bien los pueblos originarios de Latinoamérica comparten una identidad, la cual también es respaldada en el surtimiento de procesos comunes y el estar expuestos a las mismas presiones provenientes de los centros de poder hegemónico, en la contemporaneidad el desarrollo inequitativo de las naciones latinoamericanas hacen que sus poblaciones no sientan identidad común en los ámbitos socioculturales debido a las características pluriétnicas y multiculturales de sus habitantes (de forma contraria, en el entramado empresarial, que son mayoritariamente Pymes y Mipymes,⁶ sí hay una identidad común frente a las estructuras de capital de las organizaciones y sus esfuerzos por sostenerse en el mercado en medio del expansionismo de las trasnacionales y multinacionales), mientras que la 'integración' permite potencializar las bondades de cada actor, en un tiempo y espacio determinado, y responde al cómo actores plurales piensan y actúan acorde con un proyecto colectivo, que respalda intereses generales de sus interesados. Ello es un reto complejo en términos de proyección empresarial.

Integrar el pensamiento contable previo a la integración económica

La contabilidad es un cuerpo de conocimiento social, cuya estructura epistemológica y gnoseológica continúa en construcción. No obstante, la contabilidad ha tenido muchas precisiones conceptuales de acuerdo con su contexto; en contraposición al mainstream de la investigación contable internacional, posturas académicas diversas la sustentan como una disciplina social (Arias, 2017), con fundamentos académicos propios (Gómez, 2011); esta también ha sido entendida como lenguaje de los negocios, como técnica o como sistema

6. En Colombia, este tipo de empresas representan más del 96% del total de las organizaciones activas. El empresariado latinoamericano comparte estas características. No obstante, los modelos actuales de 'multilatinas' no son un caso de excelencia acerca de la integración, sino, mayoritariamente, el resultado de una concentración de poderes en la región, normalmente auspiciados y/o financiados por firmas extranjeras.



de información. Desde otras perspectivas interdisciplinarias con base en la sociología, también se sitúa a la contabilidad como una práctica social e institucional (Hopwood & Miller, 1994; Potter, 2005), una perspectiva que genera acercamientos con las cotidianidades de los sujetos y las colectividades, lo cual aporta a una perspectiva de integración. Otras miradas también la han situado como los ojos de la cultura (Ocampo, 2007; Gil, 2007). Esta última perspectiva implica que la contabilidad está en la capacidad de representar las condiciones económicas y sociales de las organizaciones, de co-construir un relato amplio – no meramente economicista- sobre diferentes sectores de la realidad económica y social, monetaria y no monetaria.

En este orden de ideas, para alcanzar la integración económica no solo basta con intereses comunes, nichos de mercado, TLC o alianzas de cooperación, también se requiere la integración sobre las prácticas sociales, las normas internacionales locales y los principios contables que permitan representar los procesos de cooperación e integración. Si la contabilidad articula y permite leer el mundo de los negocios, su representación debe ser coherente con las formas de actuación de las organizaciones para que sea controlable y comparable en el ámbito de los negocios.

La experiencia contable latinoamericana y el rol del contador históricamente ha sido controlador e integrador ya que, visto desde la semiótica y las ciencias de la comunicación, la contabilidad, en esencia, configura un lenguaje de interacción de sujetos económicos. Siguiendo a Franco (2001), cuando se generó el proceso de ‘conquista’ en la región, los personajes indispensables de toda expedición fueron el guerrero, el contador, el geógrafo y el cura doctrinero. La contabilidad nuevamente se muestra como una forma de historia per se, y como herramienta e instrumento que permite conocer a los Otros, proceso sine qua non, que genera la integración. En esa vía, el rol del contador como profesional que representa realidades socioeconómicas construye un relato sobre las estructuras de los actores latinoamericanos y se constituyen principios y prácticas comunes, de corte latino, para comprender nuestras condiciones.

En muchos escenarios de la vida económica, el éxito es medido en relación con la cantidad de beneficios distribuidos entre las partes negociantes. No obstante, la integración económica en el largo plazo requiere de reconocer y sostener las identidades comunes de otrora, los ciclos conjuntos, las colectividades previas. El profesor Gil, desde su experticia en lo contable especifica la idea de la identidad latinoamericana: “se traduce en la unión de los pueblos vinculados por los mismos niveles de sufrimiento y por las mismas esperanzas compartidas, por la esencia de sus problemas y la misma búsqueda de soluciones autónomas, por la misma dependencia de factores no controlados” (2007, pp.50-51). Quizá esto implique reconocer que los proyectos de integración a largo plazo deben ampararse no solo en beneficios económicos de las partes, sino resguardarse en condiciones culturales, pero las normas internacionales de información financiera terminan desvirtuando esa lógica.

Machado (2012) se ha acercado a la idea de un pensamiento contable latinoamericano, producto de las posturas (latina y anglosajona) que prevalecen en el contexto latinoamericano, generando que:

... no exista una identidad de pensamiento contable en Latinoamérica en muchos aspectos, particularmente en lo contable, dado que siempre habrá un arraigo a alguna de las dos tendencias (especialmente a la anglosajona en la práctica), sin tener en cuenta el entorno económico, social, político y ecológico, vale decir, la realidad latinoamericana. (Machado, 2012, p.42)

En este contexto, se puede inferir que las actuales prácticas, principios y normas de contabilidad e información financiera del contexto latinoamericano son copartidarias de una economía donde coexisten algunas grandes empresas con medianas, pequeñas e informales unidades económicas familiares o unipersonales. "Se trata de economías dependientes que tienen dificultades frente al desarrollo de los ingresos, aumento creciente del desempleo, bajos niveles de productividad, concentración urbana con altos niveles de analfabetismo, con expresiones de extrema pobreza y aumento considerable de la brecha entre pobres y ricos" (Gracia, 1998, p.40).

En esa dirección se problematiza la inserción de las normas internacionales de información financiera en el contexto latinoamericano. ¿Estas inserciones internacionales en las condiciones empresariales latinoamericanas generan comparabilidad para los actores del mundo de los negocios? Allí hay un interrogante transversal al ejercicio de integración.

"Se pretende estandarizar la contabilidad de todos los países en moldes únicos, independientemente de las diferencias sociales, culturales, monetarias, legales o fiscales, sin importar que esas diferencias sean anuladas" (Sandoval, 2006, p.127). Si los procesos de integración contable continental han implicado renunciar a las particularidades locales o a representar en su justa medida la realidad organizacional de las pequeñas y medianas empresas, no se trata de una integración, sino de un sometimiento a principios e intereses normativos foráneos. Estandarizar las reglas del ejercicio contable generaliza las formas de leer las diferentes culturas y economías de los pueblos latinoamericanos y facilita herramientas pragmáticas para su aplicación profesional.



Integración contable regulativa en América Latina

Desde el punto de vista normativo de cooperación e integración contable latinoamericana, cabe destacar que a principio de la segunda década del presente siglo se constituyó el GLENIF (Grupo Latinoamericano de Emisores de Normas de Información Financiera) o GLASS (Group of Latin American Accounting Standard Setters), conformado por las instituciones que regulan la emisión de normas contables de 17 países de América Latina.

La creación del GLENIF puede ser visto como un medio de interacción con el IASB para realizar contribuciones técnicas directas a las emisiones normativas de ese organismo y promover la adopción y/o convergencia a la normativa internacional en la jurisdicción latinoamericana. La creación y perfilamiento de este tipo de organizaciones regionales en el contexto mundial ya es un hecho. No obstante, la toma de decisiones e influencia latinoamericana en las decisiones finales es marginal frente a las corrientes internacionales.

Experiencias similares en otras latitudes están dadas por el European Financial Reporting Advisory Group –EFRAG-, el Asian-Oceanian Standard-Setters Group –AOSSG-, el Pan-African Federation of Accountants –PAFA-, e incluso un grupo para Norteamérica. Todo lo anterior es la forma de contribuir a la aplicación mundial de NIIF, como un acuerdo multilateral para su propagación mundial. Conforme con lo anterior, es importante mencionar que la mayoría de las instituciones contables latinoamericanas están reunidas allí para trabajar por la propagación de normas que no corresponden al contexto de la economía de sus pueblos; sería muy valioso que estas instituciones trabajaran por las formas de representación socioeconómica que demanda el continente y no a ofrecer consejos a instituciones internacionales preocupadas por centralizar información financiera propicia para la reproducción del capital financiero y la consolidación de empresas transnacionales.

La necesidad de establecer espacios colegiados democráticos de integración en contabilidad es crucial para mejorar los procesos de regulación, en este contexto de mundialización. Una estrategia de integración contable latinoamericana se ha experimentado desde los actores de regulación y/o normalización de la profesión de la Contaduría pública, como es el caso del GLENIF. De forma contraria a lo proyectado, esta experiencia de integración ha estado limitada a procesos específicos, mientras que nunca se han desarrollado procesos de regulación conjunta de la contabilidad privada o pública, de los gremios profesionales o las comunidades académicas.

Tabla 1. Instituciones GLENIF

Argentina – Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas (FACPCE)
Bolivia – Colegio de Auditores o Contadores Públicos de Bolivia (CAUB)
Brasil – Conselho Federal de Contabilidade (CFC)
Chile – Colegio de Contadores de Chile
Colombia – Consejo Técnico de la Contaduría Pública (CTCP)
Costa Rica – Colegio de Contadores Públicos de Costa Rica
Ecuador – Superintendencia de Compañías
El Salvador – Consejo de Vigilancia de la Profesión de Contaduría Pública y Auditoría
Guatemala – Colegio de Contadores Públicos y Auditores de Guatemala
Honduras – Junta Técnica de Normas de Contabilidad y de Auditoría
México – Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera A.C. (CINIF)
Panamá – Comisión de Normas de Contabilidad Financiera de Panamá
Paraguay – Colegio de Contadores del Paraguay
Perú – Consejo Normativo de Contabilidad (CNC)
República Dominicana – Instituto de Contadores Públicos Autorizados de la República Dominicana (ICPARD)
Uruguay – Colegio de Contadores, Economistas y Administradores del Uruguay (CCEAU)
Venezuela – Federación de Colegios de Contadores Públicos de Venezuela (FCCPV)

Fuente: tomada de <http://glenif.org/quienes-somos/>

Un organismo de esta magnitud da muestra de la necesidad de integración en el ámbito normativo, no obstante, su articulación se ve limitada a procesos de métrica contable, cuyos resultados no evidencian ni se reflejan en bienestar para el empresariado latinoamericano y el desarrollo de sus negocios en el mundo. La solidez institucional no se puede evaluar en lapsos temporales cortos, pero no ha existido una perspectiva de trabajo de largo plazo en favor de hacer mejores representaciones de las realidades económicas de las empresas de capital latino que aporte a mejores decisiones para hacerlas más competitivas para los mercados foráneos.

A modo de conclusión

La evidencia fáctica de más de 10 años de integración normativa en América Latina indica que las normas internacionales de información financiera no han traído procesos de mejora institucional, productiva, empresarial y/o económica para la ciudadanía asociada a las empresas ni a los sujetos que interactúan con la información proveniente de la contabilidad para el mundo de los negocios. No obstante, la integración y cooperación como



proyecto procesal de crecimiento colectivo sigue mostrando evidencias importantes como infraestructura de potenciales cambios. Es en la vía de la integración latinoamericana donde se pueden identificar lazos de cohesión cultural y conexión económica que deriven en procesos de contabilidad que realmente sean útiles para la realidad organizacional en términos de formulación de información estratégica, su interpretación y su comparabilidad.

El mundo de los negocios en Latinoamérica requiere de una contabilidad para su contexto, que controle y dé cuenta de sus particularidades, sus estructuras y sus retos locales. Así, es menester rescatar el legado latinoamericanista en favor de coadyuvar a la descolonización cognitiva, epistémica, normativa e instrumental de las reflexiones contables del continente y reformular el corpus teórico-práctico de la contabilidad.

Referencias

- Arias, J. (2013). El Sendero Perdido: en busca de la identidad contable latinoamericana. En: Letras de Tintasangre. Libro de Ponencias del XXIV Congreso Nacional de Estudiantes de Contaduría Pública. Medellín: Colectivo Yupana/Fenecop – Politécnico Colombiano JIC.
- Arias, J. (2017). Ecología política: desafíos de la contabilidad frente a la justicia ambiental. En-Contexto, 5(6), 303-326.
- Bauman, Z. (2001). El desafío ético de la globalización. En: Periódico El País. Madrid, 20 de julio.
- Beck, U. (1998) ¿Qué es la Globalización? Falacias del globalismo, respuestas a la globalización. 1ª ed. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica, S.A.
- Biondi, Y. (2012). Problems with fair value accounting: Critique and Alternatives, keynote speech at Waseda International Symposium on "IFRS now: Contemporary Issues surrounding IFRS, Waseda University, Tokyo, 9 February 2012, proceedings published in Japanese and English language by The Quarterly Review of Corporation Law and Society, 2012, 9(1).
- Brugger, W. (1983). Diccionario de Filosofía. 15ª impresión, 1ª ed. Traducción de J. M. Vélez y R. Gabás. Barcelona: Herder Editorial.
- Dias, M. (2011). Identidades em Revista: hispanismo e hispanidad em Cuadernos Americanos e Cuadernos Hispanoamericanos 1942-1955. Revista Eletrônica da ANPHLAC, 11.
- Franco, R. (2001). Evolución Histórica del Control. Revista Legis del Contador, 5. Bogotá: Legis Editores.
- Galeano, E. (2006). Las venas abiertas de América Latina. 79ª ed. Bogotá: Siglo XXI Editores.
- Gil, J. (2007). Conocimiento Contable e Identidad Latinoamericana. En: Cuerdas y Nudos. Memorias XVI Congreso Nacional de Estudiantes de Contaduría Pública. Manizales: Cicum/Fenecop.
- Gómez, M. (2007). Comprendiendo las relaciones entre los Sistemas Contables, los Modelos Contables y los Sistemas de Información Contables Empresariales. En: Memorias XVII Congreso Colombiano de Contadores Públicos. Medellín: FCCCP.
- Gómez, M. (2011). Pensando los Fundamentos de la Contabilidad como Disciplina Académica. Lúmina, 12, 120-150.
- Gracia, E. (1998). El Contexto Internacional de la Contaduría Pública. Revista Porik An, 1.
- Hopwood, A., & Miller, P. (1994). Accounting as Social and Institutional Practice. London: Cambridge Studies in Managment.
- Larrain, J. (2003). El Concepto de Identidad. Revista Famecos, 21.

- Leff, E. (2003). La ecología política en América Latina: un campo en construcción. *Revista Sociedade e Estado*, 18, 17-40.
- Machado, M. (2012). Formación contable integral para la trascendencia del ser humano. *Revista Teuken Bidikay*, 3.
- Max-Neef, M., Elizalde, A., & Hopenhayn, M. (1993). *Desarrollo a Escala Humana*. 1ª ed. Barcelona: Editorial Nordan-Comunidad – Icaria Editorial.
- Max-Neef, M., & Smith, P. (2011). *La economía desenmascarada. Del poder y la codicia a la compasión y el bien común*. Barcelona: Icaria.
- Naïr, S. (2003). *El imperio frente a la diversidad del mundo*. 1ª ed. Barcelona: Areté.
- Ocampo, C. (2007). Lo cultural: una mirada desde la diversidad para la construcción de un nuevo enfoque en contabilidad. En: Ponencias XIX Congreso Nacional de Estudiantes de Contaduría Pública de Colombia. Medellín: Gecua/ Fenecop.
- Potter, B. (2005). Accounting as social and institutional practice: perspectives to enrich our understanding of accounting change. *Abacus*, 41(3), 265-289.
- Sandoval, O. (2006). Los entramados de la armonización contable: de la soberanía profesional al colonialismo gremial. *Revista Porik An*, 10.
- Zeff, S. (2012). La evolución del IASC al IASB, y los retos que enfrenta. *Contaduría Universidad de Antioquia*, 60, 119-164.



CAPÍTULO 6

LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES COMO ELEMENTO DE CONECTIVIDAD A PARTIR DE LAS RELACIONES ENTRE CAPITAL NATURAL Y SOSTENIBILIDAD EN LOS TERRITORIOS

EVELYN IVONNE DÍAZ MONTAÑO¹

Introducción

En América Latina se requieren elementos que ayuden a gestionar y comprender la compleja dinámica de los problemas ambientales (luchas por el agua, la tierra, deforestación, contaminación, cambio climático, etc.). Las miradas tradicionalmente han estado en el marco de la política pública nacional, sin embargo, estas salidas algunas veces terminan negando las circunstancias y particularidades de las regiones y las comunidades que las habitan. Como consecuencia de ello, cada día somos más conscientes de los conflictos ambientales y sus repercusiones.

1. Contadora pública de la Universidad Nacional de Colombia, Especialista en Gerencia de los recursos naturales de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Magíster en Medio ambiente y desarrollo de la Universidad Nacional de Colombia, Estudiante Doctorado en Ciencias Ambientales y Sostenibilidad de la Universidad Jorge Tadeo Lozano. Docente tiempo completo Politécnico Grancolombiano, Programa de Contaduría Pública. Correo electrónico: ediazm@poligran.edu.co

Este capítulo es resultado del proyecto de investigación: "Revisión bibliográfica sobre el ecoturismo en ecosistemas estratégicos en América Latina: Respuestas desde la perspectiva de valoración económica de bienes y servicios ambientales 2010-2019", financiado por el Politécnico Grancolombiano Facultad de Negocios, Gestión y Sostenibilidad.



A pesar de esto, como investigadores se olvida algunos elementos claves que sirven de apoyo para comprender lo que pasa con el ambiente en términos de capital natural en las comunidades, sus lógicas y cómo realizar intervenciones efectivas en lo local y regional. Este documento explorará de manera breve una serie de conceptos y aprendizajes de reconocidos investigadores, lo que lleva tener herramientas para trabajar en contextos específicos y de alta complejidad como los latinoamericanos.

Se parte del concepto de capital natural de Daily y Ehrlich (1992), vinculado a la ética de la de la ecología como una forma de establecer la importancia y complejidad de la necesaria resignificación de la naturaleza en el estándar de prioridades para el ser humano. Esto se manifiesta desde sus actitudes, comportamientos y, sobre todo, en la forma de entender a la ética como parte de las piezas faltantes para avanzar en la incorporación de estrategias que equiparen la relación política-economía-naturaleza. Posteriormente, se reconoce algunos elementos y conceptos que tiene la obra de Capra (1982) para la comprensión de los problemas ambientales locales contemporáneos. En este punto se realizará una aproximación desde la asociación de dos referentes como lo son el informe de la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio realizado por el World Resources Institute (2005) y las implicaciones desde la ética de Boff (2003) para la conectividad regional, en donde las consideraciones entorno a medio ambiente desde los servicios ecosistémicos dependen en alto grado de la conducta y de la voluntad política transversalizadas por las dimensiones del ethos. Finalmente, se relacionan los aportes de la investigadora colombiana Ulloa (2001, 2001b 2005, 2009, 2010, 2011, 2011b, 2014, 2014b, 2017, 2019 y 2019b), con la gestión de lo ambiental y lo humano en territorios locales. Se identifica conceptos y las pautas metodológicas que resultan relevantes para la formulación de estrategias de análisis de realidades que ligan lo local con las tensiones del contexto global, manteniendo una postura crítica sobre lo que implica la cultura y la identidad de las comunidades.

Con todo lo anterior se generó una reflexión, señalando que la conectividad regional depende también de los procesos de articulación para trabajar entre las diferentes ciencias y áreas de conocimiento. Se hace un llamado a cuestionar y analizar las herramientas que se utilizan frente a la problemática ambiental. Comprender la relación entre capital natural y el desarrollo regional son esenciales para la gestión ambiental sostenible en los territorios en América Latina.

Capital natural, ¿qué tal si se resignifica la visión de la naturaleza?

La conducta social se encuentra limitada por normas y códigos de comportamiento que poseen un carácter moral acerca de cómo se ve y se entiende el mundo y, por consiguiente, cuáles son las actitudes hacia él. Entonces, la ética desde lo social se puede categorizar entre lo adecuado y lo que no es conveniente para vivir en comunidad; esta consideración

implica no ser autosuficientes y, por lo tanto, estar totalmente sujetos a las interrelaciones. Desde la ecología, la ética también representa una postura y actitud del hombre hacia la naturaleza mediado por la supervivencia, por la lucha de un espacio. En ambos casos, tanto desde lo social como lo ecológico, se está hablando de la necesidad de limitantes, ante las condiciones de interdependencia (Leopold, 1966). Así, surgen preguntas como: ¿Qué, a quiénes, y cómo se está dispuestos a reconocer la importancia y grado de dependencia de esas interacciones?

Crear un lenguaje común para abordar los problemas frente a lo ambiental puede constituir un logro social significativo, pese a que se espera poder ser parte de mayores cambios; uno de estos conceptos gira alrededor del capital natural entendido como:

... los componentes del ecosistema (estructura del ecosistema) y los procesos e interacciones entre los mismos (funcionamiento del ecosistema) que determina su integridad y resiliencia ecológica. Este capital genera un flujo constante en el tiempo de bienes y servicios útiles para la humanidad, los cuales pueden ser valorados en términos económicos y sociales, buscando la sustentabilidad de los recursos naturales. (Ruiz et al., 2011, p.5)

Es paradójico que luego de la década de los 70 hacia la actualidad, los estudios que alertan sobre el estado de los ecosistemas, cuyo objetivo en gran cantidad de casos busca prevenir a las comunidades sobre la importancia de la conservación del capital natural, no cuenten aún con los impactos en el comportamiento de los humanos de manera colectiva. Si es tan importante la lucha por un espacio, por qué es posible que para los individuos la mirada de la ecología no revista la misma importancia como una cuestión personal (Oé, 1989; Leopold, 1966; White, 2007).

Es precisamente el vínculo que se crea entre el ámbito de la política (como construcción de la forma de acción) y la economía (como construcción de competencia para la supervivencia), como una interdependencia que establece relaciones operativas de comportamiento ético.

Sin embargo, este vínculo de interdependencia no se ha generado incluyendo la ecología en igualdad de condiciones, por ahora el trabajo se concentra más en reconocer beneficios que en establecer responsabilidades. La relación con la naturaleza al estar sujeta al concepto de la propiedad no genera relaciones sinérgicas en el entender humano, sino que se conciben como servicio unidireccional hacia la economía, así que expandir el vínculo política-economía-ecología desde la perspectiva ética implica una reconfiguración de relaciones y actitudes (Leopold, 1966; Daily, 1997; Daily & Ehrlich, 1992; Daily et al., 1997).

Los intentos y esfuerzos para incorporar la naturaleza en los comportamientos y acercarla al lenguaje propio, permeado principalmente por occidente, ha sido precedido por diferentes circunstancias de manera histórica. Factores como la pobreza, gobernanza y



una actitud mesiánica frente a la tecnología se encuentran fuertemente relacionados con el papel de la naturaleza en nuestros territorios y va adentrando en la complejidad del capital natural que tiene múltiples aristas de observación (White, 2007; Ruiz, 2014).

De allí que trabajar de manera recurrente frente al significado de los límites se manifiesta como una respuesta que depende en gran medida de la ambición. Por ejemplo, Steffen et al. (2015) plantean una revisión a los límites planetarios que exalta la importancia de las relaciones funcionales de la biodiversidad que afecta a todos los países.

Transformar la apreciación y posición frente a la naturaleza requiere, por lo tanto, de un cambio en la religión a nivel global, que no ha sufrido transformaciones realmente fuertes en el último siglo. Dentro de las herencias religiosas, en especial aquellas que se establecieron luego de la conquista, en Latinoamérica se expresa la superioridad humana sobre los ecosistemas, ya no es necesario pedir permiso al bosque para intervenirlo (actitud moral y ética), el mismo que demandaba una mirada de respeto, equilibrio e igualdad con la naturaleza (White, 2007). Cambiar estos patrones de comportamiento implica volver a incorporar el conocimiento ancestral; reconfigurar la forma de pensamiento supone entonces generar redes de información y actitudes, alternativas que se han impulsado por medio de la producción académica.

La postura política presente y su problemática para el capital natural

Hoy en diversos puntos de América Latina se presenta una gran paradoja. Por un lado, se promueven las actividades extractivistas, mientras, por otro, promueven el uso sostenible de la naturaleza y el cumplimiento de metas ambientales (Ruiz et al., 2011, 2017). Esto acerca hacia el conflicto, ya que las tensiones sociales generan presión sobre las económicas y, en consecuencia, reaparece el aspecto ecológico como "importante", pero en una encrucijada en donde en orden prioritario se encuentra el desarrollo económico.

Dentro del marco de la evaluación de los Ecosistemas del milenio (World Resources Institute, 2005), y luego de las propuestas de Constanza et al. (1997) y en Constanza et al. (2017), se ha incorporado la idea mítica de la valoración económica de bienes y servicios ambientales como la forma más aceptada para reconocer el valor del capital natural. Sin embargo, es una idea que viene siendo cuestionada, ya que también pueden existir o crear alternativas que no deben necesariamente concluir en precios o medidas monetarias para reconocer la importancia del capital natural (Ruiz et al., 2017).

Las alternativas deberían incorporar, de acuerdo con Ruiz (2014), la perspectiva del ordenamiento territorial, la gobernanza, los conflictos socioambientales sin olvidar el enfoque de los servicios ecosistémicos.

Una de las características desde la gestión pública contemporánea de la región respecto de la naturaleza radica en que posee un conjunto de normas y parámetros estáticos y generalizantes, tomados en gran medida a partir de pronunciamientos de orga-

nismos multilaterales y experiencias externas. En la práctica tienen una baja inclusión y reciprocidad para las comunidades, ignorando el conocimiento ancestral y obstaculizando en muchos casos la incorporación de actividades que propendan por el cuidado de los recursos.

Ante las limitantes de la política pública de no poder capturar e integrar relaciones sociales en diferentes aspectos, debe promoverse que su construcción se configure de manera inclusiva y participativa, teniendo en cuenta las dimensiones de carácter regional. En este tipo de análisis se deben identificar las diferencias presentes en los ecosistemas y las regiones, orientando el diseño de acciones dirigidas a la protección y conservación del capital natural que incluyan las múltiples concepciones de la naturaleza. Una postura así contribuye hacia la resignificación de la naturaleza en la población de manera colectiva para Latinoamérica.

Hacia esta primera reflexión, es importante precisar que el concepto de capital natural puede retomarse en Latinoamérica como elemento de conectividad regional alrededor de la política pública frente al uso de suelos y manejo de hidrocarburos. Las presiones desde lo económico no se articulan y no encuentran sincronía con la postura de la ética de tierra, tal es el caso del *fracking* en Colombia o del uso intensivo de fertilizantes fosfatados en Chile y Argentina o la deforestación en Brasil; así, de manera urgente trabajar de manera regional sobre el capital natural sería el punto de partida para hacer un abordaje desde lo ambiental a nivel Latinoamérica.

Evaluación de ecosistemas del milenio: implicaciones para la gestión y conectividad regional

En este punto se realizará una aproximación desde la asociación de dos referentes como lo son la Evaluación de los ecosistemas del milenio que estableció los bienes y servicios ambientales a partir del informe presentado por World Resources Institute (2005) y las implicaciones desde la ética de Boff (2003) para la conectividad regional, en donde las consideraciones entorno al medio ambiente desde los servicios ecosistémicos dependen en alto grado de la conducta y de la voluntad política transversalizadas por las dimensiones del *ethos*.

El futuro desde la perspectiva del acceso a los recursos y al bienestar que para el ser humano genera directa e indirectamente la naturaleza se ha visto en una carrera acelerada de presión mediante la transformación de los ecosistemas, que resulta alarmante al considerar que en los últimos 50 años se ha complejizado y exacerbado mucho más que en períodos anteriores en la historia de la humanidad (Reid et al., 2005; Boff, 2003). Sin embargo, las circunstancias en las naciones de la región muestran que se espera que estas voluntades se puedan ver traducidas en acceso a agua potable, alimentación, disminución de la desigualdad y derechos (Boff, 2004).



Los procesos de reconversión agrícola mediados por la tecnología, el uso de agua dulce, las dinámicas de pesca, entre otros, revelan que los recursos no se han gestionado de manera sostenible y que, por el contrario, estas alteraciones que un día fueron presentadas como solución desencadenan problemas más profundos. En el largo plazo, las actividades desarrolladas desde el ámbito local impactan a las regiones con afectaciones como el deterioro de los suelos, pérdida de fuente hídrica y enfermedades.

La forma en la cual la gestión sobre los ecosistemas se ha tornado cada vez más individualizada, en donde se aborda un problema de manera singular, sin considerar los riesgos por medio de las interdependencias de las regiones y sus comunidades, segrega y es ajena a la internalización de las responsabilidades. Estas actividades casi siempre son auspiciadas o excusadas en una intención de solución de problema individual con apariencia de solución colectiva, manifestándose como la “deshumanización de las relaciones entre las personas y los pueblos” (Boff, 2003, p.4).

Dentro las causas de la crisis ecológica se encuentra la supremacía del autocuidado, en donde la única identidad desde lo colectivo es el crecimiento sin límite con notables asimetrías. Cuando se ha señalado la necesidad de una voluntad real para enfrentar la degradación de los ecosistemas se puntualiza que de manera colectiva se puede expresar el ánimo de conservar los recursos, pero tan pronto se cruza con las libertades y expectativas individuales esta decisión cambia drásticamente, tomando una postura totalmente diferente frente al capital natural. El comportamiento humano tiene dificultades para conservar el capital natural si entra en tensión con sus intereses. Se podría entender que existe un desconocimiento sobre los impactos y los efectos de las transformaciones y usos insostenibles de la naturaleza (Reid et al., 2005).

La falta de cifras o de análisis de datos puede aumentar los riesgos de gestionar de manera inadecuada los territorios. Cuando se desconoce el capital natural y se da cuenta de él por medio de las diferentes disciplinas, este hábito se traspasa al de la gestión. La ausencia de la valoración de los impactos ambientales, e incluso su negación, puede estar siendo usada como excusa para no conservar el capital natural (Múnera & Restrepo, 2004).

Los cambios y alteraciones en los servicios ecosistémicos, con frecuencia irreversibles, proceden del desplazamiento del ethos del “cuidado”. Este parte del comportamiento ético con la naturaleza y reside más allá del cuidado como una expresión de amor hacia las conexiones y dependencias del ser humano para su existencia (Boff, 2003).

Sin embargo, la ética al desarrollarse en lo individual-colectivo supone la visión de una solución integrada, que permita reconocer y considerar las conexiones regionales por medio de la gestión. Se reitera que los errores desde la gestión en cuanto a servicios ecosistémicos que han generado pérdida en la biodiversidad o han agudizado los problemas existentes partieron inicialmente de ideas para solucionar un problema de manera lineal frente a la presión o demanda de alimentos, combustibles, eficiencias en los suelos, abrir mercados nuevos (Reid et al., 2005).

El capital natural debería relacionarse en los planes de gestión como una forma misma de entender la estrategia para los recursos, no solo para la conservación, sino para asegurar un uso más eficiente y coherente con su existencia. Sin embargo, reconocerlos e incluirlos en la contabilidad nacional, es una situación que no ha sido superada. De este modo, otra necesidad urgente se ubica en articular información que logre permear los ámbitos de la gestión más allá del reporte.

Incluir, reconocer, traducir y visualizar los servicios ecosistémicos como bienes de capital presenta un reto actual, tanto para las ciencias ambientales como para las ciencias económicas y sociales, en donde el avance más incipiente es el trabajo interdisciplinar y multidisciplinar mediante casos reales. Pensar y establecer los métodos y formas de reconocimiento implica la construcción de lenguajes comunes que pueden contribuir en la gestión de los territorios desde las diferentes disciplinas (Burns et al., 2018; Reid et al., 2005). Estas necesidades se pueden ir superando desde el fortalecimiento de los instrumentos que cada disciplina puede entregar de manera integrada y conjunta.

Los ecosistemas, al encontrarse conectados en un continuo, se extienden a través de las fronteras entre diferentes regiones. Así, la contaminación de fuentes hídricas en una zona del país puede afectar el abastecimiento de agua y la proliferación de enfermedades en otra, inclusive de un país a otro. Un ejemplo de este fenómeno son las alteraciones en los suelos en un país y su conexión con las tormentas de polvo y la calidad del aire en otro cercano (Reid et al., 2005).

Pueden existir puentes visibles para enfrentar la degradación de los ecosistemas por medio de la gestión a partir del reconocimiento de la conectividad regional superando aspectos clave como:

- Cambios estructurales en los sistemas de gobernanza.
- Generación de información y generación de sinergias para la conservación y la toma de decisiones.
- Desarrollos mediante incentivos en donde modifique o se eliminen los subsidios a actividades productivas que son agresivas ambientalmente
- Trabajos de valoración y de evaluación previa sobre las alteraciones en los ecosistemas que sean involucrados en la agenda pública.

Por último, un aspecto clave y fundamental se encuentra centrado en hacer frente a la corrupción desde el individuo por medio de la conducta como en lo colectivo y lo institucional (Prieto, 2013).

Cabe resaltar que se invisibilizan esfuerzos si en casos específicos y generales no se cuenta con información que indique, evidencie y pruebe mediante métodos cuantitativos y cualitativos la importancia de la conservación. Por ello, el levantamiento de datos se convierte en una pieza clave para contar con mejores sistemas de información que puedan estar al servicio de la gestión de los países. Los grupos de presión de ámbitos empresariales,



políticos y comerciales propios de la región han logrado socavar la credibilidad de cierto tipos de estudios e instrumentos para la protección y conservación ambiental, y como consecuencia, han logrado poner en duda la efectividad del control ciudadano.

Aportes de Fritjof Capra para la comprensión y gestión de los problemas ambientales en Latinoamérica

La mirada de *Fritjof Capra* constituye una crítica profunda a la red de relaciones sociales generadas por la política y la economía, que consolidaron un modelo de producción y depredación ambiental que no solo afecta a la disposición y calidad de los recursos naturales, sino que también atentan contra la cultura, las comunidades y el mismo sentido de la humanidad (Ortiz, 2017, p.353). Así, en *El punto crucial*, publicado en 1982, hace una crítica a varios elementos que configuran la crisis ambiental y social de mediados del siglo XX (Ver Tabla 1). Para enfrentar tales retos y desafíos el autor plantea y promueve una serie de posicionamientos, desarrollos y actitudes que llevan a transformar las instituciones sociales, y que, con base en el pensamiento sistémico, ayudan a la conformación de un nuevo paradigma social, sin el cual la gestión y transformación sobre lo ambiental es inviable. Estas observaciones siguen presentes en sus obras más contemporáneas como *La trama de la Vida* (Capra y Sempaud, 1998), *Las conexiones ocultas* (Capra, 2002) o *The Systems View of Life* (Capra & Luisi, 2014), las cuales resultan de mucha notoriedad y uso en las reflexiones recientes de los investigadores de nuestra región.

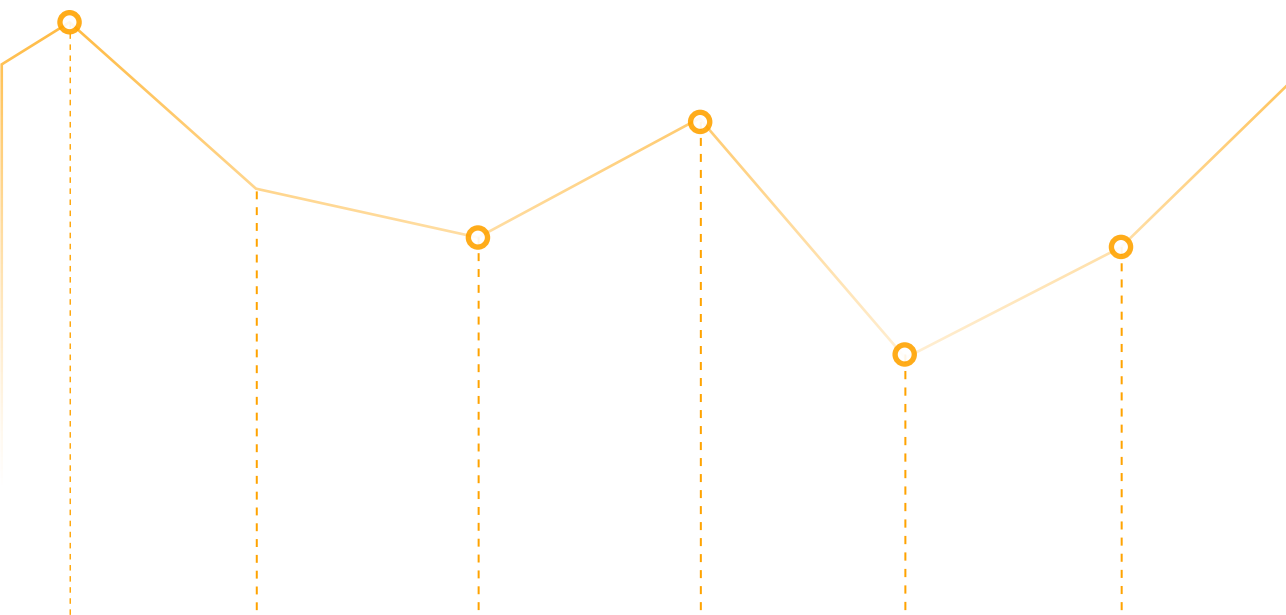


Tabla 1. Ideas que explican y enfrentan la problemática ambiental según Capra (1982)

Ideas que están en la base de la crisis ambiental
<ul style="list-style-type: none"> • La insistencia en el crecimiento ilimitado afincado en la conformación de Estados nacionales rígidos y poco democráticos. • El poder alcanzado por las grandes corporaciones y el sector financiero. • La negación política a la aparición de tecnologías flexibles. • La no distribución de la riqueza como causa de desequilibrios y excesiva concentración de los recursos.
Ideas para cambiar el paradigma social sobre el ambiente
<ul style="list-style-type: none"> • La construcción de enfoques basados en los sistemas que entienda los fenómenos como interdependientes de ciclos económicos y tecnológicos. • La comprensión que la búsqueda de equilibrios dinámicos de los procesos ambientales no elimina la existencia de procesos de fluctuación y crisis (económica y social). • La disciplina económica debe asumir nuevas tareas, en especial aquellas que se relacionan con la estimación de los costos sociales y ambientales de las actividades humanas, con el fin no solo de promover el desarrollo, sino la salud y seguridad de las comunidades. • La conformación una nueva contabilidad que reconozca los costos reales de la producción, y el papel que tienen diversos sectores económicos. • La necesidad de cuestionar los estados de entropía, como mecanismos que generan costos de coordinación y cohesión social. • La búsqueda de ámbitos de trascendencia y realización personal, afincados en nuevos esquemas de valores. • La configuración de una nueva ética planetaria, que transforme las actitudes y acciones de las personas y las instituciones, lo que supone la constitución de nuevos esquemas de participación política por parte de los ciudadanos.

Fuente: elaboración propia a partir de Capra (1982).

La idea central de Capra es la configuración de sociedades sustentables, como aquellas en las que se gestionen y se transformen en los ámbitos de la producción a dimensiones que generen el menor impacto ambiental y que permitan la integración de las comunidades humanas. En el medio de todo esto está el concepto de "escala" como principio de reorganización del sistema productivo local, en cuanto que la sostenibilidad del sistema requiere abandonar su gigantismo y concentración de recursos, a partir de una visión que desarrolle un relacionamiento ético diferente con la naturaleza. En su obra, Capra nos entrega algunos elementos clave para avanzar en este camino (1982).



Tabla 2. Elementos clave para la intervención desde lo local

Los proyectos deben asumir un enfoque sistémico que responda a las necesidades del territorio.
La promoción de la articulación de tecnologías para las necesidades de las comunidades a escala comunitaria, local o regional.
Recuperar el conocimiento situado de las comunidades y su integración a procesos de gestión, donde el pensamiento sistémico se articule a la sabiduría (étnica, ancestral o comunitaria).
Planteamiento de proyectos de gestión, protección, monitoreo, recuperación y mitigación que impliquen el uso intensivo de mano de obra comunitaria.
Gestión de políticas públicas que articulen la inversión en instalaciones de infraestructura local, con enfoque costo sostenible y gestión relativamente autónoma por parte de las comunidades.

Fuente: elaboración propia a partir de Capra (1982).

Así, el propósito es integrar a las comunidades y autoridades locales en los procesos de transformación y reconversión tecnológica, pensando en procesos de transición de mediano y largo plazo. Esto es válido para contextos tan ampliamente diversos desde lo social como lo son las diferentes regiones de América Latina.

Hasta el momento, el hilo conductor en la importancia de la gestión de los recursos como elemento de conectividad para América Latina lleva a considerar el capital natural, la ética de la tierra, la evaluación de los ecosistemas del milenio hacia los elementos a tener en cuenta para la intervención desde lo local. Cuando se refiere a que el abordaje de lo ambiental es complejo, los puntos expuestos hasta el momento sugieren que incluir y manejar estos conceptos previamente en la discusión para Latinoamérica permitiría trabajar en agendas un poco más estructuradas sobre los proyectos y gestión de los recursos. Tendríamos así un referente de conectividad inter-escalar que permita a comunidades y gobiernos poner en juego la apropiación territorial versus la agenda pública.

Caminos para relacionar comunidad y ambiente en lo local para Latinoamérica

Astrid Ulloa, a través de su trayectoria desarrolla un arsenal conceptual y metodológico que plantea que la configuración de identidades de las comunidades está en sintonía del ambiente que les rodea por medio de relaciones ecosistémicas. Tal situación no está llena de contradicciones y tensiones, de tal manera que las diversas comunidades reaccionan y reconfiguran sus entendimientos de sí mismos frente a la presión de los discursos modernizadores y globalizantes presentes. Sus planteamientos recogen elementos de varios pensadores sociales:

- De Timothy Luke recoge la idea de revisar los poderes inscritos en los discursos gubernamentales sobre el medioambiente (Luke, 1997).
- Incorpora la idea de Arturo Escobar, quien considera que el concepto de biodiversidad es el resultado de una serie de tensiones culturales políticas y culturales donde el pensamiento global, las organizaciones no gubernamentales y los movimientos sociales se enfrentan, teniendo más o menos en cuenta a las comunidades locales (Escobar, 1998).
- Apoyada en Bruno Latour realiza una crítica sobre la modernidad, el ser moderno y la imposición de discursos de manera intercultural, tensiones que quedan manifestadas en la oposición cultura/naturaleza (Ulloa, 2001).
- La influencia de Michael Foucault a partir del concepto de gubernamentalidad también está presente en su obra (Hernández, 2006).

Con el paso del tiempo, los trabajos de Ulloa (2001, 2001b 2005, 2009, 2010, 2011, 2011b, 2014, 2014b, 2017, 2019 y 2019b), han ido profundizando en diversas temáticas que vinculan el pensamiento antropológico, la configuración de comunidades y los problemas medioambientales.

En ese sentido, según la autora se han venido presentando tres fases de comprensión de la relación con la naturaleza, que van desde verla en conflicto con la cultura a valorarla como interrelacionada, las cuales dependen de cuatro cambios en los estudios culturales, que suponen un giro estratégico que se acondiciona a los contextos y las diversas formas en que se configuran las comunidades (Ver Tabla 3).

Tabla 3. Perspectivas y razones de sus transformaciones

FASE 1
<ul style="list-style-type: none"> • Factores ambientales e incidencia en los fenómenos sociales. • Determinismo ambiental.
FASE 2
<ul style="list-style-type: none"> • Efectos de los procesos culturales en el entorno. • Determinismo cultural.
FASE 3
<ul style="list-style-type: none"> • Interrelaciones de los humanos con el ambiente y el entorno. • Perspectiva ecosistémica
CAMBIOS EN LOS ESTUDIOS CULTURALES SEGÚN LITLE
<ul style="list-style-type: none"> • Cambios en la concepción dual de naturaleza/cultura. • Introducción del análisis que articula lo global, regional y lo local. • Nuevas concepciones de la historia. • Replanteamientos de la espacialidad (territorio, lugar y paisaje).
NUEVOS CAMPOS O SUBDISCIPLINAS
<ul style="list-style-type: none"> • Etnobiología de la diversidad agrícola. • Ecología cultural de los recursos genéticos. • Conservación participativa.

Fuente: elaboración propia a partir de Ulloa (2011).



Tales mutaciones respondieron a los procesos adelantados por diferentes movimientos sociales frente a la posición tradicional del investigador socio ambiental, generando perspectivas postmodernas de las disciplinas científicas (conocimiento transdisciplinar). De esta manera, Ulloa en Hernández (2006), plantea que los nuevos posicionamientos dependen de la emergencia de dimensiones sobre los estudios ambientales (puntos de partida), relacionados con factores de las nuevas concepciones (interés de la investigación), frente a los posicionamientos (actitudes políticas del contexto específico).

Tabla 4. Elementos que permitieron nuevos posicionamientos sobre el ambiente

DIMENSIONES SOBRE LO AMBIENTAL SEGÚN CRUMLEY, VAN DEVENTER Y FLETCHER
<ul style="list-style-type: none"> • Dimensión 1: centrada en las definiciones naturales. • Dimensión 2: centrada en creencias, valores y posturas éticas. • Dimensión 3: forma de las políticas públicas sobre el ambiente.
FACTORES QUE GENERAN LAS NUEVAS CONCEPCIONES SEGÚN ESCOBAR
<ul style="list-style-type: none"> • Crítica a la epistemología de la naturaleza. • Concepciones alternas, marginales sobre la naturaleza y el mundo. • Estrategias políticas de defensa de los modelos conocimiento local sobre la naturaleza.
NUEVOS POSICIONAMIENTOS
<ul style="list-style-type: none"> • Interés sobre los movimientos sociales. • Búsqueda de la justicia ambiental. • Crítica a la gestión ambiental.

Fuente: elaboración propia a partir de Ulloa (2011).

La autora hace un amplio recorrido sobre las diferentes fuentes que sustentan las perspectivas antropológicas del ambiente (monismo y dualidad, la tensión política de lo global a lo local, y las relaciones híbridas). Tales caminos deben ser analizados según el interés del investigador y la realidad que demanda el contexto específico. El investigador en función de su relación con la comunidad y su postura ética debe valorar las diferentes opciones y perspectivas que le aporta la antropología, de tal manera que comprenda su papel los conflictos ambientales (Ulloa, 2011).

El valor de los aportes de Ulloa se encuentra en la posibilidad para involucrar el aspecto antropológico a nivel regional. En el caso de Latinoamérica plantean la realización de un trabajo que involucre desde una perspectiva respetuosa, comprensiva de las lógicas y articulada con las características y motivos de lucha de las comunidades frente al medio ambiente. Si bien los textos de Ulloa (2011b, 2014) plantean que el análisis y los pasos para la gestión de los recursos (caza, cultivos, clima, agua, etc.), deben tener en cuenta las incidencias que las políticas eco-gubernamentales locales, nacionales y globales tienen sobre las comunidades y el territorio. También se indica que un investigador ante cualquier comunidad debe hacerse una comprensión de aspectos generales de la relación de frente al medio ambiente y los otros, para luego pasar de aspectos propios de cada una de las

situaciones a observar si se trata de un grupo social específico (indígena, afro, campesina, raizal o urbana). En ese sentido, el punto teórico de partida debe ajustarse a las condiciones y comprensiones contenidas en cada comunidad y territorio (Ulloa, 2014).

Tabla 5. Aprendizajes metodológicos para el trabajo en territorio

ASPECTOS GENERALES
<ul style="list-style-type: none"> • Comprensión de las concepciones del ser humano. • Comprensión de las concepciones de los no humanos. • Elementos descriptivos del contexto. • Cambios percibidos. • Las estrategias de manejo local. • Articulación institucional con lo territorial, lo local, nacional y global.
COMUNIDADES INDÍGENAS
<ul style="list-style-type: none"> • Comprensión de las prácticas específicas. • Lógicas de lo no humano. • Conocimiento ancestral. • Comprensión simbólica del territorio. • Gobernanza tradicional. • Comprensión de ciclos temporales.
COMUNIDADES CAMPESINAS
<ul style="list-style-type: none"> • Lógica de la actividad agrícola. • Disposición del territorio. • Conocimientos locales. • Efectos de los cambios en las prácticas cotidianas.
POBLACIONES URBANAS
<ul style="list-style-type: none"> • Efectos y afectaciones de los cambios ambientales. • Lugar de la comunidad en el orden institucional. • Cambios en las prácticas cotidianas. • Procesos de socialización. • Cambios en las prácticas económicas y generación de ingreso.

Fuente: elaboración propia a partir de Ulloa (2014).

Las elecciones individuales desde lo local se encuentran vinculadas a los impactos en lo regional

Las preferencias, elecciones y decisiones individuales tienen repercusión en lo colectivo. Inicialmente podemos aceptar una situación de manera individual y luego la normalizamos desde lo colectivo, las formas de consumo nos conectan y con ellas los efectos sobre los países y territorios (Prieto, 2013).

La transformación de los territorios son un reflejo de cómo el ser humano ha venido operando en un sistema determinado, se hace una interpretación de la naturaleza



entendiéndola como un “algo” que es útil para obtener fuego y a partir del fuego, el alimento y establece relaciones unidireccionales de agua-energía. De acuerdo con Prieto (2013), estas relaciones se han visto magnificadas con las revoluciones en las formas de producción, en donde la fase de revolución tecnológica hoy nos lleva a pensar en un mundo interconectado en el que la sobreexplotación de los recursos se ha ido normalizando primero localmente y luego entre las diferentes regiones.

El acceso al agua potable sigue siendo uno de los problemas sensibles, pero poco comprendidos en cuanto al impacto de las conexiones regionales que representa. La presión por este es muy grande, especialmente cuando sabemos que al 2013 solo el 9% del agua de alcantarillado era tratada (Prieto, 2013). Este es un problema que nos hermana entre regiones, pero que aún no se trata de manera integrada con otros recursos que afectan las fuentes hídricas como el suelo, el aire o los bosques.

En cuanto a la gestión de los recursos naturales hace falta planeación y conocimiento previo del estado de los ecosistemas, ya que las actividades concernientes a recuperación tienden a ser mucho más costosas que las de prevención (Benayas et al., 2009). La gestión de los ecosistemas sobre la base del conocimiento de sus componentes y su biodiversidad funcional sería indispensable para generar factores de conectividad entre las regiones de manera más eficiente como soporte e instrumento para el uso adecuado de los territorios, ya que se encuentran biológicamente conectados entre los municipios, departamentos y países a lo largo de Latinoamérica (Jiménez, 2015).

En Colombia, pese a la catástrofe de Hidroituango, no se explora en términos de la planeación y la gestión otras formas o alternativas de producción de energía más allá de la hidroeléctrica, (Isaza, 2019). En muchos casos, la ausencia de estudios deja elementos poco racionales para la formulación de proyectos, ausencia de información y otros casos, si se cuenta con ella una excusa para ser ignorada si no hay un sistema de datos público, transparente y socializado.

Otro elemento a tener en cuenta para Latinoamérica radica en los cambios en el uso de suelo, que pasan por las presiones políticas y empresariales. La forma en la cual se ha dado el proceso de expansión urbana no ha sido planeada en realidad para los ciudadanos ni pensando en la conservación de los ecosistemas. Por el contrario, el fenómeno ha obedecido en algunos casos como Colombia y México al auge de las constructoras; las transiciones desde la política pública y los subsidios han venido premiando a quien construye en terrenos baratos y expandiendo sectores periféricos, generando problemas de segregación social, ausencia de dotación e infraestructura, contaminación en áreas que no se habían intervenido antes, fragmentación y pérdida de la calidad de vida que deberían ser parte de los asuntos propios por atender del Estado (Pulido et al., 2017).

Otros ejemplos tienen que ver con la creciente destinación de suelos hacia la ganadería o por lo menos a pastizales, que en Colombia asciende a 38 millones de hectáreas,

de acuerdo con datos del Censo Agropecuario de 2014. De esta área se sabe que por lo menos 5 millones de hectáreas se encuentran ocupadas por pastos mejorados para ganadería. Las prácticas inadecuadas en ganadería y en agricultura a través de la fuerte carga de fertilizantes fosfatados en el suelo tienen una repercusión directa sobre la calidad del agua acelerando, entre otros problemas, los procesos de eutrofización (Ongley, 1997).

A estas decisiones se suman las transiciones culturales en preferencias por cierto tipo de productos que aseguran un mercado en cada país y se extiende a través de las regiones a partir de la globalización. Como respuesta frente a los temas de consumo en donde las decisiones individuales tienen algún porcentaje de repercusión, también debe asistir lo institucional, pues no se habla de extinguir por completo el consumo de carne o de pescado, se trata de generar estrategias que permitan un control sobre la producción y el consumo de alimentos de manera responsable, entendiendo que culturalmente dejamos hace mucho tiempo de consumir exclusivamente los alimentos producidos en el país. El mercado nos dice que podemos consumir de todo lo que hay en la despensa a nivel mundial, y eso incluye que la comida viaje muchos kilómetros desde diferentes ecosistemas hasta llegar a cada mesa (Salazar, 2001; Prieto, 2013).

Parte de la solución no solo está en el consumo responsable de manera individual, también en la generación de mercados a nivel local de alimentos. Así, estas interrelaciones de comportamientos afectan e incentivan prácticas a nivel mundial en la producción y distribución de alimentos, generando un círculo de prácticas nocivas para la sostenibilidad de las especies nativas. La sobreexplotación genera problemas más allá de la pérdida de biodiversidad, también se pierden las conexiones y relaciones funcionales que estas especies cumplen en los ecosistemas, ocasionando problemas socioeconómicos, y toda alteración en las formas tradicionales de producción puede generar distorsiones en la cadena de suministro (Terán, 2017).

Las iniciativas para responder a problemas ambientales pasan entonces por las elecciones, por la voluntad política y por las decisiones desde la gestión, que son relaciones complejas y no unidireccionales. Recomendar en todo caso la proliferación y promoción del ecoturismo o al comprar todo lo que podamos por internet le subyacen otros problemas de orden social, económico y ecológico como la sobreexplotación de territorios por el turismo, que más bien se configura en turismo de naturaleza, prestándose en muchos casos al deterioro de ecosistemas por elementos artificiales para el disfrute del ser humano (Daly, 2019).

Los impuestos sobre las rentas de trabajo son parte importante dentro de la configuración de los instrumentos económicos para la protección del medio ambiente que pueden ser incorporados de manera más fuerte en la región. Al mismo tiempo, los subsidios a la producción que deben desplazarse hacia actividades que causen menos impactos sobre los ecosistemas, pero que actualmente pueden estar concentrados en actividades y prácticas que contaminan (Brown, 2010). Los subsidios no se otorgan por formas de gestionar o



realizar las actividades que promuevan la conservación, sino por la cantidad de hectáreas o cobertura e indicadores de eficiencia financiera, entre más extensivos más subsidios logran y más dañinos son desde la perspectiva del capital natural.

Como referencia, para el año 1997 se destinaban más de 700 mil millones de dólares en subsidios para actividades dañinas. Para el 2006, Bélgica, Francia y Japón eliminaron hasta el 34% de este tipo de subsidios y para el año 2018 serían eliminados en su totalidad. En Inglaterra en el año 2019 el gobierno anunció la prohibición del fracking por riesgos sísmicos, cuando hace apenas unos años recibió todo el apoyo de su primer ministro. Este giro es calificado como una medida en donde gana el sentido común después de algunos años en una actividad que representa grandes amenazas a nivel mundial, aun así, en este momento algunos países latinoamericanos desde los argumentos de los beneficios financieros defienden esta práctica bajo el argumento del desarrollo económico (Fresneda, 2019).

Brown (2010) propone tres escenarios para responder desde lo social frente a los problemas ambientales: estos son: "Pearl Harbor, Muro de Berlín y Sándwich" (Brown, 2010, p.387).

- Pearl Harbor: la sociedad genera cambios solo a partir de un evento catastrófico.
- Muro de Berlín: se espera un punto de inflexión en la historia para que se dé una transición y se observe un cambio.
- Sándwich del cambio social: se observan movimientos desde la base social y cultural que presionan una transformación y es apoyado por líderes políticos.

De los tres modelos, el más alentador es el escenario Sándwich, pues sin lugar a duda involucra altamente la revolución cultural como parte de las soluciones ambientales y que depende, como se ha mencionado, de la responsabilidad de las bases para la identificación y generación de líderes políticos comprometidos con la gestión ambiental. Este es un proceso de transformaciones, pero también de movilizaciones sociales; los otros dos escenarios, Pearl Harbor y el Muro de Berlín son costosos en retrospectiva de acuerdo con el autor, ya que la planeación no es el punto de partida (Brown, 2010).

Las apuestas que involucran lo individual por medio de cambios culturales y elecciones, pero que no descuidan las responsabilidades de las instituciones y el papel político - empresarial en las decisiones configuran futuros más promisorios, pero difíciles de concretar. Sin embargo, vale la pena que desde las diferentes disciplinas se generen las estrategias para ser incorporadas a tales soluciones.

Actualmente, las apuestas como las del escenario Sándwich dependen de nuestras elecciones en el plano político, en cómo los líderes que nos representan son capaces de gestionar y materializar, mediante sus decisiones, soluciones integradas, pensadas y reflexivas hacia la sostenibilidad de manera responsable. En varios países del mundo el gasto militar excede bastante el gasto o la destinación de recursos dirigidos a resolver problemas sobre la salud, lo social o lo ambiental. En lo que iba de su mandato presidencial desde el

2017, Donald Trump derogó o intervino más de 85 normas de cuidado ambiental favoreciendo grupos empresariales entre otros interesados (Guimón, 2019).

La gestión de los recursos naturales en Latinoamérica, desde una dimensión antropológica, implica tener como factor de convergencia generar política pública que promueva los cambios en los estilos de vida. No obstante, estos planes y proyectos no serán suficientes, habrá que pasar por una transformación de la economía global que parece incuestionable, y considerar que la gestión de los bienes y servicios ecosistémicos debe poseer una visión integral que involucre los aspectos políticos y sociales. La gestión de los recursos nos hermana como región, no solo por los efectos de las decisiones económicas en cada país, sino por las necesidades desde lo humano.

Conclusiones

La revisión de los referentes nos permite indicar que, desde la construcción de información académica, las incorporaciones a la política pública y las luchas desde la economía solo mostrarán mejores resultados hasta tanto las transformaciones sobre el medio ambiente sean éticas y conductuales. Se requiere así cambiar la percepción y entendimiento del capital natural como un sistema interconectado, que se pueda romper la dualidad hombre-naturaleza implicando una renovación cultural (que incluye lo religioso y espiritual), siendo este el punto de arranque para la gestión de los recursos naturales en Latinoamérica.

Ante estos cambios para la gestión y la intervención sobre el ambiente en América Latina se debe tener en cuenta el enfrentamiento a la resistencia de las autoridades burocráticas y el poder central, algo que en su tiempo Capra (1982) también vislumbró.

Así, la investigación de lo ambiental en lo regional debe enfocar las estrategias de acción metodológica, como aquellos que implican un respeto y comprensión ética de otras formas de ver el mundo por parte de las comunidades. De tal forma que no hay mejora de las condiciones ambientales si no se conforma procesos de integración social de lo comunitario a lo regional, donde el diálogo de saberes abandone el modelo mecanicista y permita la construcción conjunta.

De este modo, las implicaciones culturales, ecológicas sobre la planeación y gestión del territorio requieren de la construcción y defensa de planes y proyectos que posicionen el capital natural desde una perspectiva ética y de internalización de los efectos de las decisiones en lo local y regional, considerando las relaciones funcionales entre los territorios.

La conectividad es el elemento que permite vislumbrar el puente, entre nuevas posturas éticas de entender el ambiente y el camino práctico con las diversas comunidades humanas que integran Latinoamérica. Tal camino implica el diálogo entre diferentes agentes (comunidades, academia, burocracia, organizaciones no gubernamentales, instituciones, etc.).



El abordaje de lo ambiental como elemento de conectividad regional en América Latina debe pasar por la conceptualización y rescate del concepto de capital natural, ética de la tierra, servicios ecosistémicos, abordaje social y antropológico y gestión. Desconocer estos conceptos frente a la gestión de los recursos lleva a una ruptura entre la biología, la ecología, la economía y el ambiente que no es sostenible ni conveniente en un ambiente dinámico.

Referencias

- Bekessy, A., Runge, C., Kusmanoff, A., Keith, D., & Wintle, B. (2018). Ask not what nature can do for you: A critique of ecosystem services as a communication strategy. *Biological conservation*, 224, 71-74.
- Benayas, R., Diaz, A., & Bullock, J. (2009). Enhancement of biodiversity and ecosystem services by ecological restoration: a meta-analysis. *Science*, 325(5944), 1121-1124.
- Boff, L. (2003). *Ética y moral. La búsqueda de los fundamentos* (5ª ed.). Bilbao: Editorial Sal Terrae.
- Brown, L. (2010). *Plan B 4.0: Movilizarse para salvar la civilización*. Bogotá, Colombia: CEID.
- Burns, J., Feger, C., Mermet, L., Vira, B., Addison, P., Barker, R., & Daily, G. (2018). Four priorities for new links between conservation science and accounting research. *Conservation Biology*, 33(4), 972-975.
- Capra, F. (1982). *El punto crucial: Ciencia sociedad y cultura naciente*. Buenos Aires: Ed. Troquel.
- Capra, F., & Sempaud, D. (1998). *La trama de la vida*. Barcelona: Anagrama.
- Capra, F. (2002). *Las conexiones ocultas: Implicaciones sociales, medioambientales, económicas y biológicas de una nueva visión del mundo*. Barcelona: Anagrama.
- Capra, F., & Luisi, P. (2014). *The systems view of life: A unifying vision*. Cambridge University Press.
- Costanza, R., De Groot, R., Braat, L., Kubiszewski, I., Fioramonti, L., Sutton, P., & Grasso, M. (2017). Twenty years of ecosystem services: how far have we come and how far do we still need to go? *Ecosystem Services*, 28, 1-16.
- Costanza, R., D'Arge, R., De Groot, R., Farber, S., Grasso, M., Hannon, B., Limburg, K., Naeem, S., O'Neill, R., Paruelo, J., Raskin, R., & Sutton, P. (1997). El valor de los servicios ecosistémicos y el capital natural del mundo. *Nature*, 387, 253-260.
- Daily, G. (1997). *Nature's Services: Societal Dependence on Natural Ecosystems*. Washington, D.C: Island Press.
- Daily, G., & Ehrlich, P. (1992). Population, sustainability, and Earth's carrying capacity. *BioScience*, 42(10), 761-771.
- Daily, G., Ehrlich, P., Goulder, J., Lubchenco, P., Matson, A., Mooney, S., Postel, S. Schneider, H., & Tilman, D. (1997). Ecosystem Services: Benefits Supplied to Human Societies by Natural Ecosystems. *Issues in Ecology*, (2), 1-16.
- Daly, N. (2019). *Vemos la vida silvestre, pero no su sufrimiento*. En: *National Geographic en español*, 2019(6), 24-57.
- DANE. (2014). *Censo Nacional Agropecuario*. Colombia: Bogotá.
- Escobar, A. (1998). *Whose Knowledge, Whose Nature? Biodiversity, Conservation, and the Political Ecology of Social Movements*. En: *Journal of political Ecology*, 5. DOI: <https://doi.org/10.2458/v5i1.21397>

- Fresneda, C. (2019). El Gobierno británico prohíbe el 'fracking'. El Mundo. Recuperado de <https://www.elmundo.es/internacional/2019/11/02/5>
- Guimón, P. (2019). La salida del Acuerdo de París: último giro del rodillo antiecológico de Trump. El Espectador. Recuperado de <http://www.elespectador.com/>.
- Hernández, L. (2006). Astrid Ulloa: La construcción del nativo ecológico. *Universitas Humanística*, (61), 295-301.
- Isaza, J. (2019). Cherbituán. El Espectador. Recuperado de <http://www.elespectador.com/>.
- Jiménez, J. (2015). Rugidos entre los Andes: una historia del jaguar en la región andina (1820-1910). Maestría tesis, Universidad Nacional de Colombia-Sede Bogotá.
- Leopold, A. (1966). Los caminos de la ética ambiental: una antología de textos contemporáneos. México: Plaza y Valdés.
- Luke, T. (1997). *Ecocritique: Contesting the politics of Nature, Economy, and Culture*. Minneapolis-London: University of Minnesota Press.
- Múnera, J., & Restrepo, C. (2004). Valoración económica de costos ambientales: Marco conceptual y métodos de estimación. *Semestre económico*, 7(13), 159-193.
- Oé, K. (1989). Una cuestión personal. Barcelona: Anagrama.
- Ongley, E. (1997). Lucha contra la contaminación agrícola de los recursos hídricos (Estudio FAO Riego y Drenaje-55). GEMS/Water Collaborating Center Canada Center for Inland Waters, 21-37.
- Ortiz, A. (2017). La nueva ciencia que visiona Fritjof Capra. *Revista Científica General José María Córdova*, 15(19), 349-362.
- Prieto, C. (2013). El perro a cuadros. ILL: Bogotá.
- Pulido, L., Alberto, J., Estrada, G., Zentella, J., & Guevara, A. (2017). Los costos de la expansión urbana: aproximación a partir de un modelo de precios hedónicos en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Estudios demográficos y urbanos*, 32(1), 37-63.
- Reid, W., Mooney, H., Cropper, A., Capistrano, D., Carpenter, S., Chopra, K., & Kasperson, R. (2005). Evaluación de los ecosistemas del milenio. Informe de síntesis. *Strengthening Capacity to Manage Ecosystems Sustainably for Human Well-Being*, 43.
- Ruiz C., Bello, C., Londoño, M., Alterio, H., Urbina, J., Buitrago, A., & Polanco, H. (2011). Protocolo para la valoración económica de los servicios ecosistémicos en los Andes colombianos, a través del método de transferencia de beneficios. *Reflexiones sobre el Capital Natural de Colombia*, (1).
- Ruiz, C. (2014) El enfoque de servicios ecosistémicos y el ordenamiento del territorio en Colombia: múltiples dimensiones de una situación compleja. En: *Revista Javeriana*, 250(808), 33-39.
- Ruiz, C., Sánchez, G., Sáenz, J., Higuera, A., Bonilla, O., Rodríguez, A., Rojas A., Mariño, R., Bonilla, J., Acuña, R., Insignares, K., Campos, A., & Flórez M. (2017). Poverty and inequality at a time of increased ecological risk. Thoughts about the Colombian Natural Capital, (5). *Conservation International Colombia*, Bogotá. D.C.



- Salazar, R. (2001). Comida y cultura: identidad y significado en el mundo contemporáneo. *Estudios de Asia y Africa*, 83-108.
- Steffen, W., Richardson, K., Rockström, J., Cornell, S., Fetzer, I., Bennett, E., & Sörlin, S. (2015). Planetary boundaries: Guiding human development on a changing planet. *Science*, 347(6223), 1217.
- Terán, P. (2017). Valoración económica del servicio estético y recreativo de los tiburones endémicos del Parque Nacional Galápagos para la actividad turística de buceo. (Bachelor's thesis, PUCE).
- Ulloa, A. (2001). El nativo ecológico: movimientos indígenas y medio ambiente en Colombia. *Movimientos sociales, estado y democracia en Colombia*, 286-320. Universidad Nacional de Colombia.
- Ulloa, A. (2001b). Transformaciones en las investigaciones antropológicas sobre naturaleza, ecología y medio ambiente. *Revista colombiana de antropología*, 37, 188-232.
- Ulloa, A. (2005). Las representaciones sobre los indígenas en los discursos ambientales y de desarrollo sostenible. Caracas: Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad Central de Venezuela, 89-109.
- Ulloa, A. (2009). Concepciones de la naturaleza en la antropología actual. En: *Ecología y paisaje: Miradas desde Canarias*, p.10.
- Ulloa, A. (2010). Reconfiguraciones conceptuales, políticas y territoriales en las demandas de autonomía de los pueblos indígenas en Colombia. *Tabula Rasa*, (13), 73-92.
- Ulloa, A. (2011). Concepciones de la naturaleza en la antropología actual. En: *Aproximaciones a propósito del Bicentenario*. Bogotá, Colombia: Jardín botánico de Bogotá José Celestino Mutis.
- Ulloa, A. (2011b). Construcciones culturales sobre el clima. *Perspectivas culturales del clima*, 33-54. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Ulloa, A. (2014). Estrategias culturales y políticas de manejo de las transformaciones ambientales y climáticas en Colombia. En: *Sabiduría*, 155-173.
- Ulloa, A. (2014b). Geopolíticas del desarrollo y la confrontación extractivista minera: elementos para el análisis en territorios indígenas en América Latina. *Extractivismo minero en Colombia y América Latina*, 425-458. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Ulloa, A. (2017). Dinámicas ambientales y extractivas en el siglo XXI: ¿es la época del Antropoceno o del Capitaloceno en Latinoamérica? *Desacatos*, (54), 58-73.
- Ulloa, A. (2019). Gender and Feminist Geography in Colombia. *Gender, Place and Culture*, 26(7-9), 1021-1031.
- Ulloa, A. (2019b). Indigenous Knowledge Regarding Climate in Colombia. *Climate and Culture: Multidisciplinary Perspectives on a Warming World*, 68.
- White, L. (2007). Raíces históricas de nuestra crisis ecológica. Edición Especial: *Ética Ambiental, Revista Ambiente y Desarrollo*, 23, 78-86.
- World Resources Institute. (2005). *Millennium Ecosystem Assessment. Ecosystems and Human Well-being: Synthesis*. Washington, D.C: Island Press.

CAPÍTULO 7

HAMBRE Y SEGURIDAD ALIMENTARIA, DESAFÍO DE LA AGENDA 2030. UNA MIRADA DESDE LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

ADELA MARGARITA VÉLEZ ROLÓN¹,
ALEJANDRA PULIDO LÓPEZ²,
DIEGO NEIRA BERMÚDEZ³
Y MANUEL MÉNDEZ PINZÓN⁴

Introducción

Desde el mandato dado por las Naciones Unidas frente a la urgencia inminente de implementar la agenda 2030 como ruta para conseguir la sostenibilidad, las alianzas regionales se convierten en el mecanismo más eficiente de acción para lograrlo.

Factores como el cambio climático, la migración a centros urbanos, el desabastecimiento de agua, los modelos agrícolas insostenibles han hecho que la producción agrícola necesaria para abastecer las necesidades de la población sean cada vez menores; esto aunado a los patrones de pobreza y desnutrición de las poblaciones.

-
1. Profesora investigadora, CESA Colegio de Estudios Superiores de Administración. Correo: adela.velez@cesa.edu.co
 2. Profesora de docencia tiempo completo, Escuela de Administración, Universidad del Rosario. Correo: alejandra.pulido@urosario.edu.co
 3. Profesor tiempo completo, Programa en Administración de Negocios internacionales, Fundación Universitaria Konrad Lorenz. Correo: diegog.neirab@konradlorenz.edu.co
 4. Docente tiempo completo, Escuela de Administración y competitividad, Politécnico Granacolombiano. Correo: mmendez@poligran.edu.co



La *Food and Agriculture Organization, FAO*, (2019) analiza esta situación a nivel mundial y pone de manifiesto que más de 820 millones de personas padecen hambre en el mundo y cerca de 2000 millones padecen de inseguridad alimentaria. Estima, además, que “casi 1.900 millones de personas en el mundo sufrieron inseguridad alimentaria moderada o grave en el trienio 2016-2018” (*Food and Agriculture Organization, Organización Panamericana de la Salud, World Food Programme & UNICEF*, 2019, p.9).

En este sentido, el Objetivo de desarrollo sostenible # 2 “Hambre Cero” establece como fin último lograr la eliminación del hambre para el año 2030, siendo para Latinoamérica un desafío mayor, ya que las condiciones de desigualdad, pobreza e inestabilidad política y crisis económica condicionan las posibilidades de lograrlo.

A partir de la FAO es necesario, entonces, abordar la seguridad alimentaria, como el fenómeno que permite entender el acceso, disponibilidad, el aprovechamiento y consumo de alimentos. En este contexto cabe resaltar que cada país tiene diferentes políticas públicas para asumir las dificultades en materia de seguridad alimentaria; es por esto que esta investigación desarrolla una metodología que permite mediante el análisis de diferentes variables establecer el estado de la seguridad alimentaria en contexto latinoamericano, lo cual posibilita así entender el grado de insostenibilidad alimentaria y armonizar las normas y políticas en la región. Todo esto para hacer frente a los compromisos adquiridos para la implementación de la agenda 2030, en especial para el logro de las metas propuestas en el Objetivo de desarrollo sostenible # 2.

Este capítulo debate los desafíos que desde la integración latinoamericana representa alcanzar la seguridad alimentaria para la región, a partir de la revisión de la literatura y el análisis de documentos oficiales de integración.

Revisión de la literatura

Los procesos de crecimiento poblacional generados desde mediados del siglo XX en el mundo han condicionado el acceso a una buena nutrición y al desarrollo de capacidades en el mundo. Esta situación presenta impactos no solo económicos sino sociales, que han hecho que algunos organismos internacionales enciendan las alarmas para que los Estados creen políticas en torno a la seguridad alimentaria.

Por ejemplo, desde la Organización de las Naciones Unidas se ha buscado desplegar un conjunto de acciones que permitan dar respuesta a las necesidades que cada día son más diversas en los Estados, y es por eso que se busca que la Agenda 2030 permita la disminución de los efectos que se han venido causando en décadas anteriores sobre la naturaleza, la población y la sostenibilidad en sí. Esta Agenda 2030 enmarca los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), metas que deben ser alcanzadas para el año 2030 con el fin de alcanzar la sostenibilidad.

Seguridad Alimentaria

Frente a lo establecido en la Cumbre Mundial sobre la Alimentación en 1996,

La seguridad alimentaria existe cuando todas las personas tienen, en todo momento, acceso físico, social y económico a alimentos suficientes, inocuos y nutritivos que satisfacen sus necesidades energéticas diarias y preferencias alimentarias para llevar una vida activa y sana. (FAO, 2011, sp.)

De acuerdo con lo anterior se debe mencionar que la evolución del concepto de seguridad alimentaria se ha establecido a partir de un conjunto de características que muestran problemáticas específicas que no solo estudian las necesidades de acceso o la falta de ingreso, sino que apuntan a responder a los factores que se han desencadenado en el siglo XXI; entre estos es necesario determinar:

El hambre se asocia con la sensación individual de consumo insuficiente de alimento, la que se relaciona directamente a la inseguridad alimentaria y nutricional de la población, y que la FAO define operacionalmente con el indicador subnutrición (ingesta alimentaria diaria inferior al mínimo requerido para satisfacer los requerimientos energéticos). (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, 2016, sp.)

Frente a lo anterior, se determina que la extrema pobreza o indigencia refleja la falta de recursos económicos suficientes para comprar una canasta básica de alimentos acorde con las pautas culturales nacionales (CEPAL, 2016), y que desde el Fondo Monetario Internacional se concluye como aquellas personas económicamente activas que tienen ingresos diarios por debajo de 1,25 dólares americanos.

Por otro lado, y desde la óptica de la salud, ya no solo se habla de problemas de desnutrición o falta de alimento, sino que el mundo se enfrenta a otro extremo en donde la malnutrición incluye al sobrepeso y la obesidad, los cuales se han convertido en problemáticas de agendas nacionales de salud pública a nivel internacional.

El bajo peso al nacer, la insuficiencia de peso, el rezago de talla, la baja relación peso/talla y el déficit de micronutrientes son problemáticas que envuelven el desarrollo de los recién nacidos y en sí disminuyen las tasas de mejoramiento de la seguridad alimentaria y nutricional.

Para América Latina y el Caribe, ALC, el foco ha estado puesto en la desnutrición, sin embargo, se observa que la malnutrición por sobrepeso y obesidad es un problema que crece. Las cifras muestran una alta prevalencia tanto en población adulta como en niños y niñas, lo que puede deberse a pautas alimenticias y un mayor sedentarismo, con los



consiguientes efectos en la salud de los adultos. En esta línea, es importante avanzar en el conocimiento de este para observar de qué manera la transición demográfica o el desarrollo económico están afectando en estas variables (Amigo, 2003).

Con lo anterior, y previo al desarrollo del documento, se podrá evidenciar la necesidad que desde la integración regional no solo se planteen plataformas de políticas nacionales, sino que el tema de seguridad alimentaria y nutricional haga parte de la agenda de los grupos económicos para ALC.

La FAO (1996) define la seguridad alimentaria como el acceso que toda persona debe tener a alimentos que no solo satisfagan sus necesidades y preferencias, sino que a la vez contribuyan a alcanzar una vida saludable. Para que esto se dé, Gross, Schoeneberger, Pfeifer y Preuss (2000) proponen cuatro dimensiones que deben ser cumplidas: el uso, el acceso, la disponibilidad y la estabilidad.

Tabla 1. Dimensiones de la Seguridad Alimentaria

DISPONIBILIDAD
<ul style="list-style-type: none"> • Oferta • Nivel de producción de alimentos. • Nivel de existencias. • Comercio neto.
ACCESO
<ul style="list-style-type: none"> • Ingresos y gastos. • Capacidad económica de los hogares.
UTILIZACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechamiento de nutrientes. • Preparación de alimentos. • Diversidad en la dieta. • Distribución en los hogares. • Condiciones nutricionales.
ESTABILIDAD
<ul style="list-style-type: none"> • Condiciones naturales. • Inestabilidad política. • Factores económicos.

Fuente: FAO (2001).

Los determinantes de la inseguridad alimentaria son multifactoriales y complejos, pobreza, desventaja social y económica, características individuales y entornos políticos y sociales. La inseguridad alimentaria puede afectar todas las etapas de la vida. Dudek (2019), realizó un estudio en el que demuestra que los factores que determinan el grado de inseguridad alimentaria están asociados a los ingresos, a las características del jefe del hogar, como lo son el nivel educativo, la edad, el género y la actividad económica a la que se dedica, así mismo el tipo de hogar en el que se habita. Este estudio deja un poco de lado las condiciones o factores ligados al país.

Otro estudio en este sentido desarrollado por Manandhar, Hawkes, Buse, Nosrati y Magar (2018), evidencian que los factores de la seguridad alimentaria están asociados a las condiciones en las que las personas nacen, crecen y viven, también al trabajo que desempeñan, a la edad, y estos a la vez se ven condicionados por el género y las circunstancias de poder.

Frente a la forma en que estos factores han sido medidos, también se encuentra en la literatura una amplia variedad de modelos e indicadores establecidos. Ashby, Kleve, McKechnie y Palermo (2016), realizaron una revisión de la literatura donde identificaron herramientas y elementos para medir la inseguridad alimentaria; los resultados encontrados muestran que la dimensión mayormente estudiada es el acceso a los alimentos, seguida por el uso y la estabilidad, sin embargo, existe un vacío frente al análisis de la disponibilidad de alimentos. Igualmente, sugieren que existe un alto grado de subjetividad frente a las herramientas existentes para medir en conjunto la seguridad alimentaria.

Frente al caso concreto de América Latina, un estudio realizado por FAO, OPS, WFP y UNICEF en el 2019 frente al panorama de la seguridad alimentaria y nutrición establece que:

Los periodos de mayor crecimiento económico en ALC durante las últimas décadas coinciden con los periodos más importantes de reducción del hambre (...) Por tanto, la desaceleración económica de los países de la Región es uno de los factores que más afecta a la seguridad alimentaria y la nutrición de las personas y hogares, con una repercusión diferente en los diversos grupos de población. Esto es especialmente significativo para una Región con altos niveles de desigualdad. (p.14)

Es decir que los estudios y formas de medición deben aunar sus esfuerzos por entender mejor estos condicionantes, tema que será desarrollado en el próximo apartado.

Objetivos de desarrollo sostenible y Seguridad alimentaria

La problemática de la seguridad alimentaria no es un problema nuevo, por el contrario, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Agricultura y Alimentación promovió el origen de la FAO, en la década de los años 40 del siglo XX, con la esperanza de mejorar las condiciones de vida de las poblaciones mejorando la producción agrícola; durante la segunda mitad del siglo XX la Conferencia mundial sobre la alimentación, desarrollada en 1974, marca un hito importante en la conceptualización de la seguridad alimentaria como mecanismo que permita asegurar la producción y distribución de alimentos.

La década de los años 2000 pone de manifiesto el reto que supone mejorar las condiciones alimentarias de la población mundial, es así que desde las Naciones Unidas son



promulgados los objetivos del milenio (ODM), con el fin de que en un periodo de 15 años sea posible alcanzar niveles aceptables de seguridad alimentaria y combatir el hambre, así mismo erradicar la pobreza, conseguir la universalización de la enseñanza primaria, la igualdad de géneros –en especial el empoderamiento de las mujeres-, la reducción de las tasas de mortalidad infantil, la mejora en las condiciones de salud de las mujeres en embarazo, el trabajo conjunto para combatir las enfermedades infecciosas, la sostenibilidad ambiental y la alianza para el desarrollo.

Los ODM mostraron ser una iniciativa de integración mundial en la medida en que desarrollaron mecanismos para su evaluación y seguimiento. Sin embargo, para el año 2012, en el marco de la celebración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el desarrollo sostenible, el análisis de los resultados alcanzados mostró la disparidad en sus resultados; es así que en el año 2015 surgieron varios hitos importantes que dieron paso a la promulgación de la agenda 2030 como mecanismo que incorpora no solo la voluntad de las naciones para su cumplimiento, sino que, a la vez, otorga la responsabilidad a la sociedad para que este mandato mundial sea posible en un lapso de tiempo de 15 años, esto presionado también por el inminente calentamiento global. Los objetivos propuestos abordan cinco ejes temáticos y 17 temas puntuales (ver Tabla 2).

Tabla 2. Objetivos de desarrollo sostenible

EJE	ODS ASOCIADO
Personas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fin de la pobreza. 2. Hambre cero. 3. Salud y bienestar. 4. Educación de calidad. 5. Igualdad de género.
Prosperidad	<ol style="list-style-type: none"> 7. Energías asequibles y no contaminantes. 8. Trabajo decente y crecimiento económico. 9. Industria, innovación e infraestructura. 10. Reducción de las desigualdades. 11. Ciudades y comunidades sostenibles.
Planeta	<ol style="list-style-type: none"> 6. Agua limpia y saneamiento. 12. Producción y consumo responsable. 13. Acción por el clima. 14. Vida submarina. 15. Vida de ecosistemas terrestres.
Paz	<ol style="list-style-type: none"> 16. Paz, justicia e instituciones sólidas.
Alianzas	<ol style="list-style-type: none"> 17. Alianzas para lograr los objetivos.

Fuente: Naciones Unidas (2017).

ODS 2. "Hambre Cero"

Dentro de los objetivos sostenibles propuestos, el Objetivo de desarrollo sostenible # 2 ataca directamente el problema de la seguridad alimentaria: a 2017, el número de personas desnutridas es de 821 millones, 1 de cada 8 adultos sufre de obesidad y de alrededor de 151 millones de niños menores de 5 años el 22% sufre de desnutrición (Naciones Unidas, s.f.).

Las Naciones Unidas (2016) establece también una serie de metas que deben ser cumplidas a 2030, siendo la más importante poner fin a la pobreza y asegurar el acceso de todas las personas a los alimentos, de esta manera se busca finalizar cualquier forma de malnutrición; esto a partir de mecanismos como la mejora de la productividad agrícola, mejoramiento de los ingresos de los productores, en especial a pequeña escala, el aseguramiento de los sistemas productivos, el resguardo de las semillas y en general la protección de la diversidad genética, aumentando la inversión y la mejora de los mercados.

Aunque las metas propuestas son de carácter global, es necesario que sean entendidas y abordadas desde niveles regionales y locales. Nilsson, Griggs y Visbeck (2016) analizan cómo debe cada país implementar los ODS, mostrando en sus resultados que las diferencias geográficas, el acceso a recursos, la disparidad en los niveles de desarrollo, los tipos de gobernanza y el acceso a la tecnología son condicionantes que no permiten abordar el tema de manera global y proponen un modelo de medición para medir el impacto de una variable sobre otra y el tipo de interacción.

Al respecto, Hák, Janoušková, y Moldan (2016) resaltan la necesidad de evaluar la pertinencia de los indicadores asociados a cada uno de los ODS, es por esto que generar un marco de actuación en este caso para el ODS 2 permite la contextualización del mismo.

Seguridad alimentaria e integración latinoamericana

El proceso de integración regional en América Latina tuvo sus inicios en los años 60 y ha enfrentado retos económicos, políticos y sociales, por las transformaciones y coyunturas económicas, principalmente en los años 80 del siglo XX con la llamada década perdida de América Latina, y en los años 90 del siglo XX con la nueva configuración económica mundial, que llevó a la ALC a iniciar su proceso de liberalización comercial desde un regionalismo abierto.

Desde esta perspectiva, continúan vigentes principalmente tres procesos integracionistas en América del Sur: la Comunidad Andina de Naciones, conformada por Ecuador, Perú, Bolivia y Colombia el Mercosur, conformado por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela y la Alianza del Pacífico, conformada por Chile, Perú, México y Colombia.



Si bien estos procesos han centrado sus esfuerzos en el fortalecimiento comercial de sus miembros, y articulan en diferente medida a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, y específicamente al Objetivo 2: poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible (Naciones Unidas, s.f.), siendo la Comunidad Andina el proceso que mayores adelantos presenta.

Comunidad Andina

La Comunidad Andina, CAN, es el proceso de integración que mayores esfuerzos ha realizado en lo que respecta a seguridad alimentaria, por lo que asume la definición de Seguridad Alimentaria como “la garantía para que todas las personas tengan acceso económico y material a los alimentos inocuos y con calidad nutricional, en condiciones que respeten sus preferencias y que gocen de competitividad, sostenibilidad y equidad, para que su consumo les proporcione una vida activa y sana” (CAN, 2017, p.30), compuesta por los elementos de disponibilidad, accesibilidad, utilización, estabilidad e institucionalidad. Desde su creación, la CAN incorporó dentro de su agenda la seguridad alimentaria como tema prioritario.

En el Acuerdo de Cartagena se estableció en el artículo 87 la ejecución de un programa de desarrollo agropecuario e industrial, con el fin de “impulsar el desarrollo agropecuario y agroindustrial conjunto y alcanzar un mayor grado de seguridad alimentaria subregional” (CAN, 1969, p.23), y en el artículo 88 se establecen las medidas para lograr este fin, dentro de las cuales se encuentra la creación de un Sistema Andino y de Sistemas Nacionales de Seguridad Alimentaria.

En el año 2010 se estableció la Agenda Estratégica Andina, en la cual, desde la estrategia de desarrollo social, se propusieron los programas y proyectos de:

1. Adoptar e implementar una estrategia andina de seguridad alimentaria, y dar tratamiento prioritario a la cuestión en el Consejo Andino de Ministros de Desarrollo Social.
2. Aplicar las estrategias nacionales de seguridad y/o soberanía alimentaria con la estrategia andina de seguridad alimentaria.
3. Promover la seguridad y soberanía alimentaria orientadas a los pueblos indígenas y al sector rural de los Países Miembros.
4. Aprobar el “Programa Regional de Fortalecimiento de la Integración del Sistema Andino de Seguridad Alimentaria para la Reducción de la Desnutrición en la Comunidad Andina”. (CAN, 2010, p.20)

Teniendo en cuenta esta estrategia, se crearon tres iniciativas: 1. El Programa Andino para Garantizar la Seguridad y Soberanía Alimentaria y Nutricional, SSAN, Decisión 742 del 22 de julio de 2010, 2. El Programa Andino de Seguridad Alimentaria en Poblaciones Indígenas, y 3. Proyectos Productivos de Apoyo a la Seguridad y Soberanía Alimentaria.

El Programa Andino para Garantizar la Seguridad y Soberanía Alimentaria y Nutricional de la Comunidad Andina plantea cinco objetivos que contemplan 1) el fortalecimiento de la gestión institucional de la seguridad alimentaria de los países miembros, 2) la potenciación de las capacidades productivas mediante la producción nacional sustentable, intercambio de experiencias de innovación tecnológica de sistemas productivos, 3) la promoción de prácticas saludables en la comercialización, consumo y uso de los alimentos, 4) disminución de la vulnerabilidad frente a riesgos económicos, naturales, sociales y económicos, y 5) el monitoreo y evaluación del Programa.

En el año 2017 se creó, mediante la Decisión 1386, el Marco normativo para la seguridad alimentaria con calidad nutricional y respeto de las políticas de soberanía alimentaria de los estados miembros del Parlamento Andino.

Este marco prioriza, entre otros, el derecho a la alimentación, la formulación de políticas de seguridad alimentaria con calidad nutricional, respeto de las políticas de soberanía alimentaria, acceso a alimentos, establecimiento de programas de producción alimentaria, todo lo anterior basado en las metas de la Agenda 2030 (Parlamento Andino, 2017).

Mercosur

El Mercosur estableció una agenda de Integración social y ciudadana para consolidar su dimensión social, en la cual se incorporó el Plan Estratégico de Acción Social del Mercosur (PEAS), organizado en diez ejes.

Allí, se prioriza en el primer eje: erradicar el hambre, la pobreza y combatir las desigualdades sociales, desde el cual se establece la directriz de garantizar la seguridad alimentaria y nutricional, mediante los objetivos prioritarios de:

1. Reconocer y garantizar los derechos y la alimentación adecuada y saludable,
2. Asegurar el acceso a la alimentación adecuada para las poblaciones vulnerables,
3. Promover el intercambio de iniciativas, experiencias exitosas y proyectos en el área de la alimentación saludable.
4. Promover la alimentación materna y combatir la desnutrición infantil, y
5. Fortalecer la agricultura familiar como proveedora de alimentos y abastecer los mercados locales. (Mercosur, 2012, p.41).

En este sentido, para fortalecer las condiciones de acceso a los alimentos de la región, el Mercosur fomenta y estimula la agricultura familiar, y en el 2004 creó la Reunión Especializada sobre Agricultura Familiar del Mercosur, como espacio de encuentro y diálogo entre diversos actores como productores familiares, instituciones y organizaciones para la generación de políticas regionales en la materia.



Alianza del Pacífico

La Alianza del Pacífico, siendo el proceso de integración más joven de la región, incorpora dentro de sus áreas de trabajo el Desarrollo e inclusión social, y constituye en julio de 2019 el Grupo Técnico de Desarrollo e Inclusión Social de la Alianza del Pacífico para aportar a la reducción de la pobreza y la desigualdad en los países miembros.

Adicional a estos procesos integracionistas, desde la comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños –CELAC- se estableció como agenda común el Plan de Seguridad Alimentaria, Nutrición y Erradicación del Hambre de la CELAC 2025, a partir de una perspectiva de cooperación horizontal, desarrollado desde diez líneas de acción, las cuales se basan en cuatro pilares que implican políticas públicas, acceso a alimentos, bienestar nutricional y estabilidad en la producción y atención a desastres naturales y económicos, pilares que se conciben desde lo regional y lo nacional.

Por lo anterior, los procesos de integración latinoamericanos tienen como reto la generación de políticas intracomunitarias que permitan la garantía de la seguridad y soberanía alimentaria de la población de sus estados miembros. La seguridad alimentaria en América Latina es un fenómeno que, aunque es preocupante muestra ser poco estudiado; esta investigación pretende desde esta perspectiva dar un primer paso en la agenda de discusión frente a los retos que el tema conlleva.

Metodología

La metodología empleada en esta investigación corresponde a un diseño cualitativo que se desarrolló en varias fases, empezando por la fase de investigación preliminar, pasando por una fase de campo donde se realizará un levantamiento y análisis de información; a partir de fuentes consultadas se elaboró un análisis bibliométrico en la base de datos bibliográfica Scopus, con el propósito de hacer un contraste de información por medio de los siguientes criterios de búsqueda:

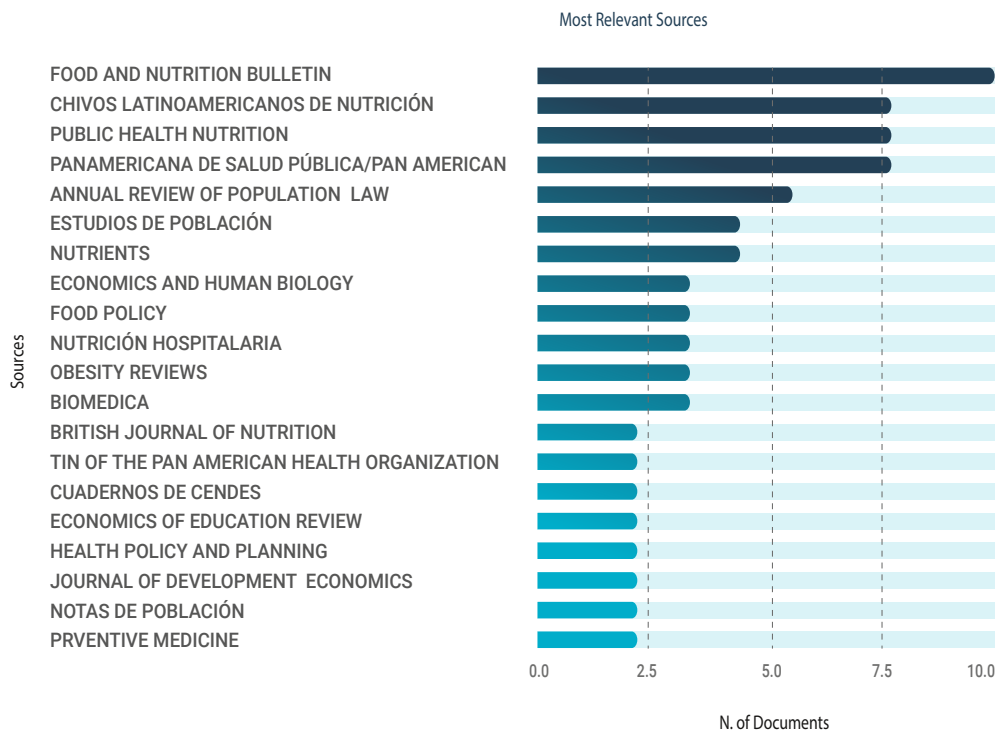
(TITLE-ABS-KEY ("latin america") AND TITLE-ABS-KEY (nutrition) AND TITLE-ABS-KEY (policy)) AND (LIMIT-TO (PUBYEAR , 2019) OR LIMIT-TO (PUBYEAR , 2018) OR LIMIT-TO (PUBYEAR , 2017) OR LIMIT-TO (PUBYEAR , 2016) OR LIMIT-TO (PUBYEAR , 2015))

Esta investigación usó el análisis bibliométrico como parte del proceso de análisis, el cual permitió ilustrar e identificar los elementos clave en el tema de estudio a través del software Rstudio bajo la herramienta bibliometrix, desarrollada por Aria y Corrado (2017); igualmente se consultaron fuentes de información oficiales donde se tomaron datos de fuentes oficiales como las Naciones Unidas, FAO y la CEPAL como los diferentes acuerdos de integración latinoamericanos.

Resultados

A continuación, se describen los resultados encontrados en la búsqueda de la bibliografía especializada, así como en los acuerdos de integración latinoamericana. Es así que con las palabras asociadas a la seguridad alimentaria en América Latina, la literatura analizada muestra que el interés de las investigaciones está relacionado con el tema de salud humana y temas de nutrición; las perspectivas se enfocan a entender el fenómeno desde los temas económicos y demográficos; otros temas asociados a ellos son la malnutrición, la pobreza, la enfermedad y la educación, las dos poblaciones más nombradas en la literatura son las mujeres, madres lactantes y niños, es decir las poblaciones más vulnerables.

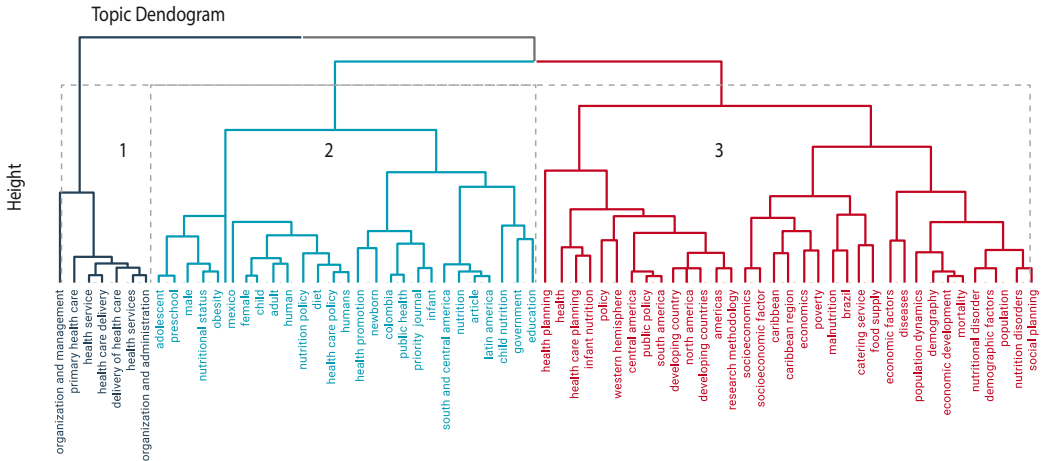
Figura 1. Revistas con mayor número de publicaciones sobre el tema



Fuente: Bibliometrix (2020).

Al analizar las revistas académicas con mayor número de publicaciones sobre el tema de seguridad alimentaria en América Latina, se puede observar que están asociadas a temas de nutrición y política.

Figura 2. Dendrograma



Fuente: Bibliometrix (2020).

Desde la revisión de la bibliografía se pueden identificar tres grandes ejes temáticos, 1) servicios de salud, 2) sicosocial y político, 3) políticas de nutrición y seguridad alimenticia en los últimos cinco años; así mismo se evidenció la tendencia al crecimiento en temas latinoamericanos y de nutrición.

Resultados de acuerdos de integración latinoamericanos

Los resultados muestran que el interés latinoamericano está centrado en compartir las buenas prácticas de los países miembros, tema que es compartido en los diferentes acuerdos.

Tabla 3. Acuerdos de integración latinoamericana

	Mercosur	Alianza Pacífico	Comunidad Andina
Erradicar Pobreza	●	●	
Combatir la desigualdad		●	●
Gestión institucional			●
Mejoramiento producción sustentable	●		●
Intercambio de experiencias			●
Innovación		●	●
Buenas prácticas	●	●	●
Disminución de vulnerabilidad	●		●
Inocuidad alimentaria			●
Alimentación materna y desnutrición infantil	●		

Fuente: elaboración propia.

Desde el CELAC se han realizado esfuerzos en el tema y se ha propuesto un Plan de Seguridad Alimentaria 2025, con miras a lograr la erradicación del hambre en los países miembros, para lo cual es necesario el desarrollo de proyectos de cooperación horizontal en la región que permita profundizar en las acciones no solo nacionales sino intrarregionales, en aspectos como la facilitación y promoción del comercio intrarregional, el fomento a la agricultura familiar, la reducción del riesgo por desastres naturales y programas educativos entorno a la seguridad alimentaria.

Conclusiones

La seguridad alimentaria ha pasado de ser un referente para convertirse en una lucha por parte de los Estados por medio de políticas que permitan que la población disminuya sus indicadores de hambre y pobreza, por lo que en el contexto de ALC es retomado en los acuerdos y bloques comerciales que han permitido la integración y, al mismo tiempo, es parte de las agendas y las cumbres que se vienen desarrollando.

Surge, entonces, la necesidad de profundizar en las áreas de trabajo y la realización de programas y estrategias regionales dentro o fuera del marco de los acuerdos de integración económica que permita la transferencia de conocimiento desde mecanismos de cooperación Sur-Sur como apoyo a las iniciativas y acciones nacionales, y así generar un mayor impacto de estas en la lucha contra la erradicación del hambre y cumplimiento de los ODS.

Estos temas son de vital importancia en las regiones, ya que permite generar el desarrollo de estrategias, apostándole al cumplimiento de la agenda 2030 y a su vez desarrollar políticas que vayan acorde con el mejoramiento no solo de la calidad de vida de las personas sino del posicionamiento del bloque regional logrando la competitividad y el desarrollo, apuntándole también al aporte al capital humano

Algo para rescatar se da en la Comunidad Andina de Naciones que ha manifestado desde su agenda involucrar los temas de seguridad alimentaria y, de esta manera, apoyar en el desarrollo de los ODS, especialmente en los logros que permiten la disminución de la pobreza extrema en la región.

De igual manera, se debe aclarar que las políticas se han generado en el marco de los acuerdos regionales y es deber de cada Estado ponerlos en marcha con el fin de promover y dar respuesta a las necesidades de la población; cabe destacar los esfuerzos generados desde Bolivia y Ecuador para no solo hablar de la seguridad alimentaria, sino también promover la soberanía alimentaria como un nuevo paso a las respuestas de disponibilidad, acceso e inocuidad.



Referencias

- Amigo, H. (2003). Obesidad en el niño en América Latina: situación, criterios de diagnóstico y desafíos. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 19(1), 163-170.
- Ashby, S., Kleve, S., McKechnie, R., & Palermo, C. (2016). Measurement of the dimensions of food insecurity in developed countries: a systematic literature review. *Public health nutrition*, 19(16), 2887-2896.
- Aria, M., & Cuccurullo, C. (2017). bibliometrix: An R-tool for comprehensive science mapping analysis. *Journal of Infometrics*, 11(4), 959-975, Elsevier, DOI: 10.1016/j.joi.2017.08.007
- Comunidad Andina. (2017). Decisión 1386. Marco normativo para la seguridad alimentaria con calidad nutricional y respeto las políticas de soberanía alimentaria de los estados miembros del Parlamento Andino.
- CEPAL. (2016). Plan para la seguridad alimentaria, nutrición y erradicación del hambre de la CELAC 2025. Santiago: Naciones Unidas.
- Comunidad Andina. (2010). Agenda estratégica de la Comunidad Andina. Documento electrónico. http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/201351317308agenda_estrategica.pdf
- Comunidad Andina. (2010). Decisión 742. Programa Andino para Garantizar la Seguridad y Soberanía Alimentaria y Nutricional – SSAN
- Desa, U. (2016). Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development.
- Dudek, H. (2019). Households' food insecurity in the V4 countries: microeconomic analysis. *Amfiteatru Economic*, 21(51), 377-392.
- FAO. (2011). Una introducción a los conceptos básicos de seguridad alimentaria. Publicado por el Programa CE-FAO. La Seguridad Alimentaria: Información para la toma de decisiones. Documento electrónico. <http://www.fao.org/3/al936s/al936s00.pdf>
- FAO, OPS, WFP, & UNICEF. (2019). Panorama de la seguridad alimentaria y nutrición en América Latina y el Caribe 2019. Santiago. 136. Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
- FAO. (1996). Rome declaration on the world food security and world food.
- FAO. (2019). El estado de la seguridad alimentaria y la nutrición en el mundo 2019. Protegerse frente a la desaceleración y el debilitamiento de la economía. 2019.
- Gross, R., Schoeneberger, H., Pfeifer, H., & Preuss, H. J. (2000). The four dimensions of food and nutrition security: definitions and concepts. *SCN News*, 20(20), 20-5.
- Hák, T., Janoušková, S., & Moldan, B. (2016). Sustainable Development Goals: A need for relevant indicators. *Ecological Indicators*, 60, 565-573.
- Herrera, L. (2017). Proceso de integración de América Latina y el Caribe. *Rev. Ciencias Sociales*, 158, 167-183 / 2017 (IV) ISSN: 0482-5276
- Manandhar, M., Hawkes, S., Buse, K., Nosrati, E., & Magar, V. (2018). Gender, health and the 2030 agenda for sustainable development. *Bulletin of the World Health Organization*, 96(9), 644.
- Mercosur. (2012). Plan Estratégico de Acción Social del Mercosur. Asunción. Paraguay
- Nilsson, M., Griggs, D., & Visbeck, M. (2016). Policy: map the interactions between Sustainable Development Goals. *Nature*, 534(7607), 320-322.
- PNUD. (s.f.). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado de: www.undp.org
- Resolución 700. (2016). 700(XXXVI) Resolución de México por la que se crea el foro de los países de América Latina y el Caribe sobre el desarrollo sostenible.



PARTE II

**PARA LA
INTEGRACIÓN**

RETOS

DE COLOMBIA



CAPÍTULO 8

INNOVACIÓN: UN COMPONENTE ESENCIAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE VIAL PARA INCREMENTAR LOS NIVELES DE COMPETITIVIDAD DE COLOMBIA EN LA ALIANZA DEL PACÍFICO¹

VIVIAN JISETH PARRA VELANDIA²

KEVIN SMITH ORDOÑEZ CETINA³

1. Este capítulo es una síntesis y actualización de la tesis de pregrado elaborada por los autores.

2. Economista de la Universidad de La Salle, Colombia. Correo: vivianparra28@gmail.com

3. Economista de la Universidad de La Salle, Colombia. Correo: kevincetina17@gmail.com



Introducción

La infraestructura de transporte vial en Colombia es uno de los aspectos más influyentes sobre la competitividad interna y externa del país. Según el ranking global de competitividad realizado por el Foro Económico Mundial, para el año 2019 Colombia se ubicó en el puesto 57 entre 141 países, con un índice de 62,7%⁴, resultado que ha causado grandes preocupaciones en cuanto al camino que debe seguir el país para llegar a ser más competitivo por medio de la infraestructura de transporte vial.

Dado que la innovación promueve el fortalecimiento de la competitividad, del crecimiento económico e incluso del desarrollo sostenible, tomando en cuenta que el proceso de globalización en el que se encuentran inmersas las economías, esto hace que se genere una mayor competencia entre países. En este sentido, los países han desatado la búsqueda por lograr procesos innovadores que les brinden un componente diferenciador frente a sus competidores, acaparando mayor parte del mercado e incrementando su flujo comercial. Por tal motivo, es necesario que Colombia dé un salto contundente en la infraestructura de transporte vial.

Por otro lado, para Colombia, formar parte de la Alianza Pacífico⁵ es de gran importancia, ya que con esta alianza se busca mejorar la integración y articulación económica y política del país, con el fin de generar mayor crecimiento económico y social. Sin embargo, Colombia presenta problemas con la infraestructura de transporte vial, que no está lo suficientemente desarrollada para generar un impacto positivo en el comercio, por lo cual se tiene una desventaja para el país por ser menos competitivo frente a los demás países de la Alianza Pacífico y, por tanto, no puede lograr los resultados esperados por ser miembro del proceso de integración.

Es por tal razón que el presente capítulo examinará cómo la innovación puede mejorar la infraestructura de transporte vial, teniendo en cuenta que este es un factor esencial para incrementar los niveles de competitividad y, por tanto, los niveles de comercio. Este se dividirá en tres partes: la primera explicará la relación entre competitividad e infraestructura de transporte vial resaltando los componentes que hacen que la infraestructura de transporte vial e innovación sean determinantes para la competitividad; la segunda determinará mediante el modelo gravitacional cómo una infraestructura adecuada y eficiente puede incrementar los niveles de comercio en la Alianza del Pacífico, entendiendo esto como un incremento en la competitividad y, finalmente, se realizarán las conclusiones a las que se llegó con la realización de la investigación. Todo lo anterior se hará con base en el concepto de competitividad sistémica propuesto por la OCDE y en comparación con los países de la Alianza del Pacífico.

4. A partir del año 2018 el Foro Económico Mundial modifica la metodología de medición del índice de competitividad global, teniendo como referencia una escala que varía del 0 al 100, donde 0 es el peor y 100 el mejor índice.

5. Integrada por los países México, Chile, Perú y Colombia.

La infraestructura vial como estrategia de competitividad en la Alianza del Pacífico

La infraestructura vial de un país es un factor importante para la toma de decisiones de las políticas públicas tendientes al aumento de la competitividad y la superación de las deficiencias de cada región. Esto se realiza con el propósito de consolidar

un instrumento robusto para identificar cambios en las brechas competitivas del desempeño territorial, que busca aportar a la convergencia regional en aspectos decisivos del desarrollo incluyente y que servirá de insumo para tomar decisiones de calidad en materia de políticas públicas y estrategias empresariales en los departamentos del país. (Consejo Privado de Competitividad, s.f.)

Bajo esta perspectiva, la competitividad sistémica reconoce que la creación de un entorno sustentado en la unión de esfuerzos por parte de empresas, el Estado y demás actores sociales logrará generar un desarrollo más avanzado de ventajas competitivas, por medio de cuatro escenarios:

i) En el nivel meta, estructuras básicas de organización jurídica, política y económica, capacidad social de organización e integración, y capacidad de los actores para la interacción estratégica; ii) un contexto macro que exige mayor eficacia de las empresas; iii) un nivel meso estructurado donde el Estado y los actores sociales desarrollan políticas de apoyo específico, fomentan la formación de estructuras y articulan los procesos de aprendizaje a nivel de la sociedad, y iv) en el nivel micro un gran número de empresas que buscan simultáneamente la eficiencia, calidad, flexibilidad y rapidez de reacción, estando muchas de ellas articuladas en redes de colaboración recíproca. (Meyer-Stamer et al., 1996, p.41)

Por tanto, la creación de la competitividad puede verse afectada por un entorno deficiente, ya que la transformación de la economía de un país, entendida como el paso de un mercado interno protegido a una economía abierta debe aprender a adaptarse con facilidad para lograr alcanzar una alta competitividad. De modo que para obtenerla es necesario aprovechar ciertas ventajas estáticas de localización.

En este sentido, para mejorar la competitividad es necesario considerar el nivel meso que implica el ajuste estructural de las reformas macroeconómicas y el nivel micro con sus modernizaciones. Esto contrastado con las teorías neoclásicas de asignación de recursos y de comercio exterior que, rechazando las políticas tecnológicas e industriales



activas y anticipatorias, confían en la eficacia de los mercados internacionales de tecnología y en el grado óptimo de las decisiones que las empresas adoptan en forma descentralizada (Meyer-Stamer et al., 1994). Por tanto, la capacidad tecnológica se vuelve fundamental a la hora de hablar de competitividad, y los conocimientos o procesos acumulativos son difíciles de obtener surgiendo únicamente cuando los países interactúan entre sí, generando patrones y ventajas comparativas específicas. A través del tiempo las dinámicas del mercado han ido cambiando, por ello los países han tenido que adaptarse y evolucionar al mismo ritmo, pasando de un mercado local a un mercado internacional.

En consecuencia:

[...] gracias a la economía de mercado los países han tenido que adaptarse para poder competir internacionalmente,[...], para ello los países mejoran y ajustan sus políticas económicas y sociales con el fin de aprovechar sus ventajas comparativas; debido a los acuerdos regionales y multilaterales, que aumentan el comercio exterior, es de imperativa importancia contar con sistemas de competitividad avanzados y cambiantes que permitan aprovechar sus recursos de manera más óptima y ser competitivos internacionalmente. (Cuadros, 2013, p.3)

Considerando lo anterior, el Foro Económico Mundial presenta el Índice de Competitividad Global, compuesto por los resultados de doce pilares: instituciones, infraestructura, entorno, salud y educación primaria, educación superior y formación, eficiencia del mercado de mercancías, eficiencia del mercado laboral, desarrollo del mercado financiero, preparación tecnológica, tamaño del mercado, sofisticación de negocios, e innovación. De ahí la importancia de la relación entre la variación del índice y la aplicación de políticas del nivel meso, las cuales plantean que la infraestructura y la tecnología son dos de los pilares más relevantes⁶.

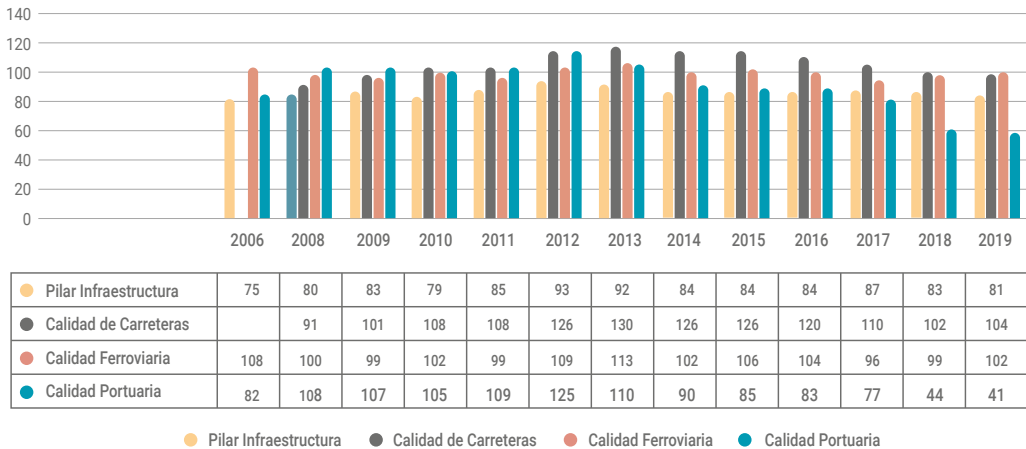
Entonces, dada la importancia de la infraestructura como uno de los pilares fundamentales para incrementar la competitividad de un país, la prioridad que se dé en cuanto a la creación e implementación de políticas regionales, con énfasis en infraestructura vial e infraestructura industrial, será esencial para que puedan mejorar los costos de transporte y las distancias existentes entre regiones, lo que a largo plazo se traduciría en mayores niveles de comercio e integración regional.

6. El pilar infraestructura se desglosa en infraestructura de transporte e infraestructura de electricidad y comunicación, mientras que el de innovación en capacidad para la innovación, calidad de las instituciones de investigación científica, adquisiciones del gobierno de productos de tecnología avanzada, entre otros. Sin embargo, dentro de este capítulo se enfocará la atención en la infraestructura de transporte vial y en capacidad para la innovación, dada la disponibilidad de información.

Dado los argumentos expuestos con anterioridad, se resalta que, para lograr generar incrementos en la competitividad de un país, este debe implementar un sistema donde la infraestructura y las políticas del nivel meso subsistan en armonía, es decir, en los que la coexistencia de ambos componentes no genere trabas para el desarrollo de cada uno. Es así como Deloitte 2019, con base en el informe de competitividad global 2019 para Latinoamérica, identifica que Chile ha presentado un gran dinamismo en su competitividad, esto explicado por la articulación de indicadores macroeconómicos estables y una consolidada red de infraestructura de transporte, permitiendo así ser reconocido como uno de los países más competitivos, aspecto que impacta positivamente en su crecimiento.

Para ilustrar esta relación en el caso colombiano, la Figura 1 presenta la clasificación de competitividad del pilar infraestructura y algunos subgrupos de la infraestructura de transporte desde 2006 hasta el 2019. Los puestos evidencian problemas en la infraestructura, explicados principalmente por el deterioro existente de las vías, ampliando la brecha entre el país y los primeros lugares del *ranking*. El bajo nivel de la infraestructura y, en especial, el de la calidad de las carreteras, implica el insuficiente mantenimiento de la red vial, la existencia de altos costos de transporte y la baja inversión tanto pública como privada.

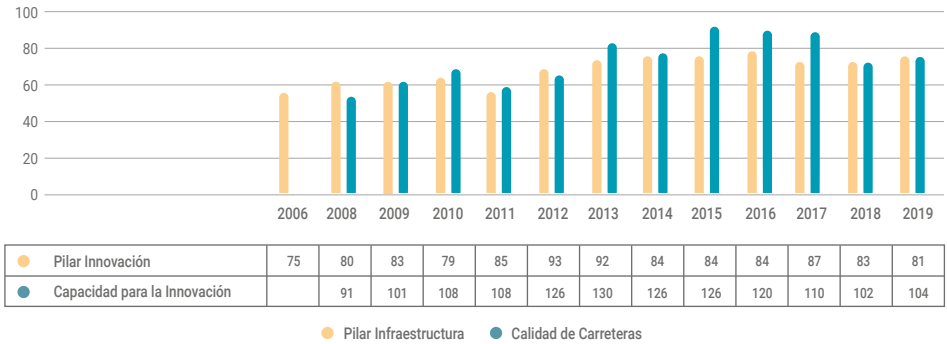
Figura 1. Ranking de competitividad global del pilar infraestructura y algunos subgrupos de la infraestructura de transporte de Colombia 2006-2019⁷



Fuente: elaboración propia, con información tomada del Foro Económico Mundial, 2006-2019.

7. Para los años 2018 y 2019, en los subgrupos calidad ferroviaria y portuaria, se toma la información del grupo ferrocarril y mar, ya que el nuevo cálculo implementado por el Foro Económico Mundial cambia la terminología en la presentación de la información.

Figura 2. Ranking de competitividad global del pilar innovación y el subgrupo de capacidad para la innovación de Colombia 2006-2019⁸

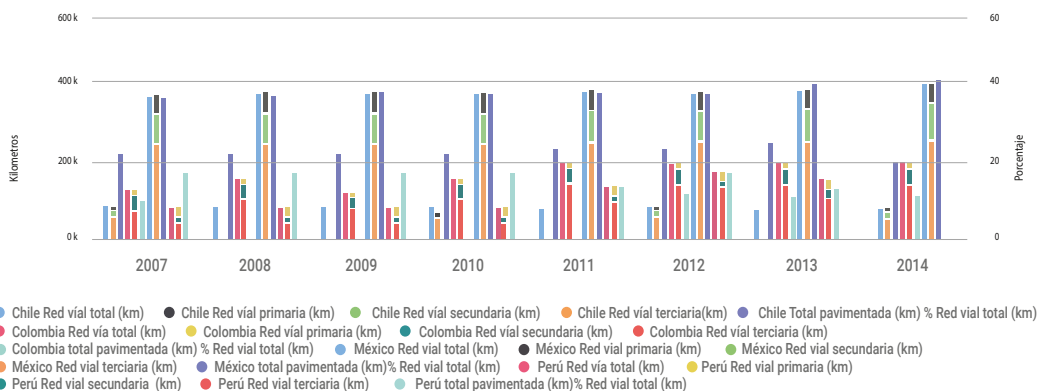


Fuente: elaboración propia, con información tomada del Foro Económico Mundial, 2006-2019.

En la Figura 2 se observa que el país tiene inconvenientes en cuanto al desarrollo y adopción de la innovación. Este hecho lo soporta el DANE (2016), en su Encuesta de Desarrollo e Innovación Tecnológica, en donde se especifica que el sector transporte terrestre automotor contempla un 1,8% de las empresas que han implementado algún tipo de innovación en sus métodos, técnicas y servicios.

Por lo tanto, dados los indicadores previos se puede intuir que Colombia debería incorporar mayores niveles de innovación dentro de su desarrollo tecnológico, pero para evidenciar la desventaja de Colombia con sus socios comerciales se pueden comparar las condiciones de las redes viales en cada país miembro de la AP.

Figura 3. Red vial de Colombia, Chile, México y Perú (Alianza Pacífico)



Fuente: tomada del cálculo de la página web CEPAL, 2007-2014.

8. Para los años 2018 y 2019, en el subgrupo capacidad para la innovación, se toma la información del pilar, ya que el nuevo cálculo implementado por el Foro Económico Mundial cambia la terminología en la presentación de la información, pasando de innovación a capacidad de innovación.

De acuerdo con la Figura 3, México posee una gran infraestructura vial, alcanzando casi los 400 mil kilómetros de red total, de los cuales aproximadamente tiene el 40% pavimentado y su red vial primaria oscila entre los 48 mil y 50 mil kilómetros, destacando la excelente dinámica de este sector.

Perú logra alcanzar los 156 mil kilómetros de red vial total, de los cuales 12,98% se encuentra pavimentada. Es importante destacar que, a pesar de tener una cantidad de kilómetros menor a la de Colombia, posee mayor red vial primaria, la cual fluctúa entre 25 a 26 mil kilómetros, dándoles ventaja, puesto que sus prioridades han estado encaminadas a mejorar su red principal, lo que se traduce en menores costos.

Chile goza de 77 mil kilómetros de red total, de los cuales 19,9% se encuentran pavimentados, pero a pesar de tener una cantidad de vías inferior frente a los demás países y tener una red vial primaria deficiente, se destaca el hecho de que la calidad de vías sea superior a las de Perú y Colombia.

Finalmente, Colombia tiene una característica especial, ya que su red vial total alcanza 204 mil kilómetros, de los cuales 10,83% se encuentran pavimentados y 17 mil kilómetros pertenecen a la red primaria, clara deficiencia que incide en la competitividad, debido a que gran cantidad del comercio se transporta por vías primarias (Rodríguez, 2013).

Estos indicadores soportan lo expuesto previamente: Colombia, frente a países como Chile, Perú y México, se encuentra rezagada y con menor competitividad.

Importancia de la infraestructura en el comercio: un acercamiento empírico a la competitividad

El modelo gravitacional del comercio

La infraestructura es una variable significativa para la elaboración del modelo gravitacional, esto radica en la importancia que se le presta a nivel global y local, llegándose a considerar como un factor esencial para un proceso competitivo favorable, ya que si se tiene una infraestructura de transporte vial eficiente y adecuada se logrará la reducción de las variables, distancia entendida como el kilometraje existente entre un lugar y otro, y los costos de transporte, permitiendo desarrollar una ventaja competitiva y, por ende, alcanzar una mejor posición en el mercado internacional.

Si bien las competencias son difíciles de cuantificar, ya que dependen de grados subjetivos debido a que cada individuo realiza juicios de valor diferentes para un problema o situación, los modelos permiten ilustrar de forma cuantificable las variables que influyen sobre el comercio internacional.

En este sentido, el modelo gravitacional del comercio internacional propuesto por Jan Tinbergen (1962), explica la interacción entre países, basándose en la ley de Newton,



la cual consiste en la atracción entre dos objetos dependiendo de su tamaño y la distancia existente entre ellos. Por tanto, de acuerdo con López y Muñoz (2008, p.808), la aplicación de esta ley al comercio internacional tendrá en cuenta como variables de atracción: el Producto Interno Bruto (PIB) y la distancia existente entre dos países.

$$\ln (INT_{ijt}) = \beta_0 + \beta_1 \ln (PIB_{it} * PIB_{jt}) + \beta_2 \ln (DIS_{ij}) + \epsilon [1]$$

Donde:

INT_{ijt} es el valor del intercambio comercial entre los países i y j en el año t.

PIB_{it} es el valor del Producto Interno Bruto del país i en el año t.

PIB_{jt} es el valor del Producto Interno Bruto del país j en el año t.

DIS_{ij} representa la distancia entre los países i y j.

ε representa el error.

Pero para efectos de este capítulo, la variable distancia estará medida por dos variables, que son kilómetros pavimentados y los costos de transporte –innovación tecnológica-, estas nos darán una evaluación más exacta de la incidencia de la infraestructura sobre el valor del intercambio comercial del país, por tanto, la ecuación del modelo queda reestructurada de la siguiente manera:

$$\ln(INT_{ijt}) = \beta_0 + \beta_1 \ln(PIB_{it}) + \beta_2 \ln(PIB_{jt}) + \beta_3 \ln(KPM_{it}) + \beta_4 \ln(KPM_{jt}) + \beta_5 (CT_{ijt}) + \epsilon [2]$$

INT_{ijt} es el valor del intercambio comercial entre los países i y j en el año t.

PIB_{it} es el valor del Producto Interno Bruto del país i en el año t.

PIB_{jt} es el valor del Producto Interno Bruto del país j en el año t.

KPM_{it} son los kilómetros pavimentados del país i en el tiempo t.

KPM_{jt} son los kilómetros pavimentados del país j en el tiempo t.

CT_{ijt} es una variable dicotómica que toma el valor 1 para Chile y 0 para los demás países de Alianza Pacífico.

ε representa el error.

Ahora bien, la aplicabilidad de este modelo per se no permitirá tener una aproximación acerca del efecto que tiene la infraestructura de transporte vial sobre la competitividad de Colombia. Consecuente, para contrastar el modelo gravitacional con la teoría de la competitividad sistémica –a nivel meso-, y cuantificar cómo la infraestructura vial –entendida como estado de pavimentación y costo de transporte- puede incrementar el nivel de competitividad de Colombia por medio del análisis de la relación existente entre cada una de las variables contempladas.

Adicionalmente, se asume como supuesto fundamental que la infraestructura –medida con el estado de la red vial nacional y los costos de transporte- es una clave fun-

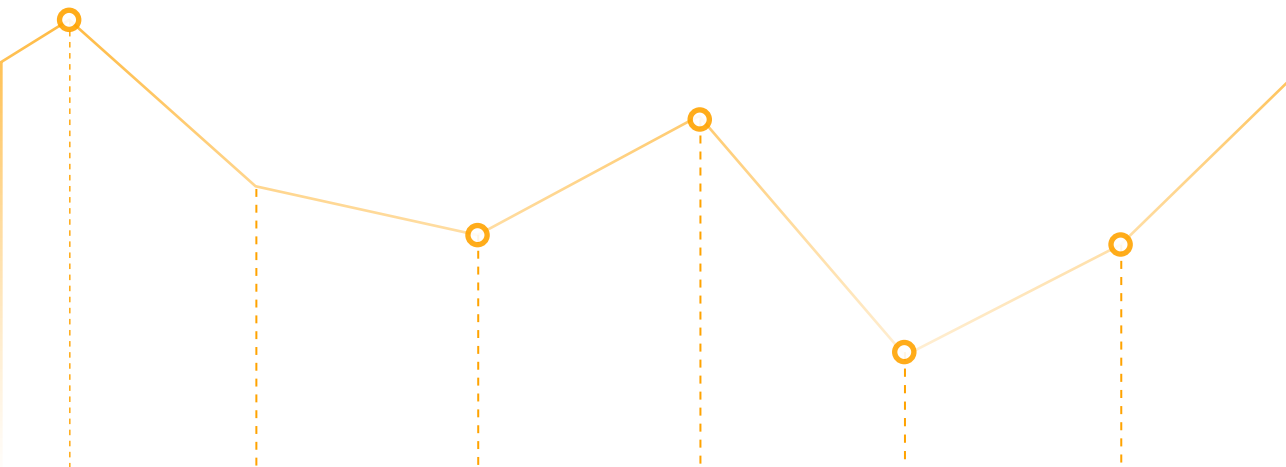
damental para el intercambio comercial de Colombia. Lo anterior considerando que puede mejorar la competitividad meso del país y, por ende, incrementar el comercio nacional, considerando que permite disminuir los costos de las transacciones comerciales y mejorar el comportamiento del flujo comercial.

De esta manera, el análisis se basa en un modelo de datos panel que contendrá la información para cada país miembro de la Alianza del Pacífico, para los años 2005 a 2018, con el fin de observar el comportamiento de la infraestructura vial –entendida como variable de competitividad meso-, medida con la red vial pavimentada y los costos de transporte, teniendo en cuenta el antes, la implementación y el después del proceso de integración regional conformado por Chile, Colombia, México y Perú.

La información que se utiliza proviene del estado de la red vial de los países, donde los datos obtenidos están medidos en longitud de kilómetros para cada país, y son recopilados de: i) Colombia: Ministerio de Transporte de Colombia, ANI e INVIAS, ii) México: Secretaría de Comercio y Transporte, iii) Perú: Ministerio de Transporte y Comunicación, iv) Chile: Ministerio de Obras Públicas.

Los costos de transporte están medidos cualitativamente: tomará el valor 1 para el caso de Chile y 0 para los demás países, esto se explica principalmente por el sistema tecnológico instaurado en Chile, que consiste en remover las casetas físicas tradicionales de peaje por un sistema de pórticos, que radica en la implementación de unos sensores ubicados por encima de la red vial; estos tienen dos funciones: la primera es detectar el vehículo cuando se aproxima y realizar el seguimiento de este, posterior a ello el sensor identifica el vehículo, así generará la clasificación y podrá efectuar el cobro. Con base en esas dos funciones, el pórtico comunica la información a un centro especializado, que genera el recibo pertinente con las especificaciones del cobro.

El PIB de cada país está medido en dólares a precios constantes del año 2010 realizados por el Banco Mundial. El nivel de comercio está definido como el total de las exportaciones que hace un país hacia los demás países pertenecientes a la Alianza del Pacífico, y provenientes de Sistema de Informaciones de Comercio Exterior –SICOEX-, y la Asociación Americana de Integración –ALADI-.





Resultados del modelo

Al realizar la regresión del modelo gravitacional del comercio, adicionando las variables vías pavimentadas y costos de transporte, se obtienen los siguientes resultados:

Tabla 1. Resultados relevantes del Modelo Gravitacional del Comercio

	Estimación 1	Estimación 2	Estimación 3
PIB	0,000001	-	-
KPM	2,598063	-	-
CT	1016770,0	0,276571	0,350395(***)
LPIB	-	-0,010792	-
LKPM	-	0,407166(*)	0,507536(***)
LPIB (-1)	-	-	1,554671(**)
R2	0,684694	0,659822	0,896304
AKAIKE	31,19415	0,611724	-0,686452

Fuente: resumen resultado regresión: (***) es significativo al 1%, ** es significativo al 5%, *es significativo al 10%.

En la primera estimación se identifica que los coeficientes son estadísticos no significativos tanto a nivel global como individual. Por esto, en la segunda estimación se aplica logaritmo natural a las variables con el fin de disminuir su varianza, sin embargo, las variables siguen presentando problemas con respecto a su significancia. Por tanto, se procede a realizar la prueba de raíz unitaria a cada variable con la finalidad de identificar que no existan problemas de estacionariedad, de tal manera que contribuya a encontrar la regresión adecuada para el modelo. Es así como en la tercera estimación se tiene en cuenta el rezago en el tiempo para la variable PIB, dando como efecto que el modelo sea significativo.

Los resultados que arrojan los coeficientes demuestran que si el PIB aumenta un 1% se genera un incremento del intercambio comercial del 1,55%. Esto favorece la ampliación del mercado, motiva a las empresas potenciales a acrecentar sus niveles de producción y mejorar sus productos, dadas las exigencias que le impone el mercado internacional, y consolida el mercado local.

Por su parte, el coeficiente de vías pavimentadas demuestra que si este se incrementa en un 1% se origina un aumento del intercambio comercial del 0,5%. Esto fomenta la conexión de las regiones y favorece el transporte de carga, gracias a la reducción de distancia y tiempo, situación que a su vez genera la disminución de los costos de transporte y, por tanto, mejora el nivel competitivo del país.

Por último, la introducción de una innovación tecnológica en los sistemas de cobro de peajes ocasiona una reducción en los costos de transporte, condición que impacta positivamente el intercambio comercial. Esto repercute en que el transporte de productos no genere

costos adicionales que se trasladen a su precio final, lo que puede ocasionar una operación del mercado inadecuada. Ahora bien, si se impulsa de una manera eficiente la infraestructura de transporte vial, mediante políticas físicas, tecnológicas y regionales, como lo menciona la competitividad sistémica en su nivel meso, será posible conseguir una mejora en los intercambios comerciales y, por ende, en la competitividad.

Conclusiones

Los resultados de este trabajo permiten concluir que la infraestructura de transporte vial en Colombia es un factor que ha tomado gran importancia en los últimos años, en tanto esta contribuye al incremento de la competitividad, como se detectó con la aplicación del modelo, cuyos resultados demuestran que si se busca incrementar el intercambio comercial y aumentar la competitividad, se debe expandir la infraestructura de transporte vial, y realizar el adecuado mantenimiento a la red vial ya existente.

Igualmente, el desarrollo vial debe además estar encaminado a alcanzar aquellos departamentos que en la actualidad se encuentran marginados, puesto que de nada sirve contar con sectores potenciales, sino que es posible interconectar los centros de producción y consumo de la economía.

Es innegable que el desarrollo tecnológico de sistemas de cobro automatizado utilizado en países como Chile incide positivamente en la reducción o eliminación de elementos que interfieren en la movilización de las mercancías como el tráfico, la seguridad vial y los costos de operación, entre otros. Es por ello por lo que efectuar un proceso favorable de desarrollo vial y tecnológico es de vital importancia para el país, puesto que permitirá alcanzar un aumento en el intercambio comercial.

Es por lo anterior que si la infraestructura vial y la innovación tecnológica van de la mano será posible lograr altos índices de competitividad para el país. Ejemplo claro de esta dinámica es Chile, que ha dado gran significancia al desarrollo tanto tecnológico como de infraestructura vial, y a la actualidad es considerado uno de los países más competitivos de Latinoamérica y de la Alianza del Pacífico.

Con base en los resultados obtenidos sería imperante proporcionar políticas físicas, impulsar un proceso de integración nacional que fortalecerá al país y facilitará alcanzar mejores estándares internacionales. Al lograr tal rendimiento, se buscará hacer a Colombia un lugar atractivo para las inversiones y así sentar las bases para las demás políticas del país.

De igual manera, al fomentar políticas tecnológicas para el desarrollo de los sistemas de cobros para los peajes de las vías, será posible generar mejora en los costos de transporte, comportamiento que trascenderá positivamente en la competitividad de las empresas y, por consiguiente, en las del país, como se ve reflejado en los resultados obtenidos en la estimación del modelo, el cual considera que tal desarrollo tecnológico es de crucial importancia para mejorar el intercambio comercial de un país.



Finalmente, promover políticas regionales logrará interconectar los territorios, lo cual ocasionará un potencial de desarrollo no solo para aquellas empresas aglomeradas con capacidad de exportación, sino también para aquellos sectores económicos que requieren de encadenamientos productivos, mejorando sus productos en calidad, cantidad y ofreciendo menores precios. Esto generará que dentro del país los departamentos incrementen sus niveles de competitividad, al poder hacer uso de vías en buen estado, con la pavimentación adecuada y los beneficios económicos que esto puede llegar a otorgar, como una reducción en los costos de transporte para las empresas comercializadoras, ya que mediante estas vías se genera un gran ahorro en el mantenimiento de los vehículos que resultan afectados y maltratados al transitar en las vías que se encuentran en mal estado; adicionalmente se ahorraría gran parte de dinero destinado a los gastos en gasolina de los vehículos, pues los trayectos en estas vías facilitan la pronta llegada de los vehículos con las mercancías a su lugar de destino, fomentando el comercio y facilitando la maximización de los beneficios ofrecidos por un acuerdo comercial como la Alianza del Pacífico.

Por otro parte es importante mencionar que la implementación de transporte multimodal puede ser un gran complemento para aumentar los niveles de competitividad del país, como lo plantea la competitividad sistémica en las políticas del nivel meso, la cual propone el desarrollo de puertos, redes ferroviarias, redes viales, etc. Esto contribuye a la disminución de los costos adicionales que se producen en el transporte, propiciando que la economía sea más competitiva en el contexto internacional.

Referencias

- CEPAL. (s.f.). Servicios de infraestructura. Recuperado de: http://perfil.cepal.org/l/es/infraservice.html?country=CHL,COL,MEX,PERyright=Paved_Total_Km|percentage|Total_Roads_Kmyleft=Total_Roads_Kmyleftstacked=Main_Roads_Km,Secondary_Roads_Km,Local_Roads_Kmychartzoom=2006,2015
- Consejo Privado de Competitividad. (s.f.). Índice Departamental de Competitividad. Recuperado de: <http://compite.com.co/proyecto/indice-departamental-de-competitividad-2016/>
- Cuadros, J. (2013). Factores que limitan la competitividad internacional de Colombia. Recuperado de: http://www.utadeo.edu.co/files/collections/documents/field_attached_file/ensayo_jhonatan_quemba_cuadros.pdf?width=740yheight=780yinline=true.
- DANE. (2016). Encuesta de Desarrollo e Innovación Tecnológica en los sectores Servicios y Comercio. Recuperado de: http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/edit/Pres_EDIT_servicios_2014_2015.pdf
- Deloitte. (2019). Reporte Global de Competitividad 2019. Datos clave del sector infraestructura. Recuperado de: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cr/Documents/finance/docs/191009-Deloitte-Reporte-Global-Competitividad.pdf>
- López, D., & Muñoz, F. (2008). Los modelos de gravedad en América Latina: el caso de Chile y México. Comercio Exterior, 58(11), 803-813. Recuperado de: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/120/6/803_LopezG-MunozN.pdf

- Meyer-Stamer, J., Hillebrand, W., Messner, D., & Esser, K. (1996). Competitividad sistémica: nuevo desafío para las empresas y la política. *Revista de la Cepal*, (59), 39-52. Recuperado de: <http://archivo.cepal.org/pdfs/revistaCepal/Sp/059039052.pdf>
- Meyer-Stamer, J., Esser, K., Hillebrand, W., & Messner, D. (1994). Competitividad sistémica. Competitividad internacional de las empresas y políticas requeridas. Recuperado de: <http://www.meyer-stamer.de/1994/systemsp.htm>
- Rodríguez, C. (2013). Análisis del transporte de carga en Colombia, para crear estrategias que permitan alcanzar estándares de competitividad e infraestructura internacional. Recuperado de: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4537/1015404763-2013.pdf?sequence=1>
- Tinbergen, J. (1962). *Shaping the World Economy; Suggestions for an-International Economic Policy*. Books (Jan Tinbergen). Twentieth Century Fund, New York. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/1765/16826>
- World Economic Forum. (2006). *The Global Competitiveness Report 2006–2007*. Geneva: Palgrave Macmillan. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2006-07.pdf
- World Economic Forum. (2008). *The Global Competitiveness Report 2008–2009*. Geneva: SRO-Kundig. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2008-09.pdf
- World Economic Forum. (2009). *The Global Competitiveness Report 2009–2010*. Geneva: SRO-Kundig. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2009-10.pdf
- World Economic Forum. (2010). *The Global Competitiveness Report 2010–2011*. Geneva: SRO-Kundig. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2010-11.pdf
- World Economic Forum. (2011). *The Global Competitiveness Report 2011–2012*. Geneva: SRO-Kundig. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GCR_Report_2011-12.pdf
- World Economic Forum. (2012). *The Global Competitiveness Report 2012–2013*. Geneva: SRO-Kundig. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2012-13.pdf
- World Economic Forum. (2013). *The Global Competitiveness Report 2013–2014*. Geneva: SRO-Kundig. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2013-14.pdf
- World Economic Forum. (2014). *The Global Competitiveness Report 2014–2015*. Geneva. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf
- World Economic Forum. (2015). *The Global Competitiveness Report 2015–2016*. Geneva. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf
- World Economic Forum. (2016). *The Global Competitiveness Report 2016–2017*. Geneva. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/GCR2016-2017/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2016-2017_FINAL.pdf



CAPÍTULO 9

COMPETITIVIDAD DEL SECTOR AGROPECUARIO DE COLOMBIA FRENTE A PROCESOS DE INTEGRACIÓN -REGIONAL

ANDREA TATYHANA GUERRERO ROBAYO¹

CÉSAR AUGUSTO LEAL ALVARADO²

Introducción

La rápida expansión de la globalización, la fragmentación productiva y el desarrollo tecnológico alcanzados desde principios del siglo XX se han convertido en elementos fundamentales que caracterizan el actual paradigma global competitivo y, a su vez, ha traído consigo nuevos retos y oportunidades a los sectores económicos de los países alrededor del mundo. Por ello, Colombia, desde la apertura económica, ha buscado vincular e integrar tales elementos en sus diferentes sectores buscando alcanzar un mejoramiento en su actividad productiva.

1. Andrea Tatyhana Guerrero Robayo, administradora de empresas, especialista en Gerencia de comercio internacional, especialista en Pedagogía y docencia universitaria, magíster en Relaciones y negocios internacionales y candidata a doctora en Administración. Gestora de la Maestría en Relaciones y Negocios internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada. Correo: andrea.guerrero@unimilitar.edu.co
2. César Augusto Leal Alvarado, profesional en comercio internacional y magíster en Relaciones y negocios internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada. Correo: u3401670@unimilitar.edu.co



No obstante, los avances realizados han sido lentos y poco significativos con relación a la velocidad con la que la globalización impacta países y productos alrededor del mundo. Motivo por el cual los productos *Made in Colombia* no son competitivos de tal forma que se destaquen sobre los demás ofrecidos en el mercado mundial. Y, sobre todo, cuando gran parte de los productos que constituyen la canasta productiva de Colombia provienen de un sector agropecuario desagregado, desatendido y apartado de las principales iniciativas gubernamentales.

Se hace necesario, entonces, que la producción del campo sea sostenible mediante una estructura y cadena de producción y comercialización organizada, permitiendo así impactar positivamente en el nivel de calidad de vida del campesino y del consumidor final.

De modo que, este capítulo, como resultado preliminar de investigaciones realizadas bajo metodología de análisis multidimensional de enfoque cualitativo descriptivo y bajo la metodología de estudio de caso, dentro del proyecto de investigación denominado "Gestión de responsabilidad social-ambiental, en producción y comercialización agropecuaria sostenible de la Vereda el Verjón Bajo-Bogotá, en el marco de las Zonas de Protección Ambiental en Colombia", del programa doctoral en Administración de la Universidad de Celaya, Estado de Guanajuato, México, y como continuidad al proyecto denominado "Ventajas competitivas de la cadena productiva en la industria electrónica de Corea del Sur en el periodo de 1960 – 1990", de la maestría en Relaciones y Negocios internacionales de la Universidad Militar Nueva Granada, en Colombia, busca hacer un análisis del estado actual de la competitividad agropecuaria colombiana frente a los procesos de integración regional, y finalmente realiza propuestas sobre aspectos importantes a tener en cuenta para desarrollar una integración regional efectiva y provechosa para el sector agropecuario en Colombia.

Contextualización de la competitividad en Colombia y su relación con el sector agropecuario

Para comprender las bases de la aplicación y medición de la competitividad, Michael Porter (1991) se convierte en un importante referente teórico para establecer la evolución y posicionamiento de un sector específico en el escenario internacional, ya que en su libro denominado "Las ventajas competitivas de las Naciones" pone en evidencia la importancia del desarrollo de ventajas competitivas como un factor de éxito en determinados sectores. Según este autor, el éxito competitivo en un sector específico se encuentra ligado a cuatro atributos genéricos: 1.) Condiciones de los factores. 2.) Condiciones de la demanda. 3.) Sectores afines y de apoyo (o auxiliares). 4.) Estrategia, estructura y rivalidad, además de dos atributos genéricos externos conocidos como: 5.) El gobierno y 6.) La casualidad. La agrupación de estos cuatro atributos genéricos forman el denominado diamante de competitividad nacional, que da origen al contexto nacional e internacional en el que nacen

y compiten sectores específicos de un país y, a su vez, fomentan o inhiben la creación de ventajas competitivas (Porter, 1991).

Es así que se puede soportar que Colombia ha desarrollado y diseñado una variedad de medidas destinadas a mejorar y fomentar las condiciones de los atributos genéricos del país, con el objetivo de fortalecer la competitividad de las industrias productivas y, a la vez, expanden y fomentan la innovación y perfeccionamiento de los sectores económicos colombianos (Reina, Castro, & Tamayo, 2013). Por consiguiente, Colombia en los últimos años (2014-2018) ha desarrollado una política de competitividad basada en once ejes fundamentales:

- 1) Ciencia, tecnología e innovación; 2) desarrollo regional; 3) infraestructura; 4) transformación agropecuaria; 5) transformación industrial; 6) salud, educación y empleo; 7) institucionalidad; 8) estabilidad macroeconómica; 9) justicia; 10) lucha contra la ilegalidad y la corrupción; y 11) prácticas leales de competencia. (DNP, 2015, p.111)

Estos ejes marcaron la hoja de ruta de la competitividad colombiana estableciendo políticas públicas dirigidas a mejorar la ciencia, tecnología e innovación, impulsar el desarrollo e integración regional, fortalecer la expansión de la infraestructura, disminuir la inestabilidad institucional, incrementar las metas gubernamentales, fomentar la internacionalización e inversión empresarial, mejorar el sistema crediticio, impulsar la educación para el trabajo, estimular la investigación, desarrollo e innovación y, finalmente, promover la educación (DNP, 2015).

Además, buscaron con estas políticas garantizar el impulso necesario para el desarrollo de ventajas competitivas en el aparato productivo colombiano que desembocaran en mayores niveles de agresividad competitiva, mayores tasas de crecimiento económico, mejores condiciones de desarrollo en las actividades productivas, la generación de mayor valor económico, la sofisticación y diversificación del aparato productivo (DNP, 2015), el aumento de la generación de empleo y el crecimiento de la productividad nacional (Fúquene, Quintero, & Castellanos, 2013). La Tabla 1 ilustra las distintas medidas y estrategias desarrolladas para la competitividad en Colombia en el periodo de 2014-2018.

Tabla 1. Principales políticas económicas para la competitividad en Colombia en el periodo de 2014-2018

Ítem	Descripción
Ciencia, tecnología e información	1.1 Fortalecimiento del SNCCTI (ley 1286 del 2009). 1.2 Fondo de Ciencia, tecnología e innovación del SGR. 1.3 Promoción a las actividades de ciencias, tecnología e innovación. 1.4 Fortalecimiento a los procesos de propiedad intelectual.



Ítem	Descripción
Promoción al desarrollo e integración regional	2.1 Movimiento OVOP. 2.2 Parques científicos, tecnológicos y de innovación. 2.3 Ecosistemas regionales de innovación.
Infraestructura	3.1 Ley de Asociación público-privada (Ley 1508 de 2012). 3.2 Ley de actualización de infraestructura e inversión en las zonas portuarias del país. 3.3 Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) y Plan Logístico Portuario (PLP). 3.4 Plan Maestro Fluvial (PMFL), ferroviario (PMF) y de Navegación Aérea (PNA).
Institucionalidad	4.1 Bancoldex: unidad de gestión de crecimiento empresarial. 4.2 Central de información empresarial y Sistema Único de Consulta Pública. 4.3 SNCCTI, Comisiones Regionales de Competitividad. 4.4 Comité Nacional de Logística.
Metas gubernamentales	5.1 Metas en ciencia, tecnología e información. 5.2 Metas en desarrollo empresarial y comercio internacional. 5.3 Metas en infraestructura y educación.
Fomento a la internacionalización e inversión empresarial	6.1 Fomento y promoción a la inserción en las CGV y esquemas de zonas francas. 6.2 Apoyo al emprendimiento cooperativo e iniciación a la innovación. 6.3 Reformas administrativas a las condiciones de los factores de Colombia. 6.4 Promoción al uso de las TIC y comercio electrónico.
Educación para el trabajo	7.2 Fomento a la formación de trabajadores como parte del capital humano del país. 7.3 Formación y preparación técnica de los agentes del Estado. 7.4 Programas de formación en competencias tecnológicas a entidades del Estado.
Sistemas de créditos	8.1 Mejoramiento en las condiciones diferenciales en la oferta de créditos a largo plazo. 8.2 Sistemas de estímulos de acceso preferencial de financiación pública de CTI.
Investigación, desarrollo e innovación	9.1 Mejoramiento de la calidad y el impacto de la investigación. 9.2 Fortalecimiento de la transferencia de conocimiento y tecnología. 9.3 Aumentar la producción científica de alto impacto. 9.4 Estrategia de transferencia de conocimiento y tecnología (TCT).
Educación	10.1 Aumento de la formación de recurso humano de alto nivel en el sistema. 10.2 Continuación Programas Ondas de Colciencias. 10.3 Programa Nexo Global y Programa Jóvenes investigadores. 10.4 Incentivos al retorno al país de TI que viven en el exterior.

Fuente: elaborado por los autores con información del Plan de Desarrollo Nacional 2014-2018: "Todos por un nuevo país" (2015). Departamento Nacional de Planeación.

Por otro lado, en cuanto al sector agropecuario, el cuarto eje de la política de competitividad colombiana, denominado transformación agropecuaria, ocupó uno de los principales roles orientadores para el fortalecimiento de la competitividad en el sector agropecuario del país y dio origen a políticas destinadas a: consolidar los factores básicos agropecuarios (acceso a la tierra, seguridad jurídica, habitabilidad rural, entre otros), fortalecer el entorno productivo del sector, incrementar la infraestructura necesaria, capacitar y reforzar los procesos de educación, cumplimiento de las metas sectoriales, robustez del sistema de créditos, y, además, aumentar los procesos de investigación, desarrollo e innovación en el sector (I+D+i) (DNP, 2015).

Por consiguiente, es el eje competitivo el que tuvo el propósito de potenciar el sector agropecuario del país y fortalecer su posicionamiento competitivo tanto nacional como internacional. Así, como lo argumentaron Fúquene, Quintero y Castellanos (2013), se logra alcanzar un proceso de mejoramiento basado en “la productividad del sector, la reducción de los costos de producción y comercialización, (...) la transferencia e innovación tecnológica y la mejora de los esquemas de infraestructura de transporte y comercialización” (p.48). Así se fortalecerían los elementos que permitan superar las barreras y limitantes existentes en la competitividad del sector, así como aumentar las escalas de producción, transformación, articulación, empresarización e inversión del sector agropecuario, logrando realmente convertir este sector en uno de los motores (o locomotoras) potenciales para el crecimiento económico del país. La Tabla 2 expone las diversas medidas y estrategias desarrolladas para la competitividad agropecuaria en Colombia en el periodo de 2014-2018.

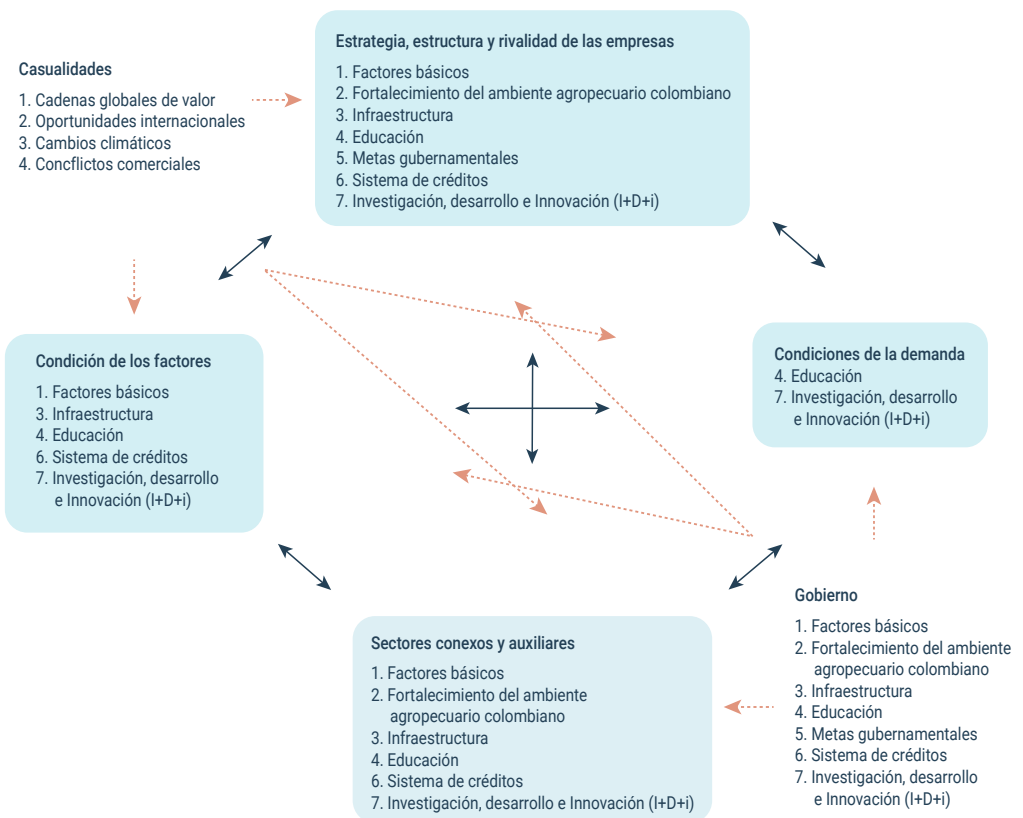
Tabla 2. Políticas económicas para la competitividad en sector agropecuario colombiano (2014-2018)

Ítem	Descripción
Factores básicos	1.1 Acceso a la tierra. 1.2 Seguridad jurídica. 1.3 Promover el uso eficiente del suelo y los recursos naturales. 1.4 Mejoramiento de la habitabilidad rural. 1.5 Acceso a servicios públicos.
Fortalecimiento del ambiente agropecuario colombiano	2.1 Formalización laboral rural. 2.2 Sistema de asistencia técnica integral masivo. 2.3 Estructurar alianzas entre productores, transformadores y comercializadores. 2.4 Consolidación del sistema de medidas sanitarias y fitosanitarias.
Infraestructura	3.1 Modernización infraestructura agropecuaria. 3.2 Rehabilitación de la infraestructura terrestre.
Educación	4.1 Educación primaria, secundaria, técnica y profesional agropecuaria.
Metas gubernamentales	5.1 Metas productivas. 5.2 Metas de inclusión. 5.3 Metas de ordenamiento social.
Sistemas créditos	6.1 Incremento en la colocación de créditos agropecuarios.
Investigación, desarrollo e innovación	7.1 Investigación agropecuaria.

Fuente: elaborado por los autores con información del Plan de Desarrollo Nacional 2014-2018: “Todos por un nuevo país” (2015). Departamento Nacional de Planeación.

Dentro de este contexto, las anteriores medidas tuvieron un rol determinante en el diamante de competitividad del sector agropecuario de Colombia, ya que, teóricamente, al medir el impacto e influencia que cada una de esas políticas tuvieron en los atributos genéricos del diamante de competitividad del sector (Figura 1), permitieron crear un entorno positivo y favorable para el desarrollo de las capacidades competitivas del sector, a su vez que dinamizaron y mejoraron el entorno sectorial de las actividades agropecuarias colombianas, dotándolo de una serie de recursos humanos, físicos, de conocimiento, capital y de infraestructura básicos que fomentaron y estimularon los procesos de desarrollo de dichas ventajas en el sector, permitiendo escalar y mejorar la posición competitiva y la participación relativa de los productos agropecuarios colombianos en los mercados nacionales e internacionales.

Figura 1. Influencia de las políticas públicas del sector agropecuario en el diamante de competitividad



Fuente: elaborado por los autores con información del Plan de Desarrollo Nacional 2014-2018: "Todos por un nuevo país" (2015). Departamento Nacional de Planeación.

Sin embargo, aunque estas políticas representaron un avance en la construcción de un entorno favorable en materia de competitividad del sector agropecuario colombiano, la realidad del sector es completamente diferente, llena de limitaciones y falta de cooperación e interacción entre los actores del sector. Observando el diamante del sector agropecuario (Figura 1) y las políticas diseñadas hacia este sector (Tabla 2), se evidencia la débil relación que presenta el atributo de la casualidad con las políticas desarrolladas dentro de los cuatro atributos genéricos en el diamante de competitividad, poniendo en evidencia, según Ramírez (2013), "una economía desagregada donde la producción va por un lado, la industria por otro y el mercado desea o necesita algo diferente" (p.30).

Adicionalmente, esas mismas políticas se entienden como medidas desarrolladas y diseñadas de manera general, poco especializadas, con falta de profundidad y proyección de las verdaderas necesidades competitivas del sector, disminuyendo el impacto positivo de cualquier estrategia o medida dirigidas a aumentar la competitividad agropecuaria, inhibiendo así el correcto desarrollo de cualquier ventaja competitiva.

Por solo mencionar algunos, no se tienen en cuenta medidas tales como la formación y capacitación para la exportación de los productos agropecuarios y los beneficios derivados de este, procesos comerciales para las comunidades que forman parte de este sector, como también los beneficios que genera la integración productiva regional, tanto a nivel nacional e internacional, como una estrategia viable para el fortalecimiento de la competitividad y avance significativo para el sector, que incluso desemboque en procesos de desarrollo de Cadenas Regionales de Valor (CRV) y Cadenas Globales de Valor (CGV) en productos agropecuarios.

Debido a esa ausencia de la capacidad del Estado para captar las realidades y el potencial del campo colombiano, junto con la dificultad en la aplicación de las medidas en el segmento, es que la imagen y competitividad del sector agropecuario continúa en declive y, como lo afirman Castaño y Cardona (2014), fortalecen aún más las limitaciones del sector, generando sobrecostos de la actividad productiva, mal uso de las tierras, bajo desarrollo rural, baja calidad de vida, baja calidad de los productos, ausencia en infraestructura y baja inversión en innovación y financiamiento en el sector. Y, como complementa Ramírez (2013), refuerzan la desafortunada concepción sobre el sector agropecuario, al mismo tiempo que intensifican la falta de entendimiento entre los distintos actores, dificultando así los procesos de integración productivos y estimulando la continuidad de los conflictos económicos, sociales, ecológicos y de seguridad del país.

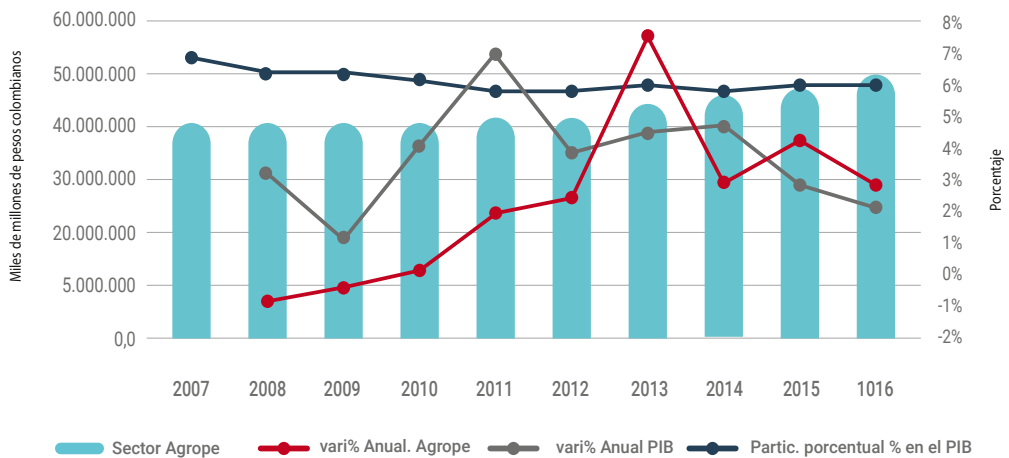
Por tal motivo, dentro de los retos más grandes que debe superar Colombia, es ser capaz de mantener un escenario estable para la producción y comercialización de productos agropecuarios, identificando de manera oportuna y correcta las verdaderas necesidades y capacidades del sector con un enfoque proactivo por parte del Estado, al mismo tiempo que aprovecha aquellos factores externos que, a pesar de no ser manipulables, sí son aprovechables con el correcto apoyo del gobierno nacional y de aquellas agremiaciones que por su fortaleza apoyan y hacen posible con mayor facilidad un crecimiento sostenido del sector en el país.

Estado actual del sector agropecuario en Colombia

Como base del crecimiento económico colombiano, el sector agropecuario ha tenido un papel fundamental, no obstante, su dinámica se ha caracterizado por un declive a largo plazo del dinamismo y desarrollo, debido al fuerte enfoque en procesos de bajo valor agregado sustentados en la producción y extracción de materias primas sin transformación alguna, poniendo en evidencia su baja competitividad y dando como resultado una disminución significativa de la calidad de vida del habitante rural.

Por ello, la situación actual respecto a las estadísticas económicas del país (Figura 2), presenta un debilitamiento sostenido con relación al PIB, al mismo tiempo que representa un comportamiento fluctuante con relación a los valores de exportación y un decrecimiento en cuanto al porcentaje en el volumen exportado del sector con relación a los volúmenes de exportación del país.

Figura 2. Participación y crecimiento del PIB agropecuario



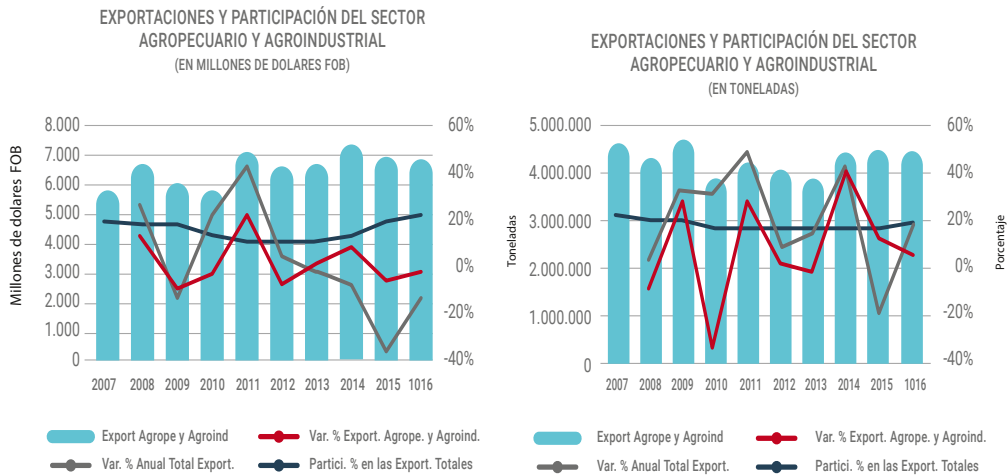
Fuente: elaborado por los autores con información de la base de datos del Banco de la República (2019).

Por consiguiente, la participación del sector agropecuario en el PIB presentó un comportamiento decreciente durante el periodo 2007-2016, pasando de una participación del 6,9% en el año 2007 a una participación de 6,0% para el año 2016, decreciendo en un total de 0,9% en un periodo de seis años y, además, alcanzando un pico mínimo de participación en el PIB de 5,8% en 2012. En efecto, mientras la economía creció a tasas promedio de 3,8% durante este periodo, el crecimiento sectorial tuvo tasas promedio de 2,3%, siendo los años 2013, 2015 y 2016 los que reportaron un crecimiento superior en comparación con las tasas alcanzadas por la economía, derivadas del mejoramiento de la productividad y for-

talecimiento de los productos agropecuarios colombianos en el mercado nacional (Banco de la República de Colombia, 2019).

En cuanto a la participación de este segmento en la estructura exportadora del país (Figura 3), las exportaciones agropecuarias y agroindustriales representaron un total de 19,5% del total del valor exportado en 2007 y un total de 22,1% en 2016, lo que representó un crecimiento del 2,6%. Igualmente, el crecimiento exportador interanual del sector se caracterizó por mantener un comportamiento fluctuante durante este periodo de tiempo, debido básicamente a la alta volatilidad de los productos agropecuarios en el mercado internacional. Por otro lado, cuando se examina la participación del sector con relación al volumen de exportación, se evidencia un decrecimiento de la participación del volumen total exportado por el país, pasando de una participación del 4,8% en 2007 al 3,3% en 2016, reportando un decrecimiento del 1,5% a final del periodo. Y al igual que las estadísticas nacionales, el crecimiento del volumen exportado del sector se encuentra por debajo del promedio del volumen total exportado por la nación (Banco de la República de Colombia, 2019).

Figura 3. Participación y crecimiento del PIB agropecuario



Fuente: elaborado por los autores con información del DNP (2019). Departamento Nacional de Planeación.

Es bajo este panorama que el gobierno nacional debe diseñar herramientas e instrumentos dirigidos a cambiar el comportamiento decreciente del sector, donde los obstáculos como la ausencia estatal, la baja productividad y la calidad de los productos, el bajo nivel de valor agregado y el excesivo énfasis en la producción y explotación de los recursos naturales dejen de ser las características predominantes del entorno competitivo del sector agropecuario colombiano.



A esto se le suma que, a nivel mundial, se ha venido dando cada vez mayor importancia a la necesidad de proteger los recursos naturales y ambientales. Esta necesidad se plasmó con más fuerza en la cumbre del milenio en la cual se establecieron, para el 2015, metas claras para garantizar la sostenibilidad del medio ambiente (ONU, 2000). Sin embargo, una vez agotado el tiempo, los resultados, a pesar de ser significativos, no fueron lo suficientemente determinantes de una transformación ambiental, por tanto, en 2012 durante la Conferencia sobre el Desarrollo Sostenible en el marco de la cumbre Río+20, se propuso establecer un grupo de trabajo abierto para desarrollar un conjunto de objetivos que promovieran el desarrollo sostenible, y es donde nacen 17 objetivos de los cuales,

garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos, (...) Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, (...) Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos, (...) Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar los bosques de forma sostenible, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y poner freno a la pérdida de la diversidad biológica. (ONU, 2016, sp.)

Entonces, son los cuatro objetivos principales que le apuntan a que en el año 2030 la actividad humana no afecte los ecosistemas y que mejore la calidad de vida de manera sostenible. Teniendo esto presente, existen una serie de organismos nacionales de tipo públicos y privados e internacionales interesados en cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Agenda 2030 que, entre muchos otros, los gobiernos de los países Latinoamericanos y del Caribe se comprometieron a lograr. Por ejemplo, se encuentra el Fondo Internacional para el Desarrollo Agrícola, que busca mediante la promoción de proyectos de desarrollo impactar el crecimiento de los campos de los países no desarrollados y la adaptación al cambio climático (Fondo Internacional para el Desarrollo Agrícola, s.f.), e indica, como resultado de sus estudios que “la producción de alimentos en países en desarrollo deberá duplicarse para el 2050 debido al crecimiento del ingreso disponible de las economías emergentes, la mejora en la calidad de la dieta y el incremento en la población mundial” (Finagro, s.f.). Además, establece que las técnicas agrícolas tradicionales deben cambiar buscando la sostenibilidad, el cuidado del ambiente y el desarrollo del campo y sus habitantes.

Como una de las estrategias para cumplir con lo dispuesto en estos objetivos, y siendo conscientes de la realidad de la problemática ambiental del mundo, en Colombia se establecieron ciertas estrategias para cumplir inicialmente con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) y, posteriormente, crear las bases necesarias para cumplir con los ODS; dentro de estas está el establecimiento de zonas de protección ambiental en todo el país,

donde se promovería el cuidado y reproducción de la flora y la fauna nativa, para así también lograr el cuidado y restauración de los afluentes hídricos principales y secundarios del territorio nacional. Una de ellas declarada a partir de 2005, dispuesta en los Cerros Orientales de su capital, Bogotá. Desde el momento de su declaración se han presentado escenarios de restauración y conservación de especies nativas tradicionales, al mismo tiempo que inconvenientes e inconformidades por parte de sus habitantes, ya que la mayoría son nativos campesinos que han trabajado la tierra con cultivos, algunos de ellos clasificados como invasivos o han utilizado sus tierras para la crianza de animales no domésticos, como el cerdo, no permitidos según la norma (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, 2005). Sin embargo, en las zonas de protección ambiental hay habitantes, algunos de ellos raizales y otros que han decidido migrar, ya sea por alternativas laborales, y otros buscando mejorar su calidad de vida. Las diferentes razones para permanecer en estas zonas marcan las actividades que desarrollan y según la norma mencionada y algunas subsiguientes, varias de estas actividades están prohibidas, afectando especialmente a aquellas personas cuyo sustento estaba basado en el trabajo de la tierra.

Por lo anterior, se hace necesario que tanto en esta región, como en las demás zonas del país, donde ya no son solo los grupos armados los que impiden el desarrollo del campo y fuerzan su desplazamiento, sino ahora también lo hacen las políticas gubernamentales que, se aclara, no son de por sí inapropiadas, sino que su aplicación ha sido mal planeada y no han tenido en cuenta las necesidades del desarrollo humano de las comunidades que lo habitan; se requiere, entonces, diseñar políticas públicas y proyectos de aplicación tendientes al cuidado del ambiente, de tal manera que no vayan en detrimento ni de la calidad de vida ni de la cultura campesina, asegurando intervenciones responsables socialmente, promoviendo así una armonización entre dicha cultura rural y el aseguramiento del cuidado del medio ambiente sin sacrificar los medios de producción y comercialización, sino que, por el contrario, se establezca un mercado de productos agropecuarios basado en los principios de desarrollo sostenible y el comercio justo.

Si bien es cierto que todo habitante de estas zonas de protección y conservación ambiental debe adaptarse a las normas establecidas, de igual manera les corresponde a las autoridades reconocer la tradición campesina en términos de cultura y costumbres de producción y comercialización, y guiar la sustitución de las actividades agropecuarias que dejan pasivos ambientales hacia la producción sostenible que asegure tanto la protección del ambiente como la labor campesina. Del mismo modo, estos cambios se reflejarán tanto en los precios como en los clientes finales, de tal forma que también en torno a la distribución y comercialización deberá haber capacitaciones buscando así eficacia en la aplicación de la norma sin afectar a los habitantes.

Ha sido de interés de la sociedad, o en particular de algunos de sus miembros, intervenir en el funcionamiento de las comunidades que lo rodean o en aquellas que representan algún tipo de atracción para estos. Sin embargo, no en todos los casos se ha



establecido el interés basándose en las características o necesidades de la sociedad sino en el grupo o ente interviniente, convirtiendo la acción en el detonante de una involución en el desarrollo humano, alejando toda posibilidad de sustentabilidad.

De alguna manera, cualquier tipo de acción debería tener un fin claro enmarcado en los principios de responsabilidad social, ya sea universitaria, corporativa, gubernamental, ambiental o incluso personal, teniendo como base, como lo indican Vélez y Cano, “el cumplimiento del compromiso u obligación de los individuos, ya sea de manera particular o como grupo social, hacia sí mismos o hacia la sociedad en sentido general” (2016, p.119).

Por esto se requiere un análisis prospectivo de toda intervención que aumente las posibilidades de generar continuidad en el desarrollo humano y convertirlo más adelante en uno con las características de sustentabilidad descritas por Chiriboga como “satisfacer las necesidades de la generación presente sin comprometer la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras” (en Cortés y Peña, 2015, p.43), buscando entonces que toda intervención en el desarrollo del ser humano conlleve a un desarrollo permanente.

Intención que tendrá fines más claros si se logran conjugar tanto la normativa que se verá en el siguiente apartado, las necesidades de los campesinos y los diferentes mercados cliente de sus productos agropecuarios.

Normativa de protección ambiental en Colombia

En Colombia, por medio de la Constitución Política de 1991, se estableció las prioridades necesarias para el cuidado del ambiente consagradas en los artículos 79 y 80 del Capítulo III, denominado “De los Derechos Colectivos y del Ambiente”, así:

ARTÍCULO 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

ARTÍCULO 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas. (Constitución Política, 1991, art. 78 y 79)

Es así como, en el marco de las obligaciones establecidas por la Constitución Política, las entidades gubernamentales, en cabeza del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, cuyo objetivo es ser el

rector de la gestión del ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de orientar y regular ordenamiento ambiental del territorio y de definir las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales renovables y del ambiente de la Nación, a fin de asegurar el desarrollo sostenible, perjuicio de funciones asignadas a otros sectores. (Decreto 1076 de 2015)

Junto con las Corporaciones Autónomas Regionales, CAR, entidades encargadas de “administrar, dentro del área de su jurisdicción, medio ambiente y los recursos naturales renovables y propender por su desarrollo sostenible, de conformidad con las disposiciones legales y las políticas del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible” (Decreto 1076 de 2015); y otros organismos de menor envergadura, han establecido las normas necesarias que se verán a continuación para ejercer protección a los recursos naturales y el medio ambiente en Colombia.

En un acto administrativo, el 18 de diciembre de 1974, el presidente de la República de Colombia estableció el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, por medio del cual se busca conservar, mejorar y utilizar de manera racional los recursos naturales renovables con el fin de asegurar una disponibilidad permanente de estos para todos los actuales y futuros habitantes del territorio.

De esta manera, en los siguientes años a la creación de este código, cada una de las autoridades locales competentes iniciaron la consolidación de planes gubernamentales que darían cumplimiento al mismo; pero no es sino hasta el año 2015 que el gobierno nacional decide establecer por medio del Decreto 1076, el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, y que se compondría de retazos de las normas creadas a nivel nacional previamente.

En este decreto, en el Título 2, Capítulo 1, Sección 4, se realiza una clasificación de las zonas de conservación ambiental y los usos permitidos en cada una de ellas; estas zonas son de preservación, de restauración, de uso sostenible y zona general de uso público (Decreto 1076 de 2015), como lo estableció el decreto previo número 2372 de 2010. Es aquí donde se encuentran, además, como ya se mencionó, los usos permitidos y así mismo las restricciones de uso de las tierras, del que se destaca el siguiente:

De uso sostenible: comprenden todas las actividades de producción, extracción, construcción, adecuación o mantenimiento de infraestructura,



relacionadas con el aprovechamiento sostenible de la biodiversidad, así como las actividades agrícolas, ganaderas, mineras, forestales, industriales y los proyectos de desarrollo y habitacionales no nucleadas con restricciones en la densidad de ocupación y construcción, siempre y cuando no alteren los atributos de la biodiversidad previstos para cada categoría. (Decreto 1076 de 2015, artículo 2.2.2.1.4.2).

Es de destacar en este punto que, dentro de la clasificación de las zonas rurales de protección ambiental, no todo terreno habitado por comunidades campesinas ha sido incluido en la zona de uso sostenible, y si lo fue, tiene restricciones de uso respecto a los usos tradicionales del mismo, es por esto que se convierte en una necesidad apremiante capacitar y crear alternativas de producción y comercialización sostenible que vincule mercados internacionales como escenarios de oferta y demanda y clientes con características similares.

Procesos de integración regional

Teóricamente hablando, los procesos de integración están enmarcados en una escala de dificultad que va en aumento dependiendo de las capacidades de los países que la compongan como también de las voluntades de estos. Según Hill, la integración económica regional se refiere a “acuerdos entre países de una zona geográfica para reducir y, en última instancia, suprimir las barreras arancelarias y las no arancelarias al libre tránsito de bienes, servicios y factores de producción entre ellos” (2011, p.258). Las escalas de dificultad anteriormente mencionadas inician con una Zona de Libre Comercio, pasan por una Unión Aduanera, avanzan hacia un Mercado Común, continúan por una Unión Económica y terminan en una Unión Política, último nivel de integración en el que ningún grupo de países ha logrado estar a pesar de los grandes esfuerzos que en la historia ha realizado, por ejemplo, la Unión Europea. Es de resaltar, que si bien es cierto se han categorizado los niveles de integración, en la práctica estos sufren modificaciones significativas, ya que las condiciones de este proceso económico se establecen según las necesidades, capacidades e intereses de los diferentes países que se acercan en un acuerdo económico y/o comercial.

Por ello, Colombia a lo largo de las últimas décadas ha estado trabajando en los procesos de integración económica con los distintos países alrededor del mundo, ya que, según el Ministerio de Comercio Industria y Turismo (MinCIT) (2019), Colombia mantiene un total de 15 acuerdos vigentes de Zona de Libre Comercio, conformados por seis acuerdos preferenciales suscritos con Caricom, Mercosur, Costa Rica, Nicaragua, Panamá y Venezuela; y nueve Tratados de Libre Comercio (TLC) suscritos con la Alianza del Pacífico, Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), Canadá, Chile, Corea del Sur, Estados Unidos, México, el Triángulo del Norte y la Unión Europea. Igualmente, cuenta con un acuerdo

de Unión Aduanera suscrito con Ecuador, Perú y Bolivia que da origen a la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

Frente a estos procesos, actualmente, Colombia ha logrado estimular por medio del uso de algunos tipos de barreras arancelarias o no arancelarias, la producción y comercialización de algunos productos agropecuarios, usados en los acuerdos con la Alianza Pacífico o por ejemplo con el Caricom. Sin embargo, se hace necesario mejorar el escenario para el mercado de productos agropecuarios.

Conclusiones: ingredientes necesarios para alcanzar una integración regional competitiva

Con el fin de facilitar procesos de integración que promuevan el crecimiento, en este caso, del sector agropecuario colombiano, se requiere de procesos de integración parciales, que sin necesidad de llegar a una categorización como la anteriormente presentada, se puedan unir esfuerzos entre los países de la región Latinoamericana. Para lograr una integración real, se propone tener en cuenta las bases del desarrollo sostenible, que la Organización de Naciones Unidas las define como “la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”, o como lo establecen las perspectivas teóricas más importantes, así:

Neoclásica-Equilibrio: bienestar no decreciente (antropocéntrico); crecimiento sostenible basado en tecnología y sustitución. Neoaustriaca-Temporal: secuencia teológica de adaptación consciente y orientada al logro de metas. Ecológico-Evolutiva: mantiene la resiliencia de los sistemas naturales, contemplando márgenes para fluctuaciones y ciclos. Físico-Económica: integración de tratamiento de desechos, mitigación, reciclado y desarrollo de productos. Biofísico-Energética: transición a sistemas energéticos que producen un mínimo de efectos contaminantes. Sistémico-Ecológica: control de los efectos humanos directos e indirectos sobre los ecosistemas. Ecología humana: escala limitada de la economía y la población, consumo. Ético-Utópica: respeto por la naturaleza y las generaciones futuras, satisfacción de las necesidades básicas (Gracia, 2015, p.11).

Como elemento adicional, pero no menos importante, se propone además la aplicación del comercio justo, como herramienta de intervención tanto en la calidad de vida del productor y su método de producción, como en la concientización del consumidor frente a los productos que compra y el impacto que él mismo genera en su entorno. Es así como se deben tener en cuenta los objetivos estratégicos del comercio justo, que son:



Contribuir a que productores y trabajadores marginales superen la posición de vulnerabilidad en la que se encuentran y accedan a la seguridad y la autosuficiencia económica. 2. Otorgar a esos productores y trabajadores una mayor influencia en las decisiones de sus organizaciones. 3. Desempeñar un papel más activo en el escenario mundial en la búsqueda de mayor equidad en el comercio mundial (EFTA citado en García, 2011, p.107).

Con estos se busca que los productos agropecuarios sean más competitivos, principalmente porque promueve el cuidado del ambiente y la producción limpia y sostenible, además se propone la eliminación casi total de los intermediarios entre el productor y el consumidor final por medio de plataformas comerciales de comercio justo que permitan un precio justo para este último y una retribución económica justa para la labor del campesino; y finalmente, promueve un constante aumento en la calidad de vida de los productores.

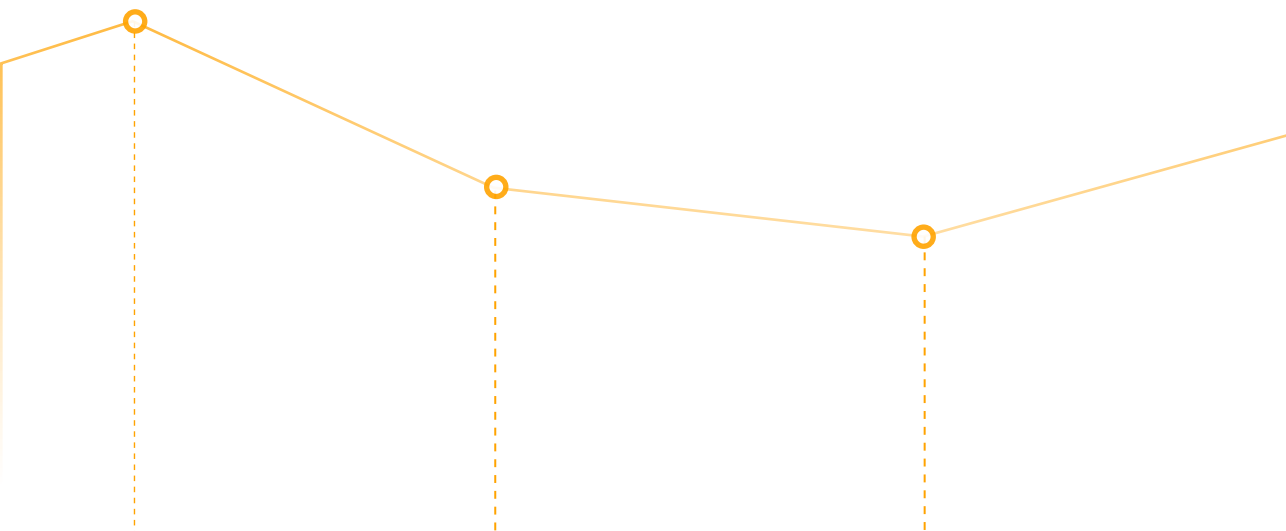
Adicionalmente, este mismo enfoque ejerce un efecto positivo sobre la competitividad del sector agropecuario del país, en el que se pueda establecer políticas claras, medibles en el tiempo y ajustables o modificables únicamente porque se identifican errores de aplicación o de obtención de resultados y no debido a estrategias políticas de nuevos gobernantes posicionados.

Finalmente, y para darle un toque alternativo al grupo de ingredientes propuestos para que se den los procesos de integración regional, se propone fortalecer la cooperación entre los países no desarrollados o acuerdos denominados de cooperación Sur-Sur, donde se destacan ya no solo las necesidades de los países no desarrollados y cómo pueden ser subsanadas por aquellos países desarrollados, sino que se puede trabajar profundamente en las buenas experiencias y las diferentes experticias de los países del sur, que combinadas también satisfagan los diferentes mercados regionales o que en conjunto entren a competir con altos estándares en mercados de todo el mundo mediante procesos de integración económica bilaterales o multilaterales.

Debido a lo anterior, la integración regional se convierte en un importante aspecto que ayuda a fortalecer la competitividad del sector agropecuario colombiano, ya que es por medio de este como se producen numerosas estrategias y técnicas basadas en la inversión en tecnología, información, infraestructura, recursos humanos especializados, además de la incorporación de nuevos participantes, la presencia de nuevos enfoques y la articulación de los procesos entre los distintos agentes productivos, mejorando las capacidades competitivas del sector agropecuario nacional y regional, estimulando la formación de cadenas regionales de valor e impactando con resultados visibles el desarrollo económico de Colombia y sus aliados regionales.

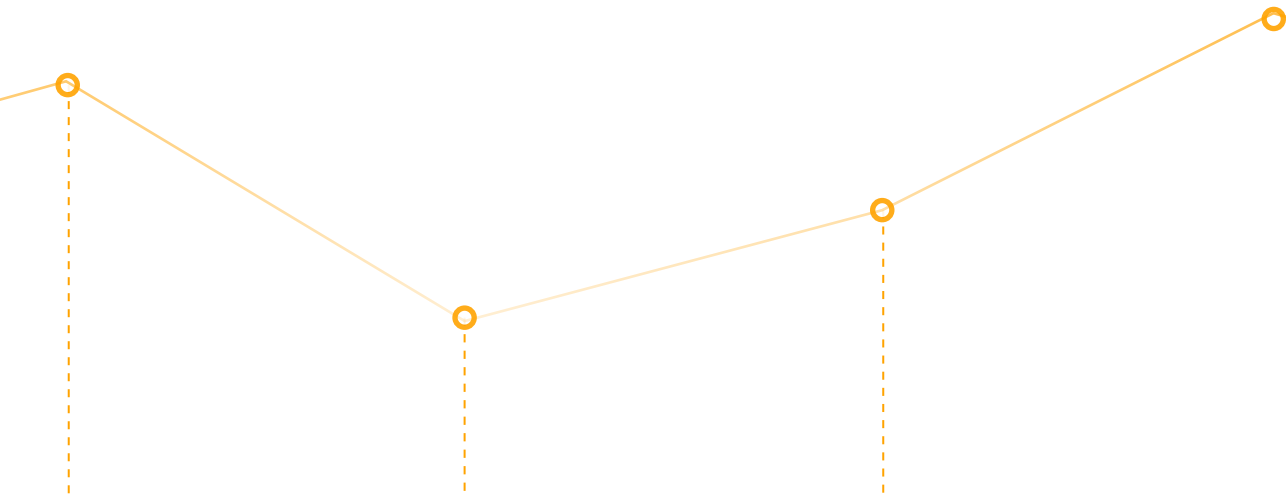
Referencias

- Banco de la República de Colombia. (2019). Estadísticas [Fichero de datos]. Recuperado de: <http://www.banrep.gov.co/es/catalogo-estadisticas-disponibles#pib2015>
- Castañón, N., & Cardona, M. (2014). Factores determinantes en la inestabilidad del sector agrícola colombiano. En-Contexto Revista de Investigación en Administración, Contabilidad, Economía y Sociedad, (2), 91-107. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/5518/551856273006.pdf>
- Castellanos, O., & Ramírez, D. (2013). Competitividad: Apropiación y mecanismos para su fortalecimiento. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia. Recuperado de: <http://bdigital.unal.edu.co/9092/>
- Constitución Política de Colombia. (1991). República de Colombia.
- Cortes, H., & Peña, J. (2015). De la sostenibilidad a la sustentabilidad. Modelo de desarrollo sustentable para su implementación en políticas y proyectos. Revista EAN, 78, 40-55
- DNP. (2019). Estadísticas sectoriales [Fichero de datos]. Recuperado de: <https://www.dnp.gov.co/programas/agricultura/estadisticas-del-sector-agropecuario/Paginas/Sectoriales.aspx>
- _____. (2015). Plan Nacional de Desarrollo: todos por un nuevo país (tomo 1). Departamento Nacional de Planeación. Recuperado de: <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Planes-de-Desarrollo-anteriores.aspx>
- Fondo Internacional para el Desarrollo Agrícola. (IFAD). (s.f.). ¿Por qué la población rural? Recuperado de: <https://www.ifad.org/es/investing-in-rural-people>
- Fondo para el Financiamiento del Sector Agropecuario (Finagro). (s.f.). El momento del agro. Recuperado de: <https://www.finagro.com.co/noticias/el-momento-del-agro>
- Fúquene, A., Quintero, R., & Castellanos, O. (2013). Competitividad: fundamentos y política pública. En Castellano, O. y Ramírez, D. (Eds.).
- García, A. (2011). El comercio justo: ¿una alternativa de desarrollo local? Polis, 7(1), 105 – 140.





- Gracia-Rojas, J. (2015). Desarrollo sostenible: origen, evolución y enfoques. (Documento de docencia No. 3). Bogotá: Ediciones Universidad Cooperativa de Colombia. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.16925/greylit.1074>
- Hill, C. (2011). Negocios internacionales. Competencia en el mercado global. México: McGrawHill
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2005). Resolución 0463 de 14 de abril de 2005, "Por medio de la cual se redelimita la Reserva Forestal Protectora Bosque Oriental de Bogotá, se adopta su zonificación y reglamentación de usos y se establecen las determinantes para el ordenamiento y manejo de los Cerros Orientales de Bogotá".
- _____. (2015). Decreto 1076 del 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible".
- Organización de Naciones Unidas (ONU). (2000). Objetivos de Desarrollo del Milenio ODM. Recuperado de: https://www.undp.org/content/undp/es/home/sdgooverview/mdg_goals.html
- _____. (2016). Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Porter, M. (1991). La ventaja competitiva de las naciones. Buenos Aires, Argentina: Javier Vergara Editor S.A.
- Ramírez, E. (2013). La competitividad de los agronegocios en Colombia: una reflexión académica. *Magazín Empresarial*, 9(22), 29-34. Recuperado de http://www.usfx.bo/nueva/vicerrectorado/citas/AGRARIAS_7/Ingenieria%20en%20Administracion%20Agropecuaria/17.pdf
- Reina, M., Castro, F., & Tamayo, L. (2013). 20 años de políticas de competitividad en Colombia. Fedesarrollo. Recuperado de: <https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/203>
- Vélez, X., & Cano, E. (2016). Los diferentes tipos de responsabilidad social y sus implicaciones éticas. *Revista Científica Dominio de las Ciencias*, 2, 117-126



CAPÍTULO 10

EL PAPEL DEL TURISMO EN LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA: NUEVOS RETOS Y PERSPECTIVAS REGIONALES

ANA MILENA LUENGAS ALARCÓN¹

DIANA MARÍA BURBANO²

Introducción

La integración regional es la clave para generar mayor conectividad: mejora la calidad de la infraestructura y facilita el complemento de los bienes y servicios que producen cada uno de los países miembros. Mediante la integración se pueden generar menores costos aduaneros, además de eliminar barreras, lo cual abre posibilidades a la regionalización, haciendo así que los países sean más eficientes en el uso y la optimización de sus recursos. Además, la integración regional es una posibilidad para cada país de complementarse con el mundo, compartiendo conocimientos y logrando unas tarifas más competitivas entre los socios.

1. Magister en Educación de la Universidad Pedagógica Nacional de Colombia. Administradora de empresas de la Universidad Cooperativa de Colombia. Profesora líder de internacionalización en la Fundación Universitaria Los Libertadores. Correo: amluengasa@libertadores.edu.co
2. Diana María Burbano, Coordinadora y docente en las universidades de Unitec, Politécnico Internacional y Politécnico Grancolombiano. Correo: dianafer9@gmail.com



En este orden de ideas, el sector turístico tiene un sinnúmero de posibilidades que permiten generar reflexión sobre las posibilidades de crecimiento y desarrollo económico, que podrían fomentarse a partir de los procesos de integración.

De esta manera, el presente capítulo se desarrolla mediante una revisión de literatura con un enfoque cualitativo de tipo descriptivo, con la finalidad de reflexionar sobre el papel que representa el turismo en la integración regional desde sus aportes y beneficios para cada una de las partes que participan en el proceso, lo cual implica un progreso económico y social, además de identificar oportunidades que permitan el desarrollo de Colombia desde la participación en la integración.

Es así que se hace un breve recorrido por la política de turismo en Colombia, que permite hacer una relación con los tratados de integración en Latinoamérica y con las cifras dadas por la OMT, para dar cuenta de la gestión turística y su papel en la integración regional, asumiendo unas contribuciones e impactos desde los principales acuerdos o bloques económicos como el Mercosur, la Comunidad Andina de Regiones, la Comunidad del Caribe, entre otros, para dar cuenta de nuevos retos y oportunidades desde la cooperación regional.

Política del turismo en Colombia

Desde 1993, en Colombia se viene hablando de procesos de apertura, globalización y competitividad, como un eje de la política pública nacional de turismo; en efecto, durante los gobiernos de Gaviria y Pastrana, el turismo comenzó a figurar dentro de las políticas regionales importantes dentro de su plan de desarrollo, y fue hasta el año 1996 cuando se estructura la Ley General del Turismo, que consideró la formación del Viceministerio de Turismo, con acciones para mejorar la competitividad turística, expedición de decretos reglamentarios y funciones de vigilancia y control para prestadores de servicios turísticos.

Más adelante se estructura el Plan Sectorial de Turismo, años 2002-2006, en el que la dirección de turismo comenzó su concertación con las regiones para definir siete líneas básicas de la oferta turística nacional. En el plano nacional se logró consolidar una cultura turística por medio de la preservación de los valores sociales y patrimoniales, así las comunidades se beneficiaron de esta industria con su desarrollo. A nivel internacional, el país se concentró en atraer turistas con altos ingresos, con el fin de fortalecer la promoción. Lo anterior permitió mayor conocimiento de los mercados domésticos y de los internacionales, dando prioridad a los mercados fronterizos como Ecuador, Panamá y Venezuela. También se dio la cooperación internacional por medio de la asistencia técnica internacional para conocer temas de termalismo con Rumania y de ecoturismo con Costa Rica.

Colombia pasó de un plan de desarrollo enmarcado en la seguridad democrática a uno enfocado en la prosperidad democrática, y que en materia de turismo estableció el Plan Sectorial de Turismo 2011-2014, "Turismo como motor del desarrollo regional", el cual expresa como propósitos el fortalecimiento en materia institucional, de gestión pública, de las habilidades y competencias del equipo humano.

Luego, el país participó activamente en foros y eventos nacionales de integración y concertación política internacional: Acuerdo Colombia Comunidad Andina, TLC con México y Chile, TLC con Canadá y Estados Unidos, y Acuerdo sobre el comercio de servicios, los cuales buscan el crecimiento económico para sus habitantes mediante el turismo y las declaraciones emanadas de las cumbres realizadas cada año. Estos acuerdos fortalecen el diálogo político y las relaciones internacionales.

El turismo no se puede desligar de los acontecimientos y las tendencias políticas a nivel internacional. Va a ser clave en el desarrollo de acuerdos sobre servicios y formación de bloques comerciales en el ámbito internacional, porque el turismo está en el entorno de negocios y necesita estar libre de barreras, como lo menciona la Organización Mundial de Turismo, OMT (2011). Los trabajadores, los entornos y las comunidades vulnerables son objeto de protección; en consecuencia, para que exista evolución en el turismo se debe tener en cuenta:

1. Promoción de mercados turísticos abiertos que favorecen el desarrollo económico y la eliminación de la pobreza en países en desarrollo.
2. Eliminación de barreras para el crecimiento del turismo en la cadena de la oferta.
3. Competencia justa para los países.

La globalización de los negocios turísticos representa una evolución de las economías nacionales e internacionales. Según Montijano et al., (2014):

La disponibilidad de recursos y capacidades tecnológicas diferentes, junto con la existencia de relaciones económicas con otros países que permiten que la oferta de bienes y servicios, incluidos los turísticos, de un país pueda llegar a los mercados exteriores, facilitan a las empresas el aumento de la producción y la obtención de economías de escala. (p.233)

Esta cita expresa la posibilidad de mejorar los bienes y servicios por medio de la competitividad para lograr el comercio internacional y desarrollar, entre otras, actividades como la liberación de barreras para las transacciones internacionales, fomento de negocios electrónicos, sistemas de reservas centralizados (SDG), descenso de los costos asociados a viajes internacionales para acceder a mercados mundiales, aparición de nuevos destinos emergentes y mayor demanda en viajes internacionales.

Igualmente, el turismo en sí es un negocio, ya que es una actividad comercial que se realiza para obtener un beneficio mediante la compra y venta de servicios:

Además, el rápido crecimiento de los países industrializados ha sido en el área de los servicios y en especial en el segmento de los viajes y el turismo, por lo que la misma concentración de los turistas en un espacio geográfico

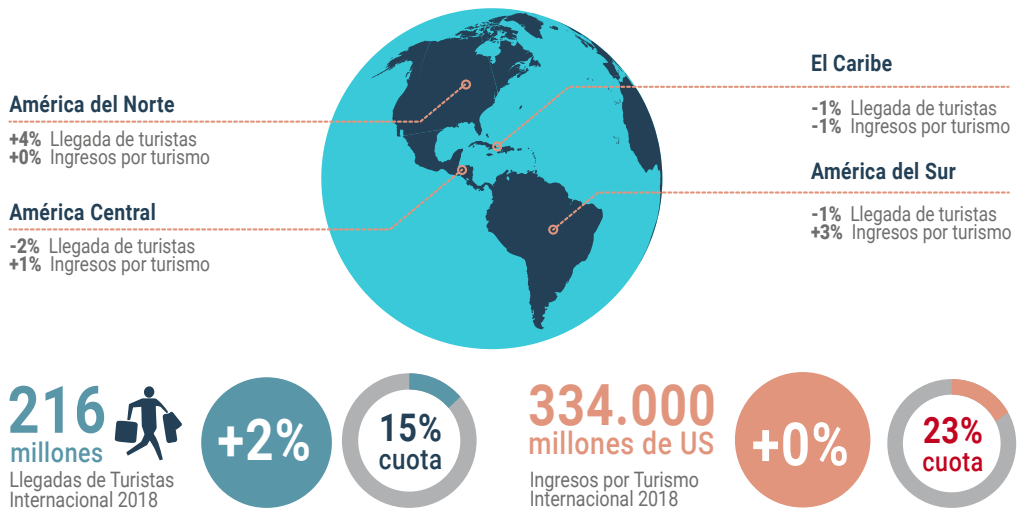


dado produce una indudable economía de escala que favorece el éxito de los negocios turísticos, a pesar de los impactos ambientales que comienzan a cambiar las percepciones de los visitantes, favoreciendo a los nuevos competidores e innovadores en lugares diferentes y más distantes del tradicional Mediterráneo. (Ascanio, 2007, p.92)

Si se examinan algunas cifras relacionadas con la economía y el turismo mundial de la información de la OMT, año 2018, los ingresos por turismo internacional aumentaron en un 4,9% en términos reales (cifra ajustada por la fluctuación del tipo de cambio y la inflación), hasta alcanzar los 1,34 billones de dólares de los Estados Unidos en 2017, crecimiento de los ingresos a nivel mundial en la llegada de turistas internacionales en un 7%, donde el total de exportaciones alcanzó por turismo internacional los 1,6 billones de dólares, o una media de 4.000 millones de dólares (OMT, 2018), lo cual demuestra que el turismo en muchos países desarrollados es el principal sector de exportación.

De hecho, según Leñan (2019), América del Norte lideró el crecimiento con resultados sólidos continuados en México y positivos en Estados Unidos. Mientras que el Caribe sigue arrojando resultados desiguales, a excepción de Jamaica y República Dominicana, que siguen arrojando resultados sólidos. Como menciona el informe de la OMT (2019), América del Sur mostró resultados desiguales, manteniendo buenos resultados en Colombia, Ecuador y Perú.

Figura 1. El turismo en cifras



Fuente: OMT (2019). Panorama del turismo internacional, edición 2019.

De la misma manera, en el caso colombiano, el informe de Turismo del MinCIT (2019), con el último corte del año 2019, muestra que entre enero y noviembre llegaron al país cerca de 4 millones de visitantes no residentes, de los que 2,9 millones correspondió a extranjeros no residentes, 309 mil correspondió a pasajeros en cruceros internacionales, 746 mil fueron colombianos residentes en el exterior que visitaron el país. Actualmente, se tiene como proyección en Colombia aumentar a 4,9 millones el número de visitantes no residentes, según información del Clúster de Turismo de Negocios y Eventos de Bogotá (2019). Igualmente, Santoro (2019) propone lograr esto con mayor inversión en infraestructura turística, aumentando la conectividad aérea y con capacitación a turoperadores. Julián Guerrero, viceministro de turismo en 2019, en entrevista con el periódico El Tiempo (2019), asegura que las políticas o estrategias que tiene el gobierno para mejorar la posición de Colombia como destino internacional están ligadas a una campaña llamada "Colombia siente el ritmo", cuyo enfoque en la música permitirá integrar la participación tanto internacional como Latinoamericana en eventos y ferias, como es en la Fiexpo, donde Colombia cuenta con participación en el tema de turismo. (*N. del Ed: en el momento de realización del trabajo de investigación que compone el presente capítulo, no se contaba con la ocurrencia de la Pandemia del 2020 y 2021.)

Gestión turística y su papel en la integración regional

El turismo constituye hoy en día un sector estratégico prioritario, tanto a nivel nacional como internacional. Esto lo manifiesta el Departamento Nacional de Planeación de Colombia (DNP) (2019), que considera el buen momento que está viviendo el turismo en el mundo, lo convierte en un sector estratégico para insertarse en el mercado como un "destino innovador, diverso y de alto valor". Es prioritario, porque permite mejorar la competitividad de Colombia bajo principios de sostenibilidad que le permiten dar cuenta de los pactos con la ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU), el trabajo decente y el crecimiento económico, la producción y el consumo responsable, la vida submarina (DNP, 2019). Esto puede permitir la integración regional, convirtiendo al turismo "sector estratégico y prioritario" en Latinoamérica. En los datos anteriores se evidencia que dichos resultados se basan en acuerdos que han realizado entre los países que desarrollan el turismo como eje fundamental de su economía.

La integración de los países corresponde a:

razones de tipo económico y político. Las cuales se basan en las nuevas posibilidades que se presentan cuando se amplían los mercados y se fomenta la competencia entre los agentes económicos, para alcanzar mayores niveles de desarrollo y bienestar para sus ciudadanos. (Montijano et al., 2014, p.251).



Es así como, siguiendo a Montijano et al. (2014), las razones políticas van de acuerdo con los países y sus gobiernos, sin embargo, para lograr dicha integración se pueden diseñar mecanismos de cooperación que logran integrar los Estados y figurar a nivel internacional, eliminar las barreras que pueden ser arancelarias, mejorar los niveles de renta y el bienestar económico que generan crecimiento de las economías en el mundo y permiten la internacionalización.

Resaltando que los organismos de cooperación promueven las relaciones internacionales entre los países que presentan desarrollo económico similar, posibilitan que se planteen estrategias que apoyen el desarrollo e integración de los países, en Colombia, las estrategias son: incorporar al turismo dentro de los planes de desarrollo regional y nacional; fortalecer y proyectar la imagen promocional del país en el exterior (Montijano et al., 2014)

Del mismo modo, otros factores económicos determinantes en el turismo son: un entorno económico favorable, fuerte demanda de los principales mercados emisores, consolidación de la recuperación en destinos principales afectados por crisis previas, mejorar la conectividad aérea y facilitación de visados (OMT, 2018).

Ascanio (2012) menciona que los bienes y servicios consumidos por los visitantes son los llamados primarios: transporte, alojamiento, alimentación y entretenimiento, según el motivo del viaje en el destino y los bienes y servicios secundarios producidos para la comunidad residente y utilizados por los visitantes. Estos forman parte de los visitantes y turistas cuando visitan los destinos, y como hecho humano el turismo es también un hecho social que pertenece al campo de las ciencias sociales y, por lo tanto, a las ciencias económicas, sin olvidar que es una actividad comercial internacional, una actividad donde se da intercambio internacional de bienes y servicios, por el tipo de mercado que desea captar, mercado de extranjeros, las estrategias de mercado internacionales destacadas como ferias internacionales, foros internacionales, ruedas de negocios, encuentro de exportadores, en los que participan desde las cadenas hoteleras reconocidas en el mundo como Hilton, Sheraton, Holliday, hasta las empresas de transporte aéreo provenientes de países europeos, entre las que se encuentran Air France, Alitalia, Lufthansa, y de Estados Unidos como American Airlines, United, de pasajeros y carga, franquicias, todas actividades comerciales que derivan de operaciones y que se dan entre regiones y países, las cuales refuerzan el crecimiento y la importancia del turismo internacional como lo menciona el informe de la OMT en el año 2017: el turismo internacional, durante los últimos cinco años ha crecido más velozmente que el comercio mundial de mercancías y equivale al 29% de las exportaciones de servicios, igualmente constituye el 7% de las exportaciones globales de bienes y servicios (OMT, 2019).

Estas cifras demuestran un crecimiento del turismo internacional entre las naciones del mundo, y se resalta que el sistema de comercio internacional tiene un enorme efecto en el turismo internacional, no solo con respecto al transporte de turistas a través de fronteras, sino también en cuanto a la adquisición de multitud de bienes y servicios esenciales para el

suministro de turismo internacional (desde todos terrenos para safaris hasta cocineros para restaurantes, pasando por programas informáticos de contabilidad en hoteles) (OMT, 2018).

Así, Colombia podría aprovechar las zonas de libre comercio, las uniones aduaneras o los mercados comunes como espacios para la expansión de las actividades turísticas; sin embargo, para establecer lo anterior se requiere una autoridad por encima de las naciones cuyas decisiones obliguen a los Estados miembros a cumplirlas.

Contribuciones e impacto de la integración sobre el turismo en la región

La apertura económica ha logrado globalizar el mundo, en menos de 10 años, a partir de la creación de bloques económicos y tratados de libre comercio, que vigilados por las entidades que regulan los estándares de comercio y la integración regional han expandido por el mundo las actividades de comercio y el relacionamiento internacional, lo cual, hasta hace unos años, solo era el sueño de grandes personalidades como Alejandro Magno, Napoleón Bonaparte y Simón Bolívar, ideologías que no solo impulsaron la apertura económica, tomando como referencia el comercio, sino también la promoción del turismo desde el libre intercambio, la eliminación de fronteras, comenzando con los bloques económicos como CAN, Caricom, Unasur, SICA, ALBA, AP, CELAC y Mercosur (Uribe, 2013).

Igualmente, el turismo es una actividad económica que favorece en un 10% al crecimiento del producto interno bruto (PIB) mundial, participación que ha ascendido durante los últimos 10 años, estableciendo un desarrollo importante en la eficiente acción económica que esta representa para muchas regiones del mundo. Según el Consejo de Viajes y Turismo Mundial, por su sigla en inglés WTTC, actualmente la industria del turismo genera más de 284 millones de empleos que se traduce en el 8% del empleo mundial, es decir, uno de cada doce empleos, lo que representa una cifra interesante en la disminución del desempleo como fruto de la expansión de dicha actividad económica (Casa Editorial El Tiempo, 2018).

Además de lo anterior, se hace necesario mencionar el impacto directo a la economía desde el sector del turismo. Según la OMT (2018), el turismo mundial ascendió hasta los 1.400 millones de viajeros internacionales durante el año 2018. Es decir, tal actividad económica en dos décadas ha pasado a transformarse en el tercer motor de la economía mundial. El crecimiento del turismo también ha desencadenado los siguientes factores: la estacionalidad, los bajos sueldos y la masificación turística, que son algunos de sus resultados negativos, factores que deben ser relacionados en un buen acuerdo de integración para ser impactados de forma positiva, reduciendo el impacto negativo para residentes y turistas. Desde los principales impactos que trae el turismo a los países que participan del mismo y para los viajeros, podemos encontrar: ingreso de divisas, contribución al ingreso privado y público, generación de empleo, creación de tecnologías y la formación de capital



humano, además de oportunidades de negocio que se pueden generar para el país o región (Ramírez, 2011).

De acuerdo con lo anterior se identifican varias posibilidades que contribuyen no solo al crecimiento económico sino al desarrollo tecnológico y social de los países que se suman a los acuerdos y a la integración regional, objeto para el cual es necesario que la comunidad residente en cada región reconozca su patrimonio material e inmaterial para así poder potencializar los resultados de la integración.

Por otro lado, el impacto directo del turismo desde la integración regional está reflejado de la siguiente manera: eliminación de condiciones para ingresar a un país, es decir que el turista se puede movilizar a través de los países que conforman el acuerdo sin visa (Ministerio de asuntos y relaciones exteriores de la Unión Europea, 2019), y la capacitación para el talento humano que es partícipe de la integración. También es importante aclarar que las herramientas de promoción y difusión a nivel provincial comparten las mismas características, pero no suelen organizarse desde los objetivos de carácter sectorial, sino desde su especialización productiva, lo cual puede ser un limitante para el desarrollo de la integración; un ejemplo de esto son las empresas de turismo, que por la propia naturaleza de los objetivos de este tipo de instrumentos promocionales, tanto los de origen nacional como provincial, tienen un impacto neutro sobre las dimensiones consideradas de integración profunda, es decir que no en todos los países ocurre que la integración se logre abarcar en conjunto con todos los sectores, lo que se refleja en el sector turístico, puesto que algunas veces no ha sido posible que del turismo y la gastronomía logren un desarrollo y avance al mismo tiempo, sino en épocas diferentes y desde una especialización completamente distinta; sin embargo, un caso que muestra cómo el turismo y la gastronomía se pueden desarrollar de manera simultánea se puede observar en Perú, con la ruta gastronómica, en la que no solo se promueve la culinaria local, sino que al mismo tiempo se promueve el turismo, lo cual garantiza el desarrollo del sector de forma integral.

A continuación, se presenta el impacto y los beneficios que los acuerdos y bloques económicos han generado en el turismo:

Beneficios y Acuerdos

Mercosur (Mercado Común del Sur)

Subsidios a proyectos orientados a: capacitación para talento humano de establecimientos que se encuentren clasificados dentro de las actividades turísticas, comerciales y gastronómicas; certificación de calidad, promoción comercial en el exterior, generación de nuevos servicios y mejoras mediante estudios de factibilidad, búsqueda de inversionistas con investigación de mercados. "Libre comercialización de bienes, servicio y factores productivos. Generación de una política comercial común. Unificación de las legislaciones para fortalecer la integración" (Mercosur, 1994).

CAN (Comunidad Andina de Naciones)

Concentración de actividades a partir de determinadas prioridades, integración comercial, Pymes, favorecer la inversión extranjera, ampliar las dimensiones de los mercados, activar el desarrollo económico, cooperación y coordinación de políticas entre sus miembros en un amplio espectro para la integración regional desde políticas y estrategias regionales de obligatorio cumplimiento (Catalano, 2013).

Caricom (Comunidad del Caribe)

Mejorar las condiciones de acceso de los productos costarricenses al mercado, así mismo la creación de nuevas oportunidades para la oferta exportable de Costa Rica en los países que lo conforman, especialmente en los sectores con gran variedad de recursos económicos como naturales. Brindar mayores expectativas y opciones al consumidor nacional, generar un mercado más amplio y seguro para el ingreso de los productos provenientes de las zonas costeras (Ruvalcaba, 2018).

Unasur (Unión de Naciones Suramericanas)

Integrar una identidad regional cultural, económico, política y comercial, Fortalecer las actividades comerciales de los países suramericanos (Moncayo, 2012).

SICA (Sistema de la Integración Centroamericana)

Libre comercio a escala mundial, fortalecimiento de las instituciones de los países de la región. eliminación de condiciones arancelarias unilaterales de ambas partes, y esto favorece a la inversión en Centroamérica más allá de los efectos considerados anteriormente (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2004).

ALBA (Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América)

Desarrollar el diálogo entre regiones. Generación de acciones en contra de la pobreza y exclusión social. Promover los derechos humanos, laborales y de la mujer. Garantizar la defensa del medioambiente. Eliminar el analfabetismo. Disminuir el dólar como medio de pagos interregionales. Impulsar el ajuste estructural del Fondo Monetario Internacional (Pérez, 2013).

AP (Alianza del Pacífico)

Formar de manera participativa un área de integración profunda para avanzar hacia la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas, impulsar un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías. Participar de una plataforma de articulación política; de integración, económica y comercial; y de proyección al mundo (Alianza del Pacífico, 2016).

CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y caribeños)

Profundizar la integración de los países latinoamericanos y caribeños en un marco de



solidaridad, cooperación, complementariedad y concertación política, y liberar a los países latinoamericanos de la tutela tradicional de EE. UU. y Europa. Promover el desarrollo económico (Ministerio de asuntos y relaciones exteriores de la Unión Europea, 2019).

Impactos de los acuerdos en el turismo

Mercosur (Mercado Común del Sur)

Mejora o promoción de servicios turísticos que ofrece la ciudad, con el objetivo de favorecer a cada región a partir del aprovechamiento de sus recursos naturales y económicos.

También facilita la movilidad de personas entre los países y regiones a través del acuerdo de residencia temporal, y se promueve el desarrollo de circuitos turísticos fluviales integrales con los países que conforman el acuerdo. Aceleración en el desarrollo del sector económico del turismo (Hosteltur, 2019).

CAN (Comunidad Andina de Naciones)

Derecho para los turistas y visitantes a movilizarse a otro país perteneciente a la CAN, sin necesidad de visa ni pasaporte; fortalecimiento de identidad regional, el número de turistas que se movilizan según el acuerdo es menor al número global. Los países pertenecientes a la CAN poseen una oferta turística compuesta de una gran cantidad de atractivos, recursos naturales y bienes (Catalano, 2013).

Caricom (Comunidad del Caribe)

Dentro de los impactos más representativos para el turismo se pueden nombrar: el incremento en la competitividad del turismo caribeño, desarrollo de estrategias de complementariedad entre los países que conforman el acuerdo, incluido el diseño e implementación de programas competitivos de multi-destino. Aplicación de la oferta turística de la comunidad del Caribe (Ruvalcaba, 2018).

Unasur (Unión de Naciones Suramericanas)

Actualmente se busca reemplazar dicho acuerdo que no se encuentra activo por PROSUR, pero se debe replantear la raíz de su objeto sobre bases sólidas, por tanto, actualmente no está impactando el sector (Reinoso, 2019). Por otro lado, se impacta en el fomento del turismo ecológico (Moncayo, 2012).

ALBA (Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América)

Generación de desarrollo para los países latinoamericanos y del Caribe, beneficiando su gran biodiversidad de recursos existente en cada región. En cuanto a la educación, se promueve mediante la red de universidades especializada en turismo, formación en pregrado y postgrado en materia turística (Pérez, 2010).

AP (Alianza del Pacífico)

Promoción del turismo dentro de la región que lo integra, bajo los lineamientos para la inclusión de nuevos países y la creación de un fondo de cooperación con un monto de un millón de dólares (Mora, 2016). Se apoya en la movilidad de estudiantes mediante el programa de becas, que no solo beneficia a los estudiantes de los programas de turismo sino en general.

CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y del Caribe)

Cooperación para el turismo, intercambio académico y promoción del impulso cultural y humanístico (Vadell, 2018).

De acuerdo con los anteriores impactos y beneficios descritos, se puede observar cómo la integración ha aportado de manera significativa a cada uno de los elementos que permiten fortalecer el turismo, garantizando así las condiciones que permitan promover el desarrollo y crecimiento del sector.

Para el caso de Mercosur, dos aspectos claves son la contribución en términos de la capacitación para el talento humano que trabaja en el sector y el desarrollo de circuitos turísticos fluviales que favorecen el desarrollo económico.

El acuerdo Caricom contribuye a la promoción de la región del Caribe, que representa alto potencial de desarrollo además está catalogado como uno de los atractivos turísticos más importantes del país con alta potencialidad.

Desde el impacto principal analizado en el SICA se puede observar que dicho acuerdo promueve la inversión extranjera, lo cual indudablemente contribuye al desarrollo de infraestructura y aumento de las condiciones para el desarrollo del turismo en cada una de las regiones.

En el caso de la Alianza del Pacífico, la Alianza Bolivariana, Comunidad de los Estados Latinoamericanos y Caribeños se promueve la educación por medio de la asignación de becas en turismo y en diferentes ramas de la educación que no solo aporta a la cualificación del talento humano, sino que permite promover el turismo entre los países que conforman cada una de estas alianzas.

Los demás bloques y acuerdos tienen una característica en común que está relacionada con promover cada una de las tendencias del turismo, además de la eliminación de las barreras para los turistas, como lo es poder viajar entre los países que forman cada acuerdo o cada bloque económico, lo cual incentiva de manera significativa la promoción del turismo a nivel internacional.



Nuevos retos y oportunidades del turismo colombiano desde la cooperación regional

En los últimos años, los tratados y acuerdos de libre comercio han abierto paso a generar la eliminación de fronteras, garantizando la comercialización de productos sin arancel y la llegada de turistas a algunos países que integran dichos tratados sin visa, lo cual ha contribuido al desarrollo económico y social. A medida que avanza este desarrollo es común encontrar intervenciones destinadas a poner valor en el patrimonio de una localidad o territorio, a modernizar planes de desarrollo regional, políticas de instituciones públicas de turismo, creación de nuevas infraestructuras de transporte como aeropuertos y puertos, además de recintos deportivos y para la organización de eventos de gran formato, que a su vez son zonas francas (Pérez, 2013).

Además de lo anterior, se han destinado recursos a la formación de talento humano, la implementación de emprendimientos de turismo comunitario, impulso de nuevas modalidades turísticas como el turismo solidario; conjuntamente también se han trabajado estrategias para defender los derechos de los turistas y de quienes viven en el territorio afectados por el desarrollo del turismo. Lo anterior se puede ver reflejado en Colombia desde las siguientes iniciativas: protección de los diferentes grupos étnicos, recuperación de tradiciones y lenguas originarias de cada comunidad. Desde el turismo solidario se destacan las labores de voluntariado que se pueden desarrollar no solo en el país, sino en otro destino internacional, ayudando a una comunidad específica; para el caso puntual de Colombia, en el municipio de Dolores, Tolima, existen algunos proyectos que incentivan el turismo: el mejoramiento del posicionamiento de dicho destino turístico, además de la elaboración del café para generar el desarrollo de la comunidad.

Para el caso del turismo comunitario, un claro ejemplo de éxito fue Buenaventura, donde toda la comunidad trabajó para recuperar la playa de la Barra, con el fin de motivar la visita de más turistas logrando más oportunidades económicas y de desarrollo para la comunidad.

Otro ejemplo de la defensa de los derechos de los turistas y las personas que habitan el territorio sucedió en el año 2018, cuando se planeaba construir un nuevo hotel en Villa de Leyva, y la comunidad promovió estudios demostrando que dicho lugar no estaba preparado para la nueva construcción, en tanto que no contaban con un buen sistema de alcantarillado y acueducto, así que en caso de construir el hotel la comunidad corría el riesgo de no contar con servicio de agua en temporadas de alta ocupación,

El proceso de desarrollo del turismo se reporta a partir de los años noventa (Pérez, 2013), puesto que antes se analizaba un poco más a fondo la situación de pobreza de cada región y se consideraba que la expansión del turismo podría afectar la cultura, sin embargo, durante el proceso se ha determinado que hay tanto aspectos positivos como negativos, y frente a ello se deben considerar estrategias que minimicen los impactos negativos. Desde

el año 2008 nació la red COODTUR, que se creó con el objetivo de convertirse en una plataforma académica de difusión y transferencia para los estudios e investigaciones de turismo, y elaboró una herramienta para acercar a la academia y a las acciones de cooperación al desarrollo en materia de turismo, donde actualmente están vinculados investigadores de varias instituciones educativas cuyo tema de investigación es el turismo.

De igual manera, el desarrollo del turismo también se ha visto reflejado desde otros aspectos como lo son el desarrollo agrario y la educación. Es innegable que el turismo rural comunitario, entendiendo como tal “un tipo de turismo de pequeño formato, establecido en zonas rurales y en el que la población local, a través de sus estructuras organizativas, ejerce un papel significativo en su control y gestión” (Gascón y Cañada 2005), a su vez es uno de los turismos más nombrados y desde los cuales se han trabajado muchos esfuerzos.

Finalmente, gracias a la inversión que se ha realizado en centros de convenciones hay oportunidades para la promoción del turismo, ya que estos se convierten en una excelente oportunidad de atraer turistas de negocios, desde la consecución de eventos internacionales que decidan tener como opción de escenario para el desarrollo de su evento a Bogotá en el caso de Ágora Centro de Convenciones, una inversión en infraestructura que no solo ha superado en capacidad los centros de convenciones del país, sino que logró transformar la zona en donde se encuentra ubicado, desde la generación de proyectos de restaurantes y la construcción de un nuevo hotel de la cadena Hilton, además del aporte que se genera al crecimiento del turismo desde la visualización de Colombia como destino en tendencia (Clúster Bogotá Turismo de Negocios y Eventos, 2019).

Conclusiones

Para lograr una integración regional económica se necesita un proceso que logre plantear iniciativas de cooperación y coordinación, no solo en temas económicos y comerciales, sino en temas políticos, sociales, culturales y ambientales entre las regiones y los países que lo pacten.

Colombia tiene diversas oportunidades por las que vale la pena continuar con la integración, pero se hace necesario concientizar un poco más a todas las comunidades las ciudades y pueblos sobre el impacto que puede tener el desarrollo del país gracias a todos los beneficios que brindan los acuerdos, como lo son la capacitación para el talento humano en turismo, las oportunidades de educación y cualificación para los futuros administradores hoteleros, la inversión extranjera que garantice las condiciones, además de promocionar y posicionar a Colombia como un buen destino turístico.

En este sentido, se pueden enumerar como ventajas con las que cuenta Colombia dentro del campo, la capacitación al talento humano que le permite prestar un servicio de cali-



dad y el potencial de sus destinos costeros que actualmente atraen gran cantidad de turistas. De la mano, la integración facilitaría para Colombia el acceso a mayor inversión extranjera que pueda mejorar las rutas y vías de acceso a los diferentes destinos turísticos (no solo en las grandes ciudades, sino en los municipios), y los programas de becas de intercambio que no solo favorecen la educación del país, sino que además promueven el turismo.

Los elementos importantes por los que se debe fortalecer la integración regional deben tener en cuenta que la integración regional ha sido influenciada por el éxito de la región de Asia Oriental y del Pacífico, donde el comercio intrarregional y las exportaciones han aumentado, por lo cual se hace necesario perseguir acuerdos políticos formales para fortalecer el crecimiento y desarrollo económico en Latinoamérica y el Caribe (Molina, 2014).

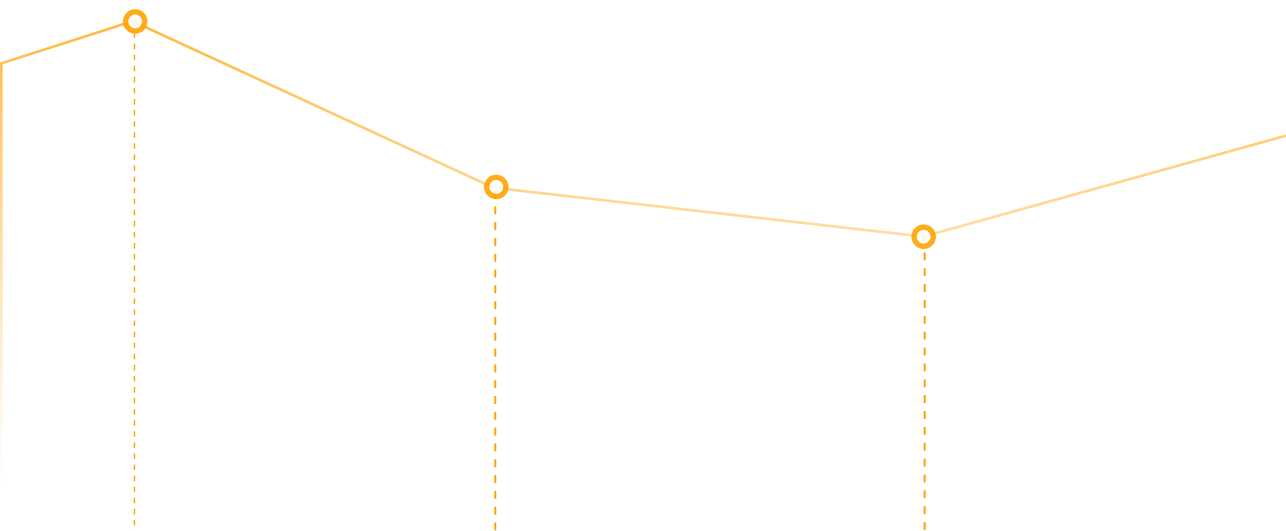
Partiendo de lo anterior, a manera de recomendación, es de vital importancia que las investigaciones sean también socializadas con la comunidad, pues esto generaría un reconocimiento por parte de la comunidad respecto a lo que está haciendo la academia para contribuir con el desarrollo común. Así, se promovería la defensa y cuidado del patrimonio material e inmaterial que, a pesar de estar presentes, por espacios de desconocimiento y falta de sentido de pertenencia cultural se va perdiendo.

Para Colombia la identidad cultural, tanto de costumbres como de gastronomía, aún es un reto que se debe potencializar. El apoyo de grandes entidades como Procolombia, el Buró de Eventos y Corferias generan esfuerzos por vender una experiencia en el exterior como un destino atractivo, no solo por sus recursos, sino desde su patrimonio cultural. Sin embargo, es imperativo que estas organizaciones generen enlaces con los acuerdos de integración regional con los que cuenta Colombia para maximizar los beneficios del sector, tomando como referencia el impacto que cada acuerdo en el turismo desde sus posibles oportunidades para el desarrollo del país.

Referencias

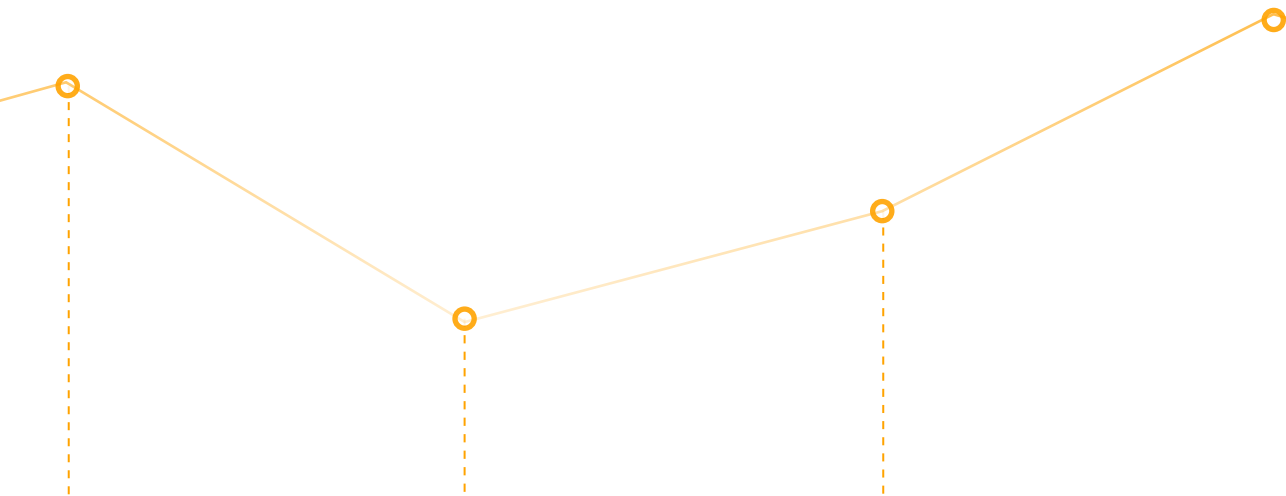
- Ascanio, A. (2012). *Economía del turismo*. Bogotá. Ediciones de la U.
- Ascanio, A. (2007). La globalización del turismo y la concentración de su riqueza. *Revista Gestión turística*, (7), 91-102. Universidad de Chile. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/2233/223314980006.pdf>
- Alianza del Pacífico. (2016). *Abecé alianza del pacífico*. Recuperado de: <https://alianzapacifico.net>.
- Beltrán, L., & Ferrer, H. (2016). Alianza Pacífico, una perspectiva geopolítica y económica. *Dimensión Empresarial*, 14(1), 79-94.
- Catalano, B. (2013). Perspectivas sobre el turismo en la comunidad andina. *Revista de estudios regionales y mercado de trabajo*, (9), 205-223.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL. (2004). *La integración centroamericana: beneficios y costos*. Documento síntesis. El Salvador: CEPAL SICA.
- Cooper, C., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D. & Wanhill, S. (1993). *El turismo. Teoría y práctica*. Madrid: Editorial Síntesis.

- Clúster Bogotá Turismo de Negocios y Eventos. (2019). Colombia Destino Tendencia 2020. Cámara de Comercio de Bogotá. Recuperado de: <https://www.ccb.org.co/Clusters/Cluster-de-Turismo-de-Negocios-y-Eventos/Noticias/2019/Diciembre-2019/Colombia-destino-tendencia-en-2020>
- Departamento Nacional de Planeación, DNP. (2019). Turismo: el propósito que nos une. Página oficial DNP. Recuperado de: <https://www.dnp.gov.co/DNPN/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Pilares-del-PND/Emprendimiento/Turismo-el-proposito-que-nos-une.aspx>
- El Tiempo. (2019). Colombia, destino tendencia en 2020. El Tiempo. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/vida/viajar/cifras-del-turismo-consolidan-tendencia-optimista-para-el-2020-442888>
- Fairlie, A. (1998). ¿Cómo va la integración Andina? THEMIS Revista de Derecho, (42), 67-79.
- Gascón, J., Morales, S., & Treserras, J. (2013). Cooperación en turismo. Nuevos desafíos, nuevos debates. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya.
- Hernández-Ramírez, J. (2011). Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios. Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, 9(2), 225-236.
- Hosteltur. (2019). Integración turística regional como prioridad de los ministros del Mercosur. Hosteltur: https://www.hosteltur.com/lat/128390_integracion-turistica-regional-como-prioridad-de-los-ministros-del-Mercosur.html.
- Mercosur. (1994). Tratado de Asunción para la Constitución de un Mercado Común. Recuperado de: <https://www.Mercosur.int/quienes-somos/objetivos-del-Mercosur/>
- MinCIT. (2019). Centro de Información Turística de Colombia. Recuperado de: <http://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/estadisticas-e-informes/informes-de-turismo/2019/noviembre/oe-turismo-enero-noviembre-21-01-2020.pdf.aspx>. MINCIT - CITUR.
- Ministerio de asuntos y relaciones exteriores de la Unión Europea. (2019). Procesos de integración regional.
- Moncayo, H. (2012). Unasur: opciones de participación de la sociedad civil. Bogotá: ILSA.
- Montijano, R., Pérez, E., Martínez, J., & Pérez, A. (2014). Introducción a la economía para turismo. Madrid, España: Pearson.
- OMT. (2011). Los expertos hablarán del papel del turismo en la integración regional y la inclusión social en las Américas. Recuperado de: <https://www.unwto.org/es/archive/press-release/2011-11-23/los-expertos-hablaran-del-papel-del-turismo-en-la-integracion-regional-y-la>





- OMT. (2018). Resultados del turismo internacional en 2017: los más altos en siete años. OMT. Recuperado de: https://www.fontur.com.co/aym_document/aym_estudios_fontur/INVESTIGACION_INTERNACIONAL_DE_MERCADOS_PARA_LA_REGION_DE_AMERICA.PDF
- OMT. (2018). Turismo, Comercio y la OMC: Comunicado conjunto de la OMT, la OMC, el ITC y el WTTC. OMT. Recuperado de: <https://www.unwto.org/es/press-release/2018-10-08/turismo-comercio-y-la-omc-comunicado-conjunto-de-la-omt-la-omc-el-itc-y-el>
- OMT. (2019). Las exportaciones generadas por el turismo internacional alcanzan los 1,7 billones de dólares de los EE. UU. Recuperado de: <https://www.unwto.org/es/global/press-release/2019-06-06/las-exportaciones-generadas-por-el-turismo-internacional-alcanzan-los-17-bi>
- Pérez, J. (2010). Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América - Tratado de. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Portafolio. (2018). En una década el turismo crearía 230.000 empleos. Diario Portafolio. Recuperado de: <https://www.portafolio.co/negocios/en-una-decada-el-turismo-crearia-230-000-empleos-515803>
- Ruvalcaba, D. (2018). La política exterior de las potencias latinoamericanas hacia la Caricom: los casos de Brasil, México, Colombia, Venezuela y Cuba. Colombia Internacional, (96), 87-114. <https://doi.org/10.7440/colombiaint96.2018.04>.
- Travel 2 Latam. (2019). El mercado turístico crece más en América Latina que en América del Norte. Revista digital Travel 2 Latam. Recuperado de: <https://aerolatinnews.com/turismo/el-mercado-turistico-crece-mas-en-america-latina-que-en-america-del-norte/>
- Uribe, S, & Gaitán, L. (2013). Impacto de la inversión extranjera directa en el sector hotelero colombiano. AD-minister, (22), 83-94.
- Vadell, J. (2018). El Foro China-CELAC y el nuevo regionalismo para un mundo multipolar: desafíos para la Cooperación 'Sur-Sur'. Carta Internacional, 13(1). <https://doi.org/10.21530/ci.v13n1.2018.733>



CAPÍTULO 11

COMPLEMENTARIEDAD COMERCIAL DE COLOMBIA: OPORTUNIDADES DE CRECIMIENTO EN LA CAN Y LA AP

MARÍA GABRIELA RAMOS-BARRERA¹

ANDRÉS AGUILERA-CASTILLO²

ALEXANDER BALZÁN³

-
1. Estudiante del doctorado en Ciencias organizacionales de la Universidad de Los Andes, Mérida. Magíster en Economía (Mención Economía Cuantitativa) y Economista de la Universidad de Los Andes, Mérida. Docente e investigadora de la Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano, Colombia. Correo electrónico: mgramos@poligran.edu.co
 2. Estudiante del doctorado Global Studies, Dipartimento di Economia, Società e Política (DESP), Urbino University. Master of Arts in International Commerce, Korea University. Polítologo de la Universidad Nacional de Colombia. Correo electrónico: a.aguilera.castillo@campus.uniurb.it
 3. Profesional en Negocios Internacionales de la Universidad de Medellín. Magíster en Dirección internacional contable y financiera de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, España. Docente e investigador de la Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano, Colombia. Correo electrónico: abalzan@poligran.edu.co



La complementariedad comercial representa una oportunidad de mayor intercambio entre diversas economías, dado que puede asegurar la satisfacción de necesidades de los mercados implicados. En este sentido, cuando existen economías complementarias vale la pena realizar esfuerzos de integración que fomenten la apertura y el intercambio, a fin de maximizar los posibles beneficios comerciales. Sin embargo, también es cierto que la tendencia de las economías latinoamericanas –por crear numerosos acuerdos comerciales– genera complicaciones económicas, políticas y demás entre las economías involucradas.

Tal es el caso de Colombia con la Comunidad Andina, CAN, y la Alianza del Pacífico, AP. Por lo tanto, si el crecimiento del intercambio ha tenido carácter complementario, Colombia podría estar duplicando esfuerzos comerciales al intercambiar con la CAN y la AP, sin tener un marco diferenciador significativo entre ambos procesos de integración. Especialmente cuando se toma en cuenta que Perú forma parte de ambos procesos y, próximamente, Ecuador también.

Considerando lo anterior, la investigación pretende responder si, dada la complementariedad comercial de Colombia con la CAN y la AP, es posible definir la conveniencia de un acuerdo en particular para el país. Para ello, primero se hará una descripción del concepto de complementariedad, así como su método de cálculo. Luego, partiendo de la descripción comercial de la CAN y la AP, se calculará la complementariedad comercial de Colombia con cada acuerdo. Finalmente, con base en el indicador obtenido, se discutirá sobre la pertinencia del intercambio con cada acuerdo.

Complementariedad comercial como promotora del intercambio

La complementariedad comercial permite determinar la relación entre la oferta exportadora de un país y la demanda de importaciones de su socio, concluyendo que mientras mayor sea la coincidencia entre ambas, mayor será la tendencia a comerciar entre ellos.

De acuerdo con Jacobo y Tinti (2014):

La complementariedad es la capacidad que tienen los países de beneficiarse mutuamente con los intercambios comerciales que realizan, ofreciendo un país lo que el otro demanda para su proceso productivo y demandando el primero lo que el segundo le ofrece para idéntico propósito. (p.2)

Así, la importancia de la complementariedad radica en la creación de oportunidades comerciales que permitirían: reducir costos, crear cadenas de valor y aprovechar el uso común de los recursos.

Entonces, para poder estimar la coincidencia comercial de la CAN y la AP con Colombia, se utiliza el índice de complementariedad comercial bilateral⁴ empleado por Anderson y Nordheim (1993), que se deriva a partir del Índice de Ventaja Comparativa Revelada, IVCR⁵, propuesto por Balassa (1965), y se define como:

$$C_{ij} = \sum_s \left[\frac{x_i^s}{t_w^s} \cdot \frac{m_j^s}{t_w^s} \right] = \sum_s \left[\frac{x_i^s \cdot m_j^s}{t_w^s} \right] \quad [1]$$

donde: x_i^s , es la participación del bien s en las exportaciones de i (X_i^s/X_i), m_j^s es la participación del bien s en las importaciones de j (M_j^s/M_j), y t_w^s , es la participación del bien s en las importaciones de la unión aduanera (descontadas las importaciones de i).

$$t_w^s = \frac{\sum_{k \neq i} M_k^s}{\sum_s \sum_{k \neq i} M_k^s} = \frac{M_w^s}{M_w} \quad [2]$$

El Índice de Complementariedad, C_{ij} , tiende a cero cuando el país para el cual se ha calculado no exporta los mismos bienes que el otro país importa; cuando $C_{ij} \geq 1$ indica que existe complementariedad entre la oferta exportable de un país y la demanda del socio; y cuando $C_{ij} \leq 1$, entonces no existe complementariedad entre la oferta del país y la demanda de importaciones de su socio.

Así mismo, el cálculo del índice de complementariedad permite identificar las ventajas y desventajas comparativas de los países socios, mediante la especialización exportadora ($(x_i^s)/(t_w^s)$) y la especialización importadora ($(m_j^s)/(t_w^s)$). En estos casos, si el cociente tiende a la unidad el país tiene una orientación exportadora (importadora), en el sector mayor que el promedio de la región, es decir, el país tiene ventajas (desventajas) comparativas en ese sector; si tiende a cero la orientación exportadora (importadora) del bien será menor al promedio regional⁶.

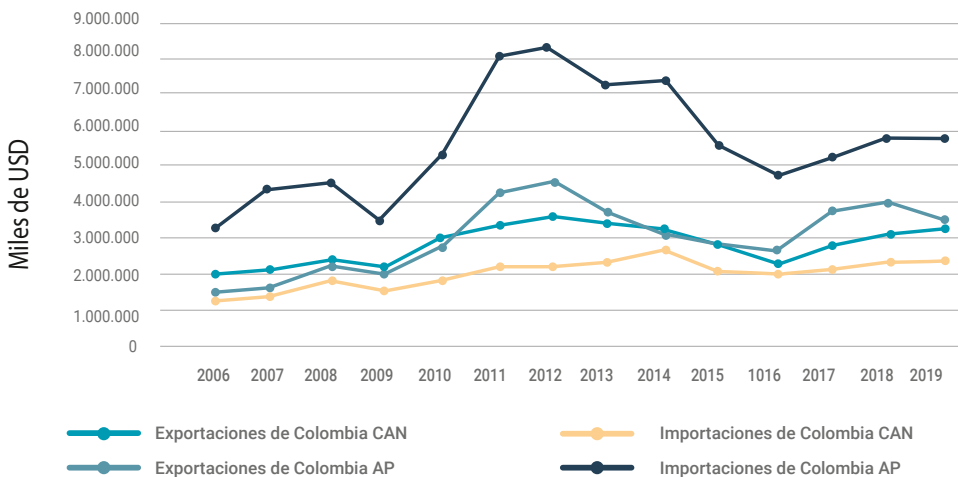
4. El cálculo se hizo partiendo de la Clasificación Unificada de Comercio Internacional, CUCI. Para el indicador global se tomó el promedio aritmético de todas las secciones. La desagregación de los productos se hizo con base en la Revisión 4 de la CUCI, publicada por las Naciones Unidas en 2008 compuesta por: 10 Secciones, 67 Capítulos, 262 Grupos, 1.023 Subgrupos y 2.970 Rubros para cada uno de los países.
5. Mide la especialización en la exportación de un producto a un destino específico de acuerdo con que su comercio sea proporcionalmente mayor que con el mundo.
6. El índice C_{ij} adoptaría valores muy altos cuando la especialización exportadora de i coincidiera con la especialización importadora de j .

El comercio con la Comunidad Andina y la Alianza del Pacífico

Descripción del intercambio comercial de Colombia con la CAN y la AP

En materia comercial hay importantes diferencias en el intercambio comercial de Colombia con la AP y la CAN. En principio, el volumen de importaciones no solo es más alto con la AP, sino que además está altamente concentrado en el intercambio con la economía mexicana, que representa el 70% de las importaciones totales de Colombia desde la AP; mientras que las importaciones provenientes de la CAN son menores y se caracterizan por un intercambio relativamente proporcional con cada socio. Por otro lado, respecto a las exportaciones de Colombia hacia ambas integraciones tiene una similitud mayor: aspecto que se relaciona, evidentemente, con la participación simultánea de los países y la poca diversificación exportadora de Colombia.

Figura 1. Evolución del intercambio de Colombia con la CAN y la AP



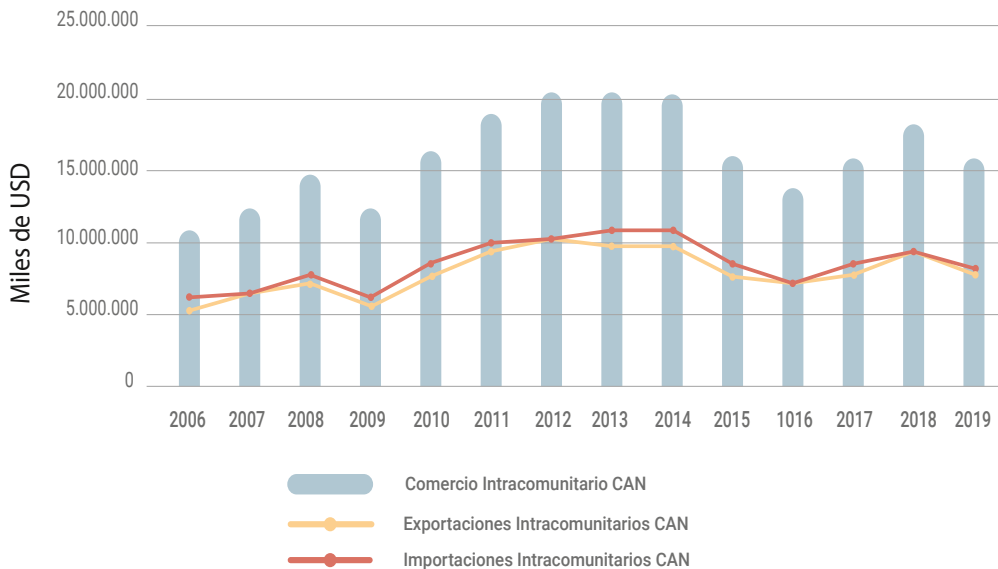
Fuente: cálculos propios con base en los datos de la ALADI (2020).

En términos de los productos intercambiados, de acuerdo con los datos de la Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI, Colombia exportó manufacturas en mayor proporción, que para 2019 alcanzaron 3,2 miles de millones de dólares hacia la CAN y 3,5 miles de millones hacia la AP. Por otro lado, en materia de importaciones las industrias más representativas fueron las de alimentos, bebidas y tabaco, y las manufacturas. En este punto es importante señalar que la dinámica intracomunitaria de la CAN y la AP también tienen diferencias significativas.

Conforme con los reportes de la ALADI, el comercio intracomunitario entre los países de la CAN pasó de 10,7 mil millones de dólares en 2006 a 15,6 mil millones de dólares

en 2019, lo que se traduce en un incremento del 46% en 14 años, llegando a alcanzar máximos de 20 mil millones de dólares en el intercambio. Ahora, si bien las transacciones entre importaciones y exportaciones fueron casi equivalentes, la mayor participación en el comercio fue producida por los flujos de importaciones que representaron cerca del 55% del total del comercio intracomunitario, tal como se evidencia en la Figura 2.

Figura 2. Evolución del intercambio intracomunitario en la CAN



Fuente: cálculos propios con base en los datos de la ALADI (2020).

Este intercambio estuvo fundamentalmente compuesto por artículos manufacturados (49%), combustibles, lubricantes minerales y productos conexos (22%), productos alimenticios, bebidas y tabaco (2%). De lo anterior, las exportaciones principales se realizaron por Colombia, país que fomentó en 36% de las exportaciones intracomunitarias de la CAN, seguido de Ecuador (28%) y Perú (24%). Respecto a las importaciones, para el 2019, destacan las de Perú con más de 3 mil millones de dólares, especialmente en artículos manufacturados (49%).

Como se puede apreciar en la Tabla 1, se evidencia que el intercambio intracomunitario de la CAN no supera el 11% del total de las exportaciones de cada país, especialmente en el caso de Bolivia que muestra un dinamismo incipiente con porcentajes de intercambio del 0,17 con Ecuador y hasta el 1% con el caso de Perú.



Tabla 1. Exportaciones de productos intragrupo de la CAN en 2019 (Porcentaje respecto al total de sus exportaciones)

Origen /Destino de las Exportaciones	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú
Bolivia	-	5%	2%	4%
Colombia	0,3%	-	4%	3%
Ecuador	0,17%	4%	-	7%
Perú	1%	2%	2%	-

Fuente: cálculos propios con base en los datos de TradeMap (2020).

Por otro lado, respecto a la AP, la Tabla 2 muestra que durante los años 2006 a 2019 se genera un pico dentro del intercambio comercial en el año 2011, lo que iría de la mano con la firma del acuerdo comercial en este año. El mayor intercambio se dio en la exportación e importación de manufacturas con un valor total de 291 mil millones de dólares fomentados, especialmente, por las exportaciones de México hacia la Alianza que representan 47% del total del intercambio en la comunidad.

Tabla 2 . Evolución del intercambio intracomunitario en la AP (Miles de millones de USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Alimentos, Bebidas y Tabaco	1,20	1,39	1,67	1,56	1,94	2,39	2,42	2,35	2,57	2,43	1,97	2,48	2,62	2,71
Materias Primas de Origen Agrícola	0,32	0,37	0,41	0,26	0,37	0,40	0,37	0,35	0,38	0,33	0,24	0,39	0,42	0,38
Combustibles, Lubrificantes Minerales y Productos Conexos	0,74	0,80	1,36	0,75	1,46	3,28	3,85	2,40	2,01	1,34	1,02	1,91	2,27	2,07
Minerales y Metales	2,82	2,98	2,72	1,39	1,99	2,43	1,54	1,53	1,51	1,05	0,82	1,16	1,36	0,89
Manufacturas	5,95	7,36	8,93	6,71	9,78	12,53	12,59	12,12	12,33	10,58	9,07	9,74	10,70	11,60
Exportaciones Intracomunitarias AP	11,03	12,90	15,07	10,67	15,54	21,02	20,78	18,74	18,81	15,75	13,12	15,68	17,38	17,66
Alimentos, Bebidas y Tabaco	1,33	1,50	1,79	1,68	2,06	2,46	2,55	2,48	2,72	2,56	2,31	2,53	2,70	2,76
Materias Primas de Origen Agrícola	0,39	0,44	0,49	0,31	0,42	0,46	0,45	0,42	0,43	0,41	0,39	0,41	0,46	0,41
Combustibles, Lubrificantes Minerales y Productos Conexos	1,12	1,63	3,11	1,65	2,00	3,35	3,76	2,81	2,26	1,33	1,08	2,19	2,59	1,95
Minerales y Metales	2,81	2,86	2,81	1,41	2,17	2,53	1,66	1,50	1,60	1,05	0,79	1,19	1,37	0,70
Manufacturas	6,45	8,06	9,68	6,96	10,18	13,46	13,87	13,39	13,46	11,37	9,49	10,82	11,97	12,21
Importaciones Intracomunitarias AP	12,09	14,49	17,88	12,01	16,83	22,26	22,29	20,61	20,47	16,71	14,06	17,15	19,07	18,03
Comercio Intracomunitario AP	23,12	27,39	32,95	22,69	32,37	43,27	43,07	39,35	39,27	32,46	27,17	32,83	36,45	35,69

Fuente: cálculos propios con base en los datos de la ALADI (2020).

Caso contrario, las importaciones intracomunitarias de menor volumen fueron las realizadas por México, mientras que Colombia generó cerca del 31% de la importación total del bloque comercial para el año 2019, seguida de Perú (24%) y Chile (25%). Adicionalmente, al descomponer el intercambio por industria se observa que el mayor flujo comercial se dio en los artículos manufacturados (62%), seguido de alimenticios, bebidas y tabaco (13%), combustibles, lubricantes minerales y productos conexos (11%), y minerales y metales productos (10%).

De esta manera, se puede afirmar en términos generales que, si bien la CAN y la AP han dedicado la mayor parte de su producción al intercambio extracomunitario, Colombia tiene incentivos por pertenecer a la AP por el beneficio que se produce del intercambio con México y Chile, que supera el flujo comercial capaz de generar con la CAN.

La intersección entre proyectos de integración

La CAN surge con el Acuerdo de Cartagena, firmado por Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú en 1969, y se transforma en 1973 con la adhesión de Venezuela y en 1976 con el retiro de Chile. Posteriormente, después de un primer estancamiento, como estrategia de recuperación frente al fracaso del proyecto de sustitución de exportaciones de los años 1980, la CAN se convierte en un eje estratégico para el crecimiento de los países andinos, adaptando una zona de libre comercio en 1993 y el arancel externo común en 1994.

Sin embargo, el auge de la apertura comercial comienza a declinar durante finales del siglo XX, cuando la unión aduanera comenzó a caer en una segunda etapa de estancamiento que se tradujo en la denuncia de Venezuela en 2006⁷, justificada por el desacuerdo del gobierno venezolano con los acuerdos comerciales que estaban negociando Colombia y Perú con Estados Unidos (Ramos & Toro, 2012). Así, de acuerdo con Pastrana, Betancourt y Castro (2014), Colombia decide conservar el modelo neoliberal, junto con Perú, Chile y México, mientras que Venezuela y Bolivia se enmarcan en un derrumbe de este modelo. Considerando lo anterior, a la fecha la CAN se debe contextualizar dentro de un espacio de dinámica comercial caracterizada por la pérdida de dinamismo institucional.

7. Bajo el Programa de Liberación de la Subregión, Venezuela mantuvo sus beneficios (y compromisos) en la CAN hasta el 21 de abril de 2011.



Por su parte, desde el año 2011, con la firma del Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, se pactó la eliminación inmediata de más de un 90% de los aranceles para los países miembros; y el resto de los aranceles a las importaciones quedaron con una agenda para la desgravación de estos para el año 2030, fecha en la cual el 100% de las mercancías podrán ingresar a los actuales cuatro países miembros sin restricciones de tipo arancelario (Trujillo, 2014).

Se estima entonces que, en el futuro, la Alianza del Pacífico se consolide como un Mercado Común con el establecimiento del Arancel Común Externo, ACE, condición que ya la Comunidad Andina de Naciones había logrado desde 1994, cumpliendo el mandato del Acuerdo de Cartagena –artículo 81- donde se establecía que los países miembros se comprometían a poner en funcionamiento una estructura para el ACE. Lo que vale la pena resaltar en este caso es que este mandato fue modificado por la Decisión 371 de la CAN, y por múltiples Decisiones posteriores, pero quedaron sin efecto al establecerse que los países miembros no estaban obligados a aplicar la Decisión hasta el 31 de enero de 2008, que fue prorrogada hasta el año 2015, y luego disuelta por la Decisión 805. Lo anterior implica que, aunque la CAN tuvo el ACE primero, luego de más de 11 años de trabajo el avance fue nulo en el proceso de integración.

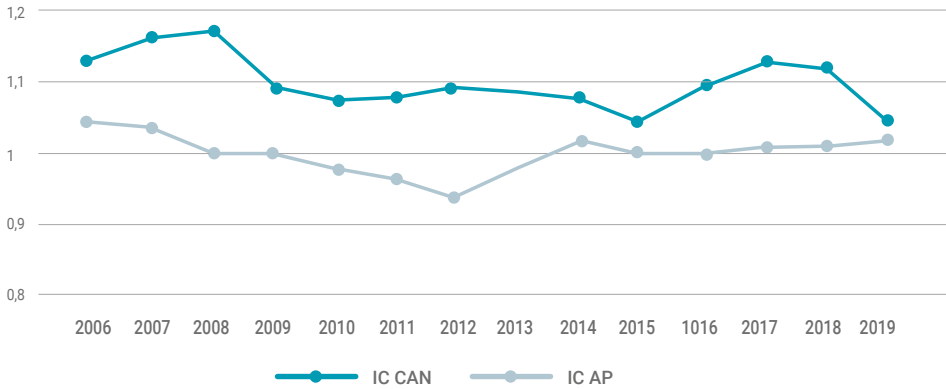
A la par, para el año 2015, los entonces mandatarios de los países miembros de la Alianza del Pacífico (Michelle Bachelet, por parte de Chile; Juan Manuel Santos, de Colombia; Enrique Peña Nieto, por parte de México, y Ollanta Humala, de Perú), acordaron trabajar en la conformación de un acuerdo que permitiera una integración económica más profunda; esto es, que permitiera un mayor flujo de bienes, servicios, personas y capitales, en cumplimiento de lo cual se decidió eliminar el requisito de visa para viajes de turismo entre los países miembros y así facilitar el tránsito de personas.

Complementariedad Comercial

Complementariedad total

De acuerdo con las cifras suministradas por la ALADI, se estimó que la complementariedad comercial en la CAN durante el período 2006-2019 fue de 1,09, lo que implica que existe complementariedad entre la oferta exportable de los países andinos y la demanda de estos dentro de la unión aduanera. Por su parte, la complementariedad comercial entre los socios de la AP fue de 0,99 durante los 14 años comparativos, aunque muestra un evidente repunte luego de la firma del tratado. De igual manera, se puede evidenciar dentro de la variación que en la CAN existe una volatilidad mayor en la complementariedad del intercambio, mientras que en la AP, luego del auge inicial de la firma del acuerdo, se alcanza la “estabilidad” del indicador.

Figura 3. Evolución del Índice de Complementariedad



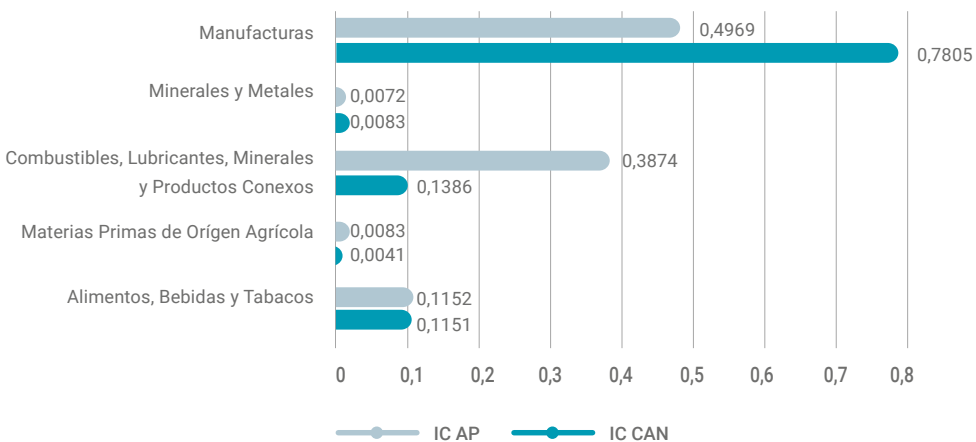
Fuente: cálculos propios con base en los datos de la ALADI (2020).

Complementariedad por industria

Cuando se compara la complementariedad en cada una de las industrias se hace evidente que, dado el alto volumen de comercio en la industria manufacturera, esta es la que mayor complementariedad tiene en ambos acuerdos comerciales. Es pertinente resaltar que la magnitud de la complementariedad es mayor en el caso de la industria de manufacturas de la CAN.

Sin embargo, para el año 2019, los resultados implican que –por ser menores a 1– la oferta exportadora de los países no complementa de manera significativa la demanda de importaciones de sus socios. Especialmente en el caso de los minerales y metales, y las materias primas de origen agrícola.

Figura 4. Comparativo del índice de complementariedad por industria, 2019



Fuente: cálculos propios con base en los datos de la ALADI (2020).



Esta diferencia en la capacidad de complementar la necesidad comercial del socio estaría relacionada con las estructuras económicas de cada país: lo tradicional sería que la complementariedad ocurra cuando existe una producción diversa entre países, pues, bajo los supuestos clásicos y neoclásicos del comercio internacional, la especialización de la producción llevaría al intercambio de diferentes industrias; es decir, la complementariedad sería mayor en la media en que mayor sea el comercio interindustrial.

Complementariedad bilateral

Cuando se toma en cuenta el país con quien se genera el intercambio, la complementariedad más alta de Colombia se encuentra con Bolivia. Esto indica que, dadas las diferencias en la estructura de exportaciones de ambos países, podrían existir oportunidades de crecimiento comercial para Colombia en esta relación bilateral. A pesar de ello, cuando se toma en consideración la evolución del indicador se vislumbra otra oportunidad de crecimiento comercial con México, ya que es el índice con mayor tendencia al alza en los últimos años (y superior a 1): nuevamente juega un rol importante la diferencia en las estructuras exportadoras de las economías.

En el caso particular de Perú, se debe puntualizar que: primero, cuando se hace el cálculo del indicador con el intercambio intracomunitario de la CAN, se observa un comportamiento relativamente estable durante todo el período, aunque no complementario ($IC < 1$); segundo, cuando se hace el cálculo del indicador con el intercambio intracomunitario de la AP el decrecimiento del indicador es notorio. Esta característica particular de Perú, como miembro de ambos acuerdos, permite evidenciar que el proceso de integración sí influye dentro de las posibilidades de complementariedad comercial: la existencia de complementariedad disminuye cuando se compara con economías similares e incrementa cuando se compara con estructuras comerciales diferentes. En este orden de ideas, la complementariedad comercial va a ser mayor cuando los países que conformen un proceso de integración posean diferentes estructuras comerciales.

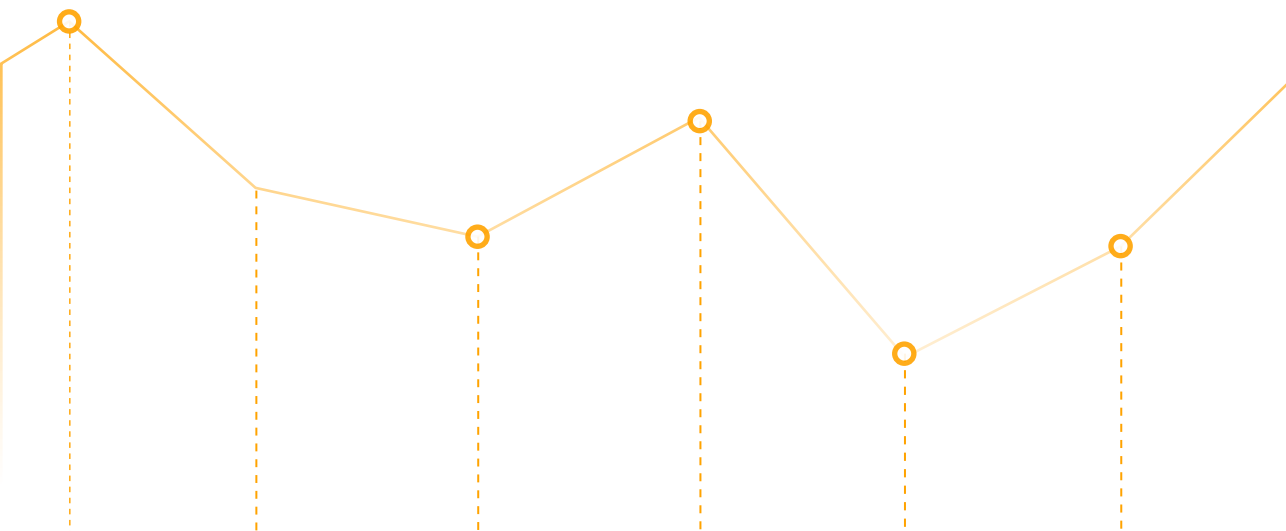
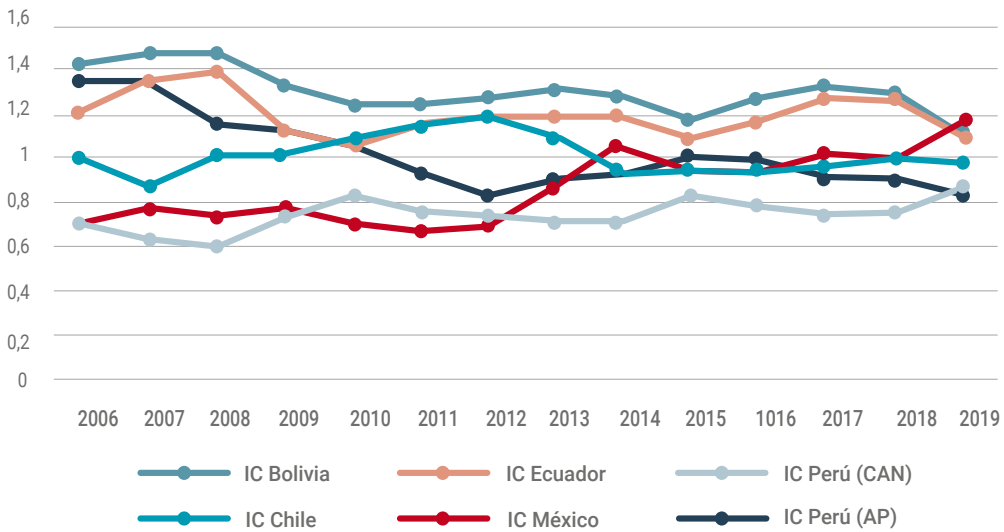


Figura 5. Comparativo del índice de complementariedad por país



Fuente: cálculos propios con base en los datos de la ALADI (2020).

Especialización comercial de Colombia

Uno de los beneficios de utilizar el índice de complementariedad para evaluar el comercio entre países es que permite identificar las ventajas/desventajas comparativas de cada socio dentro de la integración. Así, la Tabla 3 muestra que, con respecto a la CAN, Colombia cuenta con una especialización exportadora en manufacturas, que se compensa por la desventaja que poseen países como Bolivia y Ecuador en dicha industria, lo que implicaría que Colombia podría aprovechar esta complementariedad industrial para fomentar su crecimiento comercial.

En el caso de Perú, la economía posee la mayor desventaja en la producción de combustibles y lubricantes minerales y productos conexos, pero Colombia no tiene una especialización suficiente en esta industria como para satisfacer la necesidad importadora de Perú. También se evidencia que aquellas industrias en las cuales las economías de la CAN tienen una especialización importadora son las mismas en las cuales Colombia posee una desventaja, indicando que este mercado no sería una opción favorable para incrementar el comercio interindustrial colombiano.



Tabla 3. Especializaciones con la CAN

CAN		2006-2010	2011-2015	2016-2019
ESPECIALIZACIÓN EXPORTADORA (XSI)				
Colombia	Alimentos, Bebidas y Tabaco	0,10283	0,10523	0,12718
	Materias Primas de Origen Agrícola	0,00187	0,00196	0,00278
	Combustibles, Lubricantes Minerales y Productos Conexos	0,10122	0,11256	0,12966
	Minerales y Metales	0,01708	0,00713	0,00706
	Manufacturas	0,77699	0,77312	0,73332
ESPECIALIZACIÓN IMPORTADORA CAN (MSJ)				
Bolivia	Alimentos, Bebidas y Tabaco	0,10207	0,12686	0,10497
	Materias Primas de Origen Agrícola	0,03144	0,02092	0,01436
	Combustibles, Lubricantes Minerales y Productos Conexos	0,03005	0,06519	0,14081
	Minerales y Metales	0,01977	0,01259	0,00541
	Manufacturas	0,81666	0,77444	0,73444
Ecuador	Alimentos, Bebidas y Tabaco	0,14007	0,19311	0,26452
	Materias Primas de Origen Agrícola	0,00636	0,00542	0,00507
	Combustibles, Lubricantes Minerales y Productos Conexos	0,12571	0,07273	0,02681
	Minerales y Metales	0,03770	0,03580	0,02386
	Manufacturas	0,69015	0,69294	0,67974
Perú	Alimentos, Bebidas y Tabaco	0,13193	0,19655	0,20836
	Materias Primas de Origen Agrícola	0,00364	0,00369	0,00220
	Combustibles, Lubricantes Minerales y Productos Conexos	0,53550	0,46033	0,45034
	Minerales y Metales	0,01992	0,01245	0,01220
	Manufacturas	0,30901	0,32699	0,32689

Fuente: cálculos propios con base en los datos de la ALADI (2020).

Por otro lado, como muestra la Tabla 4, las ventajas comerciales de Colombia frente a la Alianza del Pacífico son menores, aunque se mantienen dentro de la industria manufacturera. A diferencia de la situación con la CAN, la desventaja de sus socios comerciales en esta industria es menor (aunque existente), lo que implica que, si bien existen oportunidades de complementariedad, estas son menores. La posible complementariedad podría generarse por medio del intercambio con Chile.

Otro factor que diferencia las desventajas en los socios de la AP es que estas tienen una concentración menor, dejando un menor campo para el aprovechamiento de la complementariedad existente. En otras palabras, si bien existen oportunidades de crecimiento del comercio intraindustrial, la brecha de la compensación ventaja/desventaja es más baja que

la existente entre Colombia y la CAN. Ejemplo de lo anterior es México: su mayor desventaja está en el sector manufacturero (y este sería un espacio que podría aprovechar Colombia), pero en términos proporcionales es menor a la desventaja que presentan países como Bolivia o Ecuador. Por ende, la oportunidad de comercio existe, pero –según los resultados obtenidos- el margen de crecimiento del comercio sería mayor con la CAN.

Tabla 4. Especializaciones con la AP

AP		2006-2010	2011-2015	2016-2019
ESPECIALIZACIÓN EXPORTADORA (XSI)				
Colombia	Alimentos, Bebidas y Tabaco	0,13022	0,11472	0,10774
	Materias Primas de Origen Agrícola	0,00226	0,00564	0,00780
	Combustibles, Lubricantes Minerales y Productos Conexos	0,23331	0,35936	0,33885
	Minerales y Metales	0,01348	0,00723	0,00434
	Manufacturas	0,62074	0,51305	0,54128
ESPECIALIZACIÓN IMPORTADORA CAN (MSJ)				
Chile	Alimentos, Bebidas y Tabaco	0,06535	0,09974	0,11820
	Materias Primas de Origen Agrícola	0,00358	0,00428	0,00485
	Combustibles, Lubricantes Minerales y Productos Conexos	0,27128	0,22347	0,15079
	Minerales y Metales	0,22092	0,13733	0,07864
	Manufacturas	0,43887	0,53517	0,64752
México	Alimentos, Bebidas y Tabaco	0,18808	0,22554	0,21143
	Materias Primas de Origen Agrícola	0,07319	0,07061	0,06128
	Combustibles, Lubricantes Minerales y Productos Conexos	0,07784	0,14107	0,21886
	Minerales y Metales	0,31113	0,12069	0,08833
	Manufacturas	0,34976	0,44210	0,42010
Perú	Alimentos, Bebidas y Tabaco	0,13368	0,13534	0,14396
	Materias Primas de Origen Agrícola	0,02178	0,02190	0,02592
	Combustibles, Lubricantes Minerales y Productos Conexos	0,15236	0,07565	0,08673
	Minerales y Metales	0,01815	0,02046	0,02035
	Manufacturas	0,67404	0,74664	0,72304

Fuente: cálculos propios con base en los datos de la ALADI (2020).

Conclusión: ¿Qué rumbo tomar?

La teoría establece que la complementariedad comercial está relacionada con los procesos de integración de manera directa, dado que la liberación comercial se traduce en un



incremento en los niveles de comercio y los costos asociados a tal expansión favorecen el desarrollo del comercio de carácter interindustrial. Los resultados implican, para el caso colombiano, que la complementariedad comercial fue viable con la CAN antes de su estancamiento en 2011, pero posterior a esta fecha se evidencia una disminución en la ventaja exportadora de Colombia con su principal industria: la manufactura. Igualmente, la firma del acuerdo con la AP significó un incremento en la complementariedad de Colombia en este acuerdo, aunque no en los mismos niveles que una vez tuvo con la CAN.

Sin embargo, la diferencia en las estructuras exportadoras de cada socio permite generar oportunidades de intercambio, aunque con menores magnitudes. En este sentido, el indicador implica que la oferta exportable y la demanda de los países socios no se complementan entre sí de una manera significativa (el indicador es cercano a 1 en la mayor parte del período). Por lo tanto, si bien los procesos de integración con la CAN y la AP han generado para Colombia aumentos importantes en el comercio intrarregional (al inicio de cada uno), actualmente carecen de aportes significativos para combinar las diferentes estructuras de producción de los países socios, disminuyendo la posibilidad de estructurar políticas sectoriales específicas.

Referencias

- Alianza del Pacífico. (2012). Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico. Recuperado de: cancilleria.gov.co/sites/default/files/alianza-del-pacifico/acuerdo_marco_alianza_del_pacifico_06_jun_2012_mejorado.pdf
- Asociación Latinoamericana de Integración. (2020). Sistema de Información de Comercio Exterior. Recuperado de: http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsf/home_bienes.seam;jsessionid=2nkO63XHGUQK7AvtY86Pb2CT.undefined?cid=649263
- Anderson, K., & Nordheim, H. (1993). From Imperial to Regional Trade Preferences: Its Effect on Europe's Intra and Extra-Regional Trade. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 129(1), 78-101.
- Balassa, B. (1965). Trade Liberalization and "Revealed" Comparative Advantage. *The Manchester School of Economic and Social Studies*, 33, 99-123.
- Jacobo, A., & Tinti, B. (2014). Un panorama sobre la complementariedad comercial y comercio intraindustrial entre el Mercosur y sus principales socios europeos: 1992-2012. Universidad Católica Argentina. Documento de Trabajo Nro. 46. Recuperado de: <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/investigacion/panorama-comercial-intraindustrial.pdf>
- Pastrana, E., Betancourt, R., & Castro, A. (2014). Colombia y la Alianza del Pacífico: un proyecto regional de cara a la multipolaridad creciente. En Pastrana E.; Gehring, H. *Alianza del Pacífico: mitos y realidades.*, pp. 173-205. Recuperado de: <http://pacificallianceblog.com/wp-content/uploads/2018/03/2014-Pastrana-Gehring-Alianza-del-Pacifico-Mitos-y-Realidades.pdf>
- Ramos-Barrera, M., & Toro, L. (2012). El comercio intraindustrial de la Comunidad Andina: análisis del rol de Venezuela (1996-2009). *Revista Aportes para la Integración Latinoamericana*, 18(26), 59-90.
- Trujillo, I. (2014). Sobre las ventajas de la Alianza del Pacífico para Colombia. *Revista Prolegómenos, Derechos y Valores*, 17(33), 159-172.



El nuevo escenario de la economía está modificando los determinantes de la competitividad, por ejemplo, existen cambios tecnológicos que transforman la forma de intercambiar y se han incrementado las medidas proteccionistas en los mercados de mayor envergadura a nivel mundial. Por ello, es necesario discernir sobre los retos de la región en una nueva época caracterizada, no solo por la globalización, sino por una rapidez en el comercio que avanza con mayor ritmo que las regulaciones de los acuerdos comerciales.

Este libro busca socializar los principales retos en materia de infraestructura, tecnología e innovación, finanzas, recursos naturales, competitividad turismo y comercio, tanto en Latinoamérica como en el caso puntual de Colombia.