

## Estudio comparativo decisión 399 de 1997; decisión 837 de 2019 transporte de carga en la Comunidad Andina de Naciones CAN.

Lorena Tatiana Luna Tobar<sup>14</sup>  
Mirian Estella Quitiaquez Yepes<sup>15</sup>  
Edgar Mauricio Salas Leiva<sup>16</sup>

### Resumen

El artículo corresponde a la solución de uno de los objetivos propuestos en la investigación denominada “Estudio comparativo: decisión 399 de 1997; decisión 837 de 2019 transporte de carga, Comunidad Andina de Naciones CAN” enmarcada dentro del “Proyecto de investigación “Desarrollo Fronterizo Ecuador – Colombia, Provincia del Carchi – Departamento de Nariño, período de análisis 2017 – 2019”.

El objetivo del que se habla es el de Construir un cuadro comparativo entre las Decisiones 399 y 837, Comunidad Andina de Naciones – CAN, en el que se tuvo en cuenta las normas establecidas para el transporte de carga dentro de la Comunidad Andina, es decir, la decisión 399 de 1997 y la decisión 837 de 2019, tendientes a generar condiciones óptimas para el desarrollo sostenible y para la integración fronteriza entre los Países Miembros, objetivos establecidos en la Decisión 501 Zonas de Integración Fronteriza (ZIF).

Las decisiones se analizan y revisan para establecer las similitudes o disimilitudes, evidenciando, el progreso en la unificación normativa que se exige desde la OMA (organización mundial de Aduanas) en términos de documentos y procedimientos para transporte de carga fronterizos.

La revisión y desarrollo del cuadro comparativo de las decisiones en cuestión permitió evidenciar algunos cambios de fondo y de forma que tienen que ver con la búsqueda en la agilidad de los procesos de transporte de carga a nivel documental. Sin embargo, todo está sujeto a la intención de los estados en la implementación de tecnología que permita en las fronteras acelerar y dinamizar las comunicaciones y el manejo de plataformas previstas en el documento pero que en la cotidianidad no

son funcionales para dar aplicación a la dimensión de integración. Para el desarrollo de este objetivo de la investigación se utilizó información de fuentes documentales, a saber, los documentos de la Decisión 399 de 1997 y Decisión 837 de 2019.

**Palabras claves:** Integración, Regional Frontera Colombo-Ecuatoriana, CAN (Comunidad Andina de Naciones), aduana, transporte, carga

### Abstract

The article corresponds to the solution of one of the objectives proposed in the research called “Comparative study: decision 399 of 1997; decision 837 of 2019 freight transport Andean community of CAN nations” framed within the “Research Project “Ecuador - Colombia Border Development, Carchi Province - Nariño Department, analysis period 2017 - 2019”.

The objective that is spoken of is to build a comparative table between Decisions 399 and 837, Andean Community of Nations - CAN, in which the established norms for cargo transport within the Andean Community were taken into account, that is, , decision 399 of 1997 and decision 837 of 2019, aimed at generating optimal conditions for sustainable development and border integration between Member Countries, objectives established in Decision 501 Border Integration Zones (ZIF).

The decisions are analyzed and reviewed to establish the similarities or dissimilarities, evidencing the progress in the normative unification that is re-

14. Magíster en Dirección Estratégica. Docente Medio Tiempo Universidad Mariana. taluna@umariana.edu.co

15. Magíster en Estudios Interdisciplinarios del Desarrollo. Docente Tiempo Completo Universidad Mariana. quitiaquez@umariana.edu.co

16. Magíster en Mercadeo. Docente Tiempo Completo Universidad Mariana. emsalas@umariana.edu.co

quired from the WCO (World Customs Organization) in terms of documents and procedures for border cargo transportation.

The review and development of the comparative table of the decisions in question made it possible to show some changes in substance and in form that have to do with the search for the agility of cargo transport processes at the documentary level. However, everything is subject to the intention of the states in the implementation of technology that allows the borders to accelerate and streamline communications and the management of platforms provided for in the document but that in daily life are not functional to apply the dimension of integration. For the development of this research objective, information from secondary sources was used, namely, the documents of Decision 399 of 1997 and Decision 837 of 2019.

**Keywords:** Integration, Colombian-Ecuadorian Border Region, CAN (Andean Community of nations), customs, transport, cargo

### Introducción

El efecto de la globalización económica y de las comunicaciones ha hecho que el comercio internacional crezca de forma no antes vista, debido a esto, las cadenas de abastecimiento y el transporte terrestre de carga se han expandido notablemente alcanzando gran notoriedad y relevancia, generando crecimiento económico en los países y bienestar a las comunidades.

Para el caso de los países que conforman la Comunidad Andina de Naciones – CAN y según el Acuerdo de Cartagena, documento que rige al Bloque, la integración económica requiere del transporte internacional de mercancías, el cual permite generar niveles competitivos en el comercio internacional. Es por eso que, en la subregión norte, la infraestructura de tránsito terrestre es de suma importancia pues, es el medio más utilizado para el intercambio de mercancías.

El bloque considera que, una adecuada infraestructura física permitirá mejorar las relaciones de intercambio económico y cultural entre los países

miembros y por qué no, con los demás países que conforman el subcontinente. De esa forma, los países miembros del Bloque son conscientes que dicha integración no se puede alcanzar si no existe un reglamento del transporte de mercancías vía terrestre.

En la Comunidad Andina de Naciones – CAN, caso que nos compete, existe la Decisión 399 de 1997 que fomenta y permite que el intercambio comercial vía terrestre sea ágil, pertinente y adecuado. Esta norma se hizo efectiva durante 22 años continuos, pues, el Bloque decidió modificarla con el fin de adecuarse a una realidad inocultable.

Con base a lo anterior, la Comunidad Andina, tomó la decisión de actualizar la normatividad, emitiendo en abril de 2019, la Decisión 837 Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, que sustituye la Decisión 399 de 1997. Básicamente la causa de la actualización es agilizar el transporte internacional de mercancías entre los países miembros del acuerdo.

Debido a la actualización de la norma, lo que se busca mediante la investigación de la cual hace parte este artículo es identificar las variables que definen a la Decisión 399 y a la Decisión 837 y de esa forma plasmar cuáles son las similitudes y las diferencias que existen entre sí, con el ánimo de identificar la homologación normativa que se pretende y revisar los verdaderos cambios que la misma permitiría implementar en la práctica cotidiana del transporte de carga a nivel de frontera, dada la frontera natural de análisis Ipiales- Tulcán.

### Metodología

De acuerdo, a la revisión hecha se conocen tres modos de utilización de la comparación en estudios sociales: “el análisis histórico, el análisis estadístico y los estudios cualitativos. Asimismo, se han identificado tres formas de considerar la comparación: como contexto de justificación y control de hipótesis; como contexto de descubrimiento y de generación de nuevas hipótesis y como procedimiento lógico y sistemático que es lo que se denomina en términos estrictos, método comparativo” (Tonon, 2011. pág. 11)

Para el desarrollo del estudio comparativo y teniendo en cuenta que el proceso se basa en la revisión lógica y sistemática de las normas, para este caso se hace énfasis en el uso de las técnicas del análisis documental el cual se basa en el trabajo con documentos, definiéndose documento como un material informativo sobre un determinado fenómeno social que existe independientemente de la acción del investigador, que se presenta en forma escrita y que permite fundamentalmente el estudio del pasado (Corbetta, 2003).

Los documentos tradicionalmente han sido tipificados en dos grandes categorías: los llamados documentos personales y los denominados documentos institucionales, de carácter público, producto de las instituciones y de los sujetos en su carácter institucionalizado, para el caso se revisaron documentos institucionales ya que son decisiones expedidas y dinamizadas desde los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones. Se estudiaron y analizaron acuerdos bilaterales en su modalidad leyes básicas y documentos conciliares.

Todo documento tiene una resonancia, la cual puede observarse a partir del análisis externo, ya que quien redactó el documento pretendía generar un efecto (resonancia supuesta) pero también generó posiblemente otro tipo de efecto (resonancia efectiva). Esta resonancia se relaciona con el destinatario del documento. De allí la importancia del análisis externo del documento que permite aclarar su significado y ayuda a precisar su grado de veracidad y alcance, ya que es el contexto del documento el que designa el conjunto de circunstancias y hechos que han acompañado su redacción (Duverger, 1981).

#### **Caracterización y relacionamiento de normas**

En general las diferentes dimensiones cruzan información y datos estadísticos que permiten tener un horizonte un tanto más claro de los diferentes procesos analizados bajo la investigación a nivel macro y marco; Ya que sin lugar a dudas todo proceso de investigación no tienen solo una arista para percibir todo lo contrario un tema o proceso se puede revisar y percibir desde diferentes aristas y es ahí en donde se enriquece el proceso de validación de

información, lo cual permite fortalecer y potencializar los aprendizajes que se quieren vislumbrar luego de la realización de este tipo de procesos.

Por tanto es importante entender que en la medida que se cuenten con datos estadísticos será mucho más nutrida la información y las inferencias que se puedan realizar de la misma, para el caso recordamos el estudio es meramente comparativo y se refiere a normas de tipo comunitario que regulan uno de los tantos procesos que alrededor del comercio internacional se dan, el cual es el transporte de carga por carretera, el cual según lo revisado no ha variado en su esencia y más bien ha dejado que muchos procesos se sigan manejando de forma consuetudinaria y nada formal.

Por tanto, el acatamiento e implementación de los pequeños cambios que la nueva decisión al respecto trae, va a tener debilitamiento en su actuar y en la apropiación de esta por parte de los actores parte del proceso de transporte.

#### **Resultados**

El Estudio Comparativo se realizó bajo la comparación artículo por artículo de la decisión en búsqueda de la evidencia en cuanto a modificaciones de estructura que permitan dar un nuevo horizonte al proceso comercial en la zona de frontera de los países miembros de la CAN, para el caso la frontera natural entre Ecuador y Colombia por vía terrestre; En ese orden en la nueva normativa, la Decisión 837 se proponen cambios que pretenden generar facilidades al flujo de transporte de carga por carretera en la región cambios como :

1. La sustitución de los Certificados de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios por parte del Permiso Originario.
2. Se da creación a un Sistema de Información y Consultas
3. Se crea y formaliza las Mesas de Trabajo Binacional sobre transporte internacional por carretera
4. Se permite que el Manifiesto de Carga Internacional sea el documento que de información relacionada con la mercancía y que constituye la unidad de carga de transporte y deberá ser

presentada a los entes aduaneros de los países miembros.

5. Se eliminan algunas disposiciones de carácter aduanero, entre ellas, Las secciones Primera “Del registro y de la Garantía”, Tercera “De la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional” y Cuarta “Otras Disposiciones” desaparecen en la Decisión 837.

### Conclusiones

Las normas en los diferentes procesos de comercio internacional tienen un espíritu de regulación, control y seguimiento, en cada una de sus etapas, esto para que el comercio internacional en cuanto al transporte de bienes, vaya acorde a las exigencias y nuevos intereses de las empresas dentro del mundo comercial globalizado en el que estos movimientos se generan tratando de alcanzar objetivos comunes en pos de la eficiencia y eficacia que el comercio exige.

Es importante determinar que los procesos de comercialización se hacen más eficiente y con mayor asertividad en los países cuyas fronteras son comunes no solamente en el aspecto cartográfico sino desde los procesos políticos y por ende documentales que se requieren para organizar las transacciones a nivel de comercio; Por ello y dados estos modelos cabe mencionar que los países que van de la mano del modelo económico que exige el intercambio de bienes en forma eficiente debe involucrarse bajo estas perspectivas y requerimiento, por tanto los bloques económicos y grupos aliados ubicados entre las diferentes figuras de integración asumen posiciones en materia regulatoria a través de normas que permitan en un momento dado equiparar el proceso de comercio internacional en términos de eficiencia con respecto a otros países; Por lo tanto procesos como la intermediación aduanera, el almacenaje de mercaderías y procesos inherentes están regulados bajo normas y decretos que se aplican a nivel global y que si bien es cierto no son iguales si guardan similitudes en su forma y en algunos puntos en su fondo.

Dado lo anterior y recordando el documento que atañe a este estudio comparativo el cual no es otro si no otra norma que ha evolucionado en su de-

nomiación y nomenclatura y con gran expectativa frente a la regulación interna que pueda generar en pro de beneficios cronológicos tanto para los importadores como para los exportadores; Por obvias razones se conoce que el espejismo de independencia económica de los países ha obligado a que cada uno de ellos normatice sus procesos, como bien le parece que vaya a proteger sus propios intereses económicos; Sin embargo la interdependencia económica y la pertenencia a las figuras de integración han hecho que los países sugieran normas regulatorias generales o comunitarias que permitan acelerar y dar cumplimiento a los acuerdos en materia de comercio y agilidad en el mismo. Por lo tanto, los procesos de transporte internacional no son la excepción y las normas que se han desarrollado en torno al tema han sido diversas como diversas son las culturas y procesos internos de cada país, esto por ejemplo en la comunidad andina de naciones que si bien es cierto es uno de los bloques económicos de mayor recorrido en la dinámica integracionista también es cierto que es uno de los más complejos a nivel interno en materia regulatoria.

Dentro de la CAN, se han contado con multiplicidad de normas pero es en el momento en el cual desde voces externas se pide se unifiquen procesos y lenguajes que permitan dinamizar ciertos aspectos de manejo operativo en torno al proceso importador y exportador y por supuesto al transporte de carga, ya que el transporte internacional de mercancías por carretera constituye uno de los instrumentos de ayuda eficaz para la consolidación del espacio económico subregional y el logro de los objetivos del Acuerdo de Cartagena; Que, asimismo, es una herramienta valiosa de integración que brinda un apoyo determinante al intercambio comercial, a la expansión competitiva de la base productiva y a la dinamización del comercio exterior.

En el marco del proceso CAN, se expiden decisiones que se aplican inter comunitariamente para el ejercicio del transporte internacional por carretera dada su condición de cercanía geográfica sin embargo el proceso de transporte en este sentido, ha sufrido un proceso de modificación en los patrones de organización y funcionamiento que amerita de

una modernización de su marco normativo; Puesto que el mercado internacional cada día es más exigente y requiere de normas que aseguren un mejor servicio, determinando en forma clara y precisa las condiciones del contrato y la responsabilidad que debe tener tanto el transportista como el usuario y el destinatario.

Una de las decisiones utilizada en este estudio comparativo es la que se generó en el año 1997 la cual como se evidencia en el documento es una norma que va de la mano con mucho de los cambios que a nivel de comercio internacional sucedía en cada uno de los países miembros, es de la CAN, es decir cada país tiene una cercanía en este momento de tiempo más cercana a los procesos globalizantes y es de interés de los miembros acercarse a la dinámica del comercio mundial con características no solamente de importadores si no como exportadores de materias primas y alguna que otra incipiente exportación en materia de terminados o productos con evolución secundaria. La norma se mantuvo durante 22 años, tiempo durante el cual no solo hubo una evolución y crecimiento del comercio internacional y diversificación de las exportaciones que se dieron sobre todo en países como Colombia, sino también se introdujeron procesos y dinámicas acompañados y soportados por la tecnología, que sin lugar a dudas también llega un tanto más tarde a los países parte de la CAN entre ellos a Colombia, y por ende al manejo operativo de los procesos de comercio internacional.

Teniendo en cuenta que las aduanas y el sistema de funcionamiento comercial a nivel internacional requieren ir de la mano con los avances en esta materia a nivel de sus compradores y vendedores en términos de prestación de servicio y mejoramiento de intercambio comercial, se tendrá que se debe generar los espacios normativos que permitan dar agilidad a la introducción de acompañamiento tecnológico, lo cual no solo implica inversión en equipos, plataformas, conexiones e inmersión total del capital humano en el manejo y operación de estos procesos, se hace evidente la ausencia de síncrona de operaciones a nivel binacional y por ende al interior del comercio intra comunitario que cada vez se ve más expuesto al crecimiento en

volumen de operaciones y más limitado en cuanto al lenguaje común fronterizo que permita agilizar y apoyar el intercambio comercial en frontera.

Por ende y en preocupación generalizada se ve la necesidad de abrir un marco que permita ir acercando a lenguajes comunes y vaciar en los procesos, procedimientos tanto documentales como físicos en las operaciones de índole comercial internacional; Es así como cada vez más se avanza al desarrollo y propuestas de normas que permitan regular un sistema intracomunitario fronterizo que dé viabilidad al manejo homogéneo y al unísono de las operaciones comerciales que permitan cumplir con indicadores de eficiencia requeridos por procesos internacionales a la luz del comercio global. Parte de esa nueva visión comunitaria es el lanzamiento de una norma en el sentido de unificar acciones en el transporte de carga internacional vía terrestre para el caso de la Comunidad Andina de Naciones; Por ello da pie para la modificación de la decisión 399 a la Decisión 837, la cual aún está en proceso de implementación y regularización dado que se lanza en el mes de Octubre del año pasada esto es 2019; Siendo aún contemplada como documento de prueba en su aplicabilidad ya que la situación mundial por el aislamiento obligatorio por la pandemia generado por el COVID-19, causó que los procesos de comercio internacional y sobre todo los relacionados con las importaciones que se desarrollan en fronteras comunitarias como son las de la CAN en especial lo que corresponde al documento de análisis se vieran afectadas, puesto que menguaron su participación en el proceso comercial.

### Recomendaciones

Como parte del proceso de recomendaciones a raíz de la comparación de las decisiones que involucran la normalización del transporte Por carretera a nivel internacional de carga se podría evidenciar que el comercio internacional es uno de los elementos que involucra la mayor Claridad en los procesos y en los procedimientos por cuanto de ello depende no sólo la agilidad en el mismo sino la eficiencia en los recursos y en los tiempos que dan lugar para calificar una determinada aduana desde la logística y desde el comercio internacional.

Siendo este un proceso que implica tecnología, capacitación y actualización permanente de los sistemas aduaneros y de quienes operan el mismo; Por ende, los estados y los gobiernos deben propender a una dinámica permanente en la actualización de los medios que permitan dar cumplimiento a los objetivos comerciales que se trazan desde la política de cada uno de los países que hacen parte del proceso global comercial.

De acuerdo con el análisis y las conclusiones se diría que una de las recomendaciones es generar no solamente lenguajes comunes en el sentido de eficiencia y eficacia en los procesos comerciales sino también lenguajes comunes en la operación y la identificación de políticas que homologuen mencionan dos procesos y procedimientos.

Las normas como tal pueden quedarse documental y procedimentalmente muertas, únicamente en la medida de la apropiación y la visibilización de acciones que permitan fortalecer los procesos de transporte de carga internacional en el sentido de

agilidad y eficiencia serán los que evidencian la importancia y la aplicabilidad de las decisiones. Se conoce de igual manera que la nueva decisión genera Agilidad y menos ambigüedad, pero que no es necesario más normativa procedimental, que lo que si hace falta es una normatividad que integre procesos entre países y sistemas a la luz de los procesos de integración que se promulgan a veces por todos los estados y políticas de internacionalización de economías.

Una recomendación que iría muy de acuerdo al contexto en el que estamos viviendo y en el que se termina este estudio comparativo, sería sentar como precedente que la decisión 837 va muy de acuerdo al proceso de utilización de tecnología en todo el ámbito procedimental y documental del comercio internacional en relación al transporte de carga terrestre; En ese orden cabe resaltar que es importante que se actualice, no únicamente la infraestructura tecnológica sino el talento humano que está detrás del proceso documental del transporte internacional de transporte.

# Referencias Bibliográficas

Agnew, J. (1994): «The Territorial Trap: The Geographical Assumptions of International

Relations Theory», *Review of International Political Economy*, 1: 53-80.

Anderson, M. (1996): *Frontiers, Territory and State Formation in the Modern World*. Malden: Blackwell.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL. (2014). Integración regional: hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/36733-integracion-regional-estrategia-cadenas-valor-inclusivas>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL. (2016). Desarrollo e Integración en América Latina. Recuperado de: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40896/1/S1421004\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40896/1/S1421004_es.pdf)

Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL. (2019). Integración Física Internacional. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/temas/integracion-fisica-regional>

Comunidad Andina de Naciones – CAN. (1997). DECISION 399 Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257. Recuperado de: <http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/DocOf/DEC399.pdf>

Comunidad Andina de Naciones – CAN. (2015). Dimensión económico comercial de la Comunidad Andina. Recuperado de: <http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/201542994224DIMENSION%20ECONOMICO%20COMERCIAL.pdf>

Comunidad Andina de Naciones – CAN. (2016). Normatividad del transporte de la Comunidad Andina. Recuperado de: <http://www.comunidadandina.org/Prensa.aspx?id=3806&accion=detalle&cat=AP&title=la-normatividad-del-transporte-en-la-comunidad-andina>

Comunidad Andina de Naciones – CAN. (2019). Decisión 837 sustituye la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Recuperado de: <http://www.comunidadandina.org/Buscador.aspx?cx=partner-pub-8181345508214428%3A9056045750&cof=FORID%3A10&ie=ISO-8859-1&q=837&x=0&y=0>

Comunidad Andina de Naciones – CAN. (2019). Quiénes Somos. Recuperado de: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=189&tipo=QU&title=somos-comunidad-andina>

Comunidad Andina de Naciones – CAN. (2019). Dimensión económico social de la Comunidad Andina de Naciones. Recuperado de: <http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/201956161018DEcoSocial2019%20.pdf>

Comunidad Andina de Naciones. Resolución Nro. 2102 Lineamientos y contenido del sistema de Información y Consultas para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. (2019). Recuperado de: <http://legal.legis.com.co/document/index?obra=legcol&bookmark=bf12aa27958c15347bf9d2b836e0234587enf9>

Corbetta (2003). Metodología y técnicas de investigación social. Madrid. McGrawHill, pp 448. Recuperado en <https://revistas.usal.es/index.php/eks/article/download/14347/14733/50088>.

Debarbieux, B. y Rudaz, G. (2010): Les faiseurs de montagne. Imaginaires politiques et territorialités : XVIIIe – XXIe siècle. Paris: Centre National de la Recherche Scientifique.

Duverguer (1981). Métodos de las ciencias sociales. Bs. As. Ed. Ariel. Recuperado de [https://www.academia.edu/24113761/Maurice\\_Duverger\\_Metodos\\_de\\_las\\_Ciencias\\_Sociales](https://www.academia.edu/24113761/Maurice_Duverger_Metodos_de_las_Ciencias_Sociales)

Edkins, J. y Zehfuss, M. (eds.) (2009): Global Politics. A New Introduction. London/New York: Routledge.

Fall, J. J. (2010): «Artificial States? On the Enduring Geographical Myth of Natural Borders», Political Geography, 29: 140-147. Foucher, M. (1991): Front et frontières. Paris: Fayard.

García Canclini, N. (2001): Culturas híbridas, estrategias para entrar y salir de la modernidad. Buenos Aires: Paidós.

Guichonnet, P. y Raffestin, C. (1974): Géographie des frontières. Paris: Presses Universitaires de France.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C. y Baptista Lucio, P. (2006). Metodología de la Investigación. Edic. MCGraw-Hill. México. p. 882

Hobsbawam, E. (1990): Nations and Nationalism since 1970. Cambridge: Cambridge University Press.

House, J. W. (1980): «The Frontier Zone, a Conceptual Problem for Policy Makers», International Political Science Review, 1(4): 456-477.



Houtum, H. Van (2000): «An Overview of European Geographical Research on Borders and Border Regions», *Journal of Borderland Studies*, 15(1): 57-83.

Houtum, H. van (2003): «Borders of Comfort: Spatial Economic Bordering Process in the European Union», en Anderson, J., O'Downd, L. y Wilson, T. M. (eds.): *New Borders for a Changing Europe*. London: Frank Cass, pp. 37-58.

Houtum, H. Van; Berg, E. (eds.) (2003): *Routing Borders between Territories, Discourses and Practices*. Aldershot: Ashgate.

Houtum, H. Van; Naerssen, T. Van (2002): «Bordering, Ordering and Othering», *ijdschrift voor economische en Sociale Geographie*, 93(3): 125-136.

Jones, S. B. (1945): *Boundary-Making: A Handbook for Statesmen, Treaty Editors and Boundary Commissioners*. Washington: Carnegie Endowment for International Peace.

Orbes, Belky. (2013). *Relaciones bilaterales Colombia y Ecuador: Transporte internacional de mercancías por carretera. Análisis del Caso: El Paso de Frontera entre el Municipio de Ipiales y el Cantón de Tulcán*. CITTE – UPEC. Recuperado de:

[revistasdigitales.upec.edu.ec/index.php/sathiri/article/download/240/286/](http://revistasdigitales.upec.edu.ec/index.php/sathiri/article/download/240/286/)

Paül, V.; Trillo, J. M. (2014): «La construcción literaria de los paisajes fronterizos. Una reflexión a propósito del Couto Mixto (Galicia y Portugal)», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 50(2): 289-314. Disponible en: <https://dag.revista.uab.es/article/view/v60-n2-paul-trillo-santamaria/pdf-es>

Piovani, J. Krawczyk, N. (2017). *Los Estudios Comparativos: algunas notas históricas, epistemológicas y metodológicas*. *Educação & Realidade*, Porto Alegre, v. 42, n. 3, p. 821-840, jul. /sept. 2017. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.1590/2175-623667609>

Rutherford, J. (1990): «The Third Space: Interview with Homi Bhabha», en *Identity, Community, Culture, Difference*. London: Lawrence and Wishart, pp. 207-221.

Sahlins, P. (1990): «Natural Frontiers Revisited: France's Boundaries since the Seventeenth Century», *The American Historical Review*, 95(5): 1423-1451.

Solana, M. (coord.) (2016): *Espacios globales y lugares próximos*. Barcelona: Icaria.

Taylor, P. (1994): «The State as a Container: Territoriality in the Modern World System», *Progress in Human Geography*, 18: 151-162.

Trillo, J. M. (2010): *Fronteras y regiones transfronterizas en Europa. El caso de Galicia- Norte de Portugal*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid. [Tesis doctoral inédita] Wastl-Water, D. (ed.) (2011): *The Ashgate Research Companion to Border Studies*. Aldershot: Ashgate.

Tonon, Graciela. *La utilización del método comparativo en estudios cualitativos en ciencia política y ciencias sociales*. 2011. Recuperado en <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3702607.pdf>

Wilson, T. M.; Donnan, H. (Eds.) (2012): *A Companion to Border Studies*.

Malden/Oxford/Chichester: Wiley-Blackwell.

Zarka, Y. (2007): «Éditorial. Frontières sans murs et murs sans frontières», *Cités*, 3(31):36.C:/Users/Usuario/Downloads/DialnetLaUtilizacionDelMetodoComparativoEnEstudiosCualita-3702607%20(1).pdf

[https://metodos-y-aplicaciones-de-la-prospectiva.fandom.com/es/wiki/METODO\\_DE\\_PANEL\\_DE\\_EXPERTOS](https://metodos-y-aplicaciones-de-la-prospectiva.fandom.com/es/wiki/METODO_DE_PANEL_DE_EXPERTOS)