

**EXPLORA EL MUNDO DEL COMERCIO
EN TODAS LAS DIRECCIONES**



**REVISTA DIGITAL
DE COMERCIO INTERNACIONAL**

WWW.COMERCIO360.UNLU.EDU.AR

COMERCIO 360



**REVISTA DIGITAL
DE COMERCIO INTERNACIONAL**

EQUIPO EDITORIAL

DIRECTOR

GUSTAVO GABRIEL ALVES

SECRETARIA DE REDACCIÓN

MARÍA FERNANDA GAZZO

SUBSECRETARIO DE REDACCIÓN

FELIPE EZEQUIEL RÍOS DÍAZ

COMITÉ EDITORIAL

JOAQUÍN GUSTAVO BELGRANO

SEBASTIÁN STERZER

RUBÉN FEDERICO VELEZ BERGAMI

CONSEJO ACADÉMICO

MIGUEL ÁNGEL DE MARCO (H) (NCPR - IDEHESI CONICET - ARGENTINA)

LUZ ROCÍO CORREDOR GONZÁLEZ (UAMERICA - COLOMBIA)

EDGAR AUGUSTO GARCÍA MEDINA (IU DIGITAL DE ANTIOQUIA Y UNISABANETA - COLOMBIA)

OSCAR EDUARDO FERNÁNDEZ GUILLÉN (ULA - VENEZUELA)

MARTÍN ANDRÉS RODRÍGUEZ (UCASAL - ARGENTINA)

CÉSAR JAVIER CORIA AUGUSTO (UCCUYO - ARGENTINA)

LUCAS KERR-OLIVEIRA (UNILA - BRASIL)

WWW.COMERCIO360.UNLU.EDU.AR

ISSN 3008-7104

Esta revista debe citarse como:

Universidad Nacional de Luján [UNLu] (2024). *Comercio 360. Revista Digital*. Campana, Buenos Aires, Argentina. Editorial OCI.



Comercio 360

Es una publicación semestral e indexada del área de las Ciencias Sociales y Humanidades, enfocada en el comercio internacional. Editada desde 2023 por Profesores, Docentes e Investigadores del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján.

Forma parte de los índices y bases de datos de:



Responsabilidad del autor:

- El contenido de los artículos, así como las opiniones expresadas en los mismos, son responsabilidad exclusiva del autor.
- El Comité Editorial o el Consejo Académico no se hacen responsables por las opiniones vertidas en los artículos publicados.

[Haga clic aquí para conocer las Normas de Publicación](#)



COMPARTIR (COPIAR Y REDISTRIBUIR) - ADAPTAR (REMEZCLAR, TRANSFORMAR Y CONSTRUIR A PARTIR DEL MATERIAL)

ESTA PERMITIDO COMPARTIR Y ADAPTAR SIEMPRE QUE SE RECONOZCA LA AUTORÍA DE LA OBRA ORIGINAL DE FORMA ADECUADA Y NO SE UTILICE CON PROPÓSITOS COMERCIALES. EN EL CASO DE CREARSE UNA OBRA DERIVADA, ÉSTA SE DEBERÁ COMPARTIR BAJO LA MISMA LICENCIA (BY-NC-SA)

ÍNDICE

Nota Editorial	5
DE VARSOVIA A MONTREAL: UN VUELO EXPRÉS POR LA EVOLUCIÓN DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO de Renato Dario Pezoa Huerta	7
LA HIDROVIA, EL SURGIMIENTO DE LA REGION CENTRO Y EL IMPULSO INTERPROVINCIAL AL COMERCIO INTERNACIONAL: A 30 AÑOS DE QUE LAS REGIONES ADQUIRIERAN RANGO CONSTITUCIONAL, Y A 24 AÑOS DEL ACTA DE LUJÁN de Miguel Ángel de Marco (h)	15
CAFÉ & COMEX: UNA EXPERIENCIA INNOVADORA EN LA EDUCACIÓN SUPERIOR Y EL COMERCIO INTERNACIONAL de María Fernanda Gazzo & Mariana Echeverría.....	21
TRANSFORMACIÓN DE JEANS DESCARTADOS CON UN ENFOQUE DE ECONOMÍA CIRCULAR de Belky Nerea Orbes Revelo & Sara Abigail Enríquez Rosero	30

NOTA EDITORIAL

El año 2024 tiene una importante relevancia para el sistema universitario dado que se conmemora el 75 aniversario de su gratuidad, evento que no es otra cosa que la reivindicación de la universidad pública dentro del sistema educativo nacional, donde el contexto adverso desde lo político, económico y cultural asume gran protagonismo. En este sentido, seguimos trabajando en la divulgación del conocimiento.

Las dinámicas globales están en movimiento y desde el punto de vista local se ha iniciado un proceso de desregulación para el comercio internacional que retoma las discusiones entre qué es el libre comercio, el comercio regulado y un proteccionismo en donde hay sectores que comienzan a hacer sentir su voz frente a la flexibilización en términos de importaciones, utilizando términos como competencia desleal y la defensa de la industria nacional.

nos referimos a la cadena de pagos, la existencia de múltiples tipos de cambios, financieros en su mayoría, y que a fines de 2024 lo que se conoce como “cepo” se aproxima su fin, ha sido un año muy particular para el comercio exterior argentino. Esto, junto a las últimas medidas tendientes a flexibilizar los límites para los envíos /courier internacionales, ha dado lugar a un aumento en la demanda de artículos importados.

Finalmente, hay proceso de carácter geopolítico y económico que no podemos dejar de mencionar y que tiene dos ejes: por un lado, las elecciones en los Estados Unidos de América que ha dado como ganador a Donald Trump para un segundo mandato, con una posición diferente a su primero, lo que implica repercusiones en el marco de las relaciones internacionales. En el plano regional, el principal socio comercial de Argentina, Brasil, no sólo ha devaluado su moneda (el Real) respecto al dólar; sino que también busca alianzas con otros actores en forma individual, dejando relegado a nuestro país en esas negociaciones. Si bien el Mercosur debería actuar

como bloque; tal como es el caso de los recientes acuerdos comerciales con la Unión Europea, hacia el interior de éste cada cual “atiende su juego”.

Dejamos la puerta abierta a nuestra próxima publicación, invitándote a sumarte con tus trabajos de divulgación y accediendo a las pautas de presentación en COMERCIO 360 Revista Digital de Comercio Internacional, alojada en <https://www.comercio360.unlu.edu.ar/>

¡Hasta nuestra próxima publicación!

María Fernanda Gazzo

*Secretaria de Redacción
COMERCIO 360
Revista Digital de Comercio Internacional*

DE VARSOVIA A MONTREAL: UN VUELO EXPRÉS POR LA EVOLUCIÓN DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES DE DERECHO AERONÁUTICO

PhD (C) Renato Pezoa Huerta

Abogado; Pezoa & Cía. Abogados, Chile.

Resumen

El presente artículo, tiene por objeto, aplicando metodología cualitativa, de tipo bibliográfico, siguiendo el método deductivo con naturaleza descriptiva y exploratoria, determinar, a través de un recorrido histórico, los aspectos basales de los convenios internacionales que rigen la actividad aeronáutica, con un enfoque primordial en la armonización o uniformidad, la limitación de responsabilidad del transportista aéreo, y al mismo tiempo, la redistribución de los riesgos.

Palabras claves: Convenio de Montreal; Convenio de Varsovia; Protocolo de La Haya; Responsabilidad Aeronáutica; Uniformidad.

Abstract

The aim of this article is to determine the basic aspects of the international conventions governing aeronautical activity, with a primary focus on harmonisation or uniformity, the limitation of air carrier liability and, at the same time, the redistribution of risks, by applying a qualitative bibliographical methodology, following the deductive method of a descriptive and exploratory nature.

Key Words: Montreal Convention; Warsaw Convention; Hague Protocol; Aircraft Liability; Uniformity.

Previo a despegar, una introducción

El sistema de Derecho Aeronáutico, como disciplina jurídica independiente, principia con la adopción del Convenio de Varsovia (CDV) de 1929; fuente formal que entró en vigor el 13 de febrero de 1933. Posteriormente, fue objeto de una importante reforma, a través de la entrada en vigor del Protocolo de La Haya (HP), en el año 1955.

En 1961, rige el Convenio de Guadalajara (CGS), que amplió los derechos y responsabilidades del transportista contractual aeronáutico, haciéndose extensivas al transportista efectivo, ya que en la práctica se había desarrollado, desde 1929, de tal manera que el transportista efectivo podía ser uno distinto del transportista contractual, tanto si el transportista efectivo realizaba el transporte en todas las etapas, como en una o más de estas.

La evolución del sistema normativo de Derecho Aeronáutico, a nivel internacional, culminó en el Convenio de Montreal de 1999 (CM). Se firmó el día 28 de mayo de 1999.

El Convenio de Montreal, en palabras de su Preámbulo, pretendía “modernizar y consolidar el Convenio de Varsovia y los instrumentos conexos”. De hecho, consolidó seis instrumentos jurídicos diferentes, conocidos colectivamente como el “sistema” de Varsovia.

La palabra o locución “sistema”, era una especie de eufemismo, para lo que podría haber dado lugar a, al menos, cuarenta y cuatro permutaciones en lo que aspira a ser un sistema de derecho internacional uniforme. El CM pretendía “racionalizar” lo que se ha descrito como un método fragmentado e ineficaz de tratar globalmente los procedimientos de responsabilidad en caso de accidente aéreo. La fragmentación se encontraba principalmente en los diferentes límites de responsabilidad vigentes en las distintas partes del mundo. De ahí su necesidad de ser uniformados o armonizados.

Diferentes Límites de Responsabilidad

Algunos países no ratificaron la reforma del Protocolo de La Haya de 1955. En concreto, mantuvieron los límites de responsabilidad de Varsovia 1929, no porque

estuvieran satisfechos con estos últimos, sino porque no estaban de acuerdo ni con los de Varsovia 1929 ni con los del Protocolo de La Haya 1955.

No obstante, se arriba al Acuerdo de Montreal de 1966, que establecía límites superiores a los de 1929 y 1955. No obstante, muchos demandantes de diferentes nacionalidades intentaron ante los tribunales, con cierto éxito, pasar por encima del límite de 1966, ya que éste seguía considerándose demasiado bajo.

En 1966, se firmó el Acuerdo entre transportistas sobre responsabilidad de los pasajeros, del que eran parte la mayoría de los principales transportistas del mundo. La responsabilidad del transportista era estricta hasta 100.000 Derechos Especiales de Giro. Por encima de esa cifra, el transportista era responsable de la pérdida accidental probada, a menos que pudiera establecer la defensa de negligencia contribuyente por parte del demandante, prevista en el artículo 20 del Convenio de 1966. La disposición del Convenio de 1966 es la precursora de la disposición correspondiente del Convenio de Montreal, establecida en su artículo 21, que está en vigor actualmente.

Razones para una Reforma

Armonización

Uno de los principales objetivos de los Convenios en examen, al igual que el de otras fuentes materiales y formales de Derecho Internacional del transporte, es la armonización o uniformidad de la legislación. Hasta la entrada en vigor del Convenio de Varsovia, la armonización de los límites de responsabilidad no se había producido, principalmente debido a la percepción, en muchos sectores de la industria aeronáutica, de que los límites de responsabilidad eran demasiado bajos, con el resultado de que, en la década de los noventa, todo el sistema del Convenio de Varsovia se convirtió en un sistema de responsabilidad limitada.

Redistribución de los riesgos

Por un lado, la percepción de que los límites eran demasiado bajos se vio influida por el mayor valor que se dio a la vida y la integridad física, como garantías o derecho fundamentales de las personas a lo largo del siglo XX.

Mientras que, en la década de los años 30, sólo las personas con un patrimonio cuantioso podían permitirse viajar en avión, y que, para ellos y sus herederos, la cuantía de la indemnización no era motivo de preocupación, los niveles realistas de reparación indemnizatoria sólo se convirtieron en un problema en el mundo del turismo de masas de la posguerra.

Por otra parte, la razón principal del límite monetario relativamente bajo del Convenio de Varsovia 1929, ya no se aceptaba en los años cincuenta. En 1929, se trataba de la protección necesaria de una industria financieramente débil.

Se pensaba que el límite permitiría a las compañías aéreas atraer capital que, de otro modo, se desincentivarían por el temor de la ocurrencia de un accidente catastrófico. Las aerolíneas podrían obtener primas de seguro a niveles sumamente asequibles. Los pasajeros de 1929 eran personas adineradas que podían asegurarse fácilmente, y si es que, de hecho, se molestaban realmente en hacerlo.

En general, el pasajero de la era Montreal 1999, era una persona totalmente distinta, como lo es hoy, el pasajero de 2024; para las compañías aéreas bien gestionadas de la década de los 90, cuando se redactó el Convenio de Montreal, el coste del seguro de una aeronave de fuselaje ancho era inferior al 1% de los costes de explotación y, para algunas de las aeronaves más grandes, incluso menos.

Un grupo de estudio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), creado para preparar, lo que se convirtió en el proyecto del Convenio de Montreal, llegó a la conclusión de que elevar los límites de responsabilidad, de la forma en que finalmente se hizo, era un error. De hecho, existía la opinión de que, una vez que el Convenio de Montreal hubiese entrado en vigor, habría menos reclamaciones judiciales; la responsabilidad sería más predecible, y los costes de las primas de los seguros incluso podrían bajar. Para los intereses de la carga, los límites han sido normalmente un problema menor.

Muy conscientes de los límites del Convenio, los interesados de la actividad aeronáutica han tendido a confiar en el seguro, como principal medio de indemnización o compensación por los daños, pérdidas o retrasos que pueda sufrir la carga. Sin embargo, durante la década de 2010, e inclusive durante la pasada pandemia derivada de la propagación del Covid 19, para muchas aerolíneas, la insolvencia volvió a ser una amenaza.

Los intereses de los transportistas aéreos

La necesidad de una reforma, sobre todo en materia de límites uniformes de responsabilidad, fue ampliamente aceptada por más de 147 Estados, hacia el año 1999. En los años 90, los transportistas aéreos estaban motivados, en primer lugar, por el temor a que el sistema del Convenio de Varsovia se rompiera si no se llegaba a un acuerdo general y universal sobre los puntos problemáticos, en particular los límites de responsabilidad. En segundo lugar, la mayoría de los transportistas querían un régimen que complaciera mejor a sus clientes.

El cliente pertinente no era el comerciante que podía perder la carga, sino el pasajero que podía perder la vida o ver dañada su integridad física. Se consideraba que a los transportistas no les interesaba verse inmersos en largas disputas con los pasajeros sobre asuntos que determinar su asunción de responsabilidad.

No obstante, en el año 2000, se observó con pesar que el proyecto de Convenio de Responsabilidad, ya no era beneficioso para las compañías aéreas. Es un Convenio *pro* pasajeros y consumidores. De hecho, el Preámbulo del Convenio reconoce la importancia de garantizar la protección de los intereses de los consumidores en el transporte aéreo internacional, y la necesidad de una compensación equitativa basada en el principio de restitución. Esto se describió en su momento como "el principio clave que impregna todo el Convenio".

El Régimen de Montreal

Límites

En caso de muerte o lesiones de los pasajeros, la responsabilidad del transportista aéreo es ilimitada. Sin embargo, si la suma reclamada supera el límite de 100.000 DEG, el transportista puede seguir siendo responsable sin límite, pero puede quedar eventualmente liberado o exonerado, sí y solo sí demuestra la ausencia de culpa, o que ésta fue únicamente culpa de un tercero. Se trata de un límite, en el sentido del límite de la responsabilidad objetiva: es la línea en la que la responsabilidad deja de ser objetiva y pasa a basarse en la culpa, aunque con una inversión de la carga de la prueba habitual. Uno de los objetivos del sistema de dos niveles, era tener en cuenta la diversidad de circunstancias socioeconómicas, y la variación del coste de la vida en las distintas partes del mundo. Aunque la variación

del coste de la vida en las distintas partes del mundo puede no ser la misma ahora que en 2000, el objetivo subyacente se mantiene.

Una de las objeciones la uniformidad del Derecho mediante convenios, es que el proceso de modificación es lento y engorroso: una vez alcanzado el acuerdo original, el régimen está escrito “en piedra”, y es prácticamente impermeable a los vientos del cambio. Para hacer frente a este tipo de objeciones, el artículo 24 del Convenio de Montreal prevé un mecanismo de revisión de los límites, esto es, la característica más susceptible de quedar desfasada, y este mecanismo se ha puesto en marcha desde la entrada en vigor del CM. Ello se justifica por el hecho de que el derecho de los tratados acepta que una práctica clara y concordante en el marco de un tratado, puede establecer la interpretación de las disposiciones de un tratado, y permitir así que se adapten a los tiempos actuales.

Racionalización

Un régimen de responsabilidad que es objeto de litigios constantes no funciona como debería. La preocupación por complacer a los pasajeros ha dado lugar a un régimen que no sólo tiene límites más aceptables, sino que también, es en su mayor parte, es más sencillo. Si hay una reclamación, se ha facilitado que los pasajeros puedan hacerla valer ante los tribunales. El régimen de responsabilidad del Convenio de Montreal es más sencillo en dos aspectos principales.

En primer lugar, la defensa de todas las medidas necesarias, disponible en las acciones por daños de todo tipo, sólo está disponible en el Convenio de Montreal, para las acciones por daños ocasionados por retrasos.

En segundo lugar, el incumplimiento de los límites de responsabilidad por dolo o imprudencia, posible en todos los casos, se ha restringido a los casos relativos al equipaje (no a la carga) y al retraso (no a la muerte o lesiones) de los pasajeros. No sólo es posible plantear la cuestión con menos frecuencia, sino que se espera que los demandantes quieran hacerlo con menos frecuencia.

La simplificación de los procedimientos va unida a la simplificación del contenido, de forma adecuada, a un modo de transporte que se comercializa por su rapidez. En concreto, el Convenio de Montreal facilita la emisión electrónica de billetes



sin papel, lo que proporciona un mejor servicio al agilizar la facturación, algo que agrada a la mayoría de los pasajeros.

Referencias

Barroilhet, C.; Díaz, A. (2023) *Derecho del Transporte*. Valencia: Tirant lo Blanch.

Lecaros, J. M. (2012) *La Responsabilidad Civil y la Actividad Aeronáutica*. Santiago de Chile: Librotecnia.

Losada, F. (2018) *Derecho del Transporte*. Buenos Aires: Astrea.

Pezoa, R (2021). “La noción de uniformidad en el derecho internacional del transporte y especialmente en el derecho marítimo” in *Revista Internacional de Derecho de la Universidad Norbert Wiener*, Lima: diciembre de 2021, Vol. 2, Nº 2.

LA HIDROVIA, EL SURGIMIENTO DE LA REGION CENTRO Y EL IMPULSO INTERPROVINCIAL AL COMERCIO INTERNACIONAL

“A 30 AÑOS DE QUE LAS REGIONES ADQUIRIERAN RANGO CONSTITUCIONAL, Y A 24 AÑOS DEL ACTA DE LUJÁN”

Miguel Ángel De Marco (h)

Director del Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales. IDEHESI-CONICET

El bregar de las provincias del litoral argentino por disponer de condiciones favorables a la navegabilidad de los ríos interiores, en especial el Paraná y Uruguay, es secular, y por eso, el 15 de agosto de 1998, cuando se firmó el Tratado Interprovincial de Integración Regional entre Córdoba y Santa Fe, en la ciudad de San Francisco, se determinó que entre las primeras acciones a cumplir se encontraba la de garantizar el dragado y balizamiento del río Paraná por considerar que ello consolidaría a la flamante región y daría una connotación emblemática a la definición y consecución de los intereses regionales de cara al siglo XXI.¹

Reafirmando este eje, el 6 de abril de 1999, en ocasión de que los gobernadores de Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba, rubricaran en Paraná la firma del Tratado de Incorporación de la provincia de Entre Ríos a la Región Centro, el mismo fue interpretado como un paso decisivo para el corredor bioceánico del Mercosur que, con la utilización de la Hidrovía, dinamizaría la economía. Por eso Obeid manifestó: “Seremos lo que logremos hacer de nuestros ríos” y que de esa manera el Paraná sería “un símbolo de unión inseparable”.²

Desde entonces, la Hidrovía pasó a ser uno de los ejes prioritarios de la Región Centro. En tanto que el dragado hasta Santa Fe -y no sólo hasta las terminales de Puerto San Martín, (tal como ha anunciado el gobierno nacional para la próxima

¹ Diario El Litoral, de Santa Fe, 15 de agosto de 1998.

² Mensaje del gobernador Jorge Obeid en el acto de Integración de la provincia de Entre Ríos al Tratado de Integración Regional, publicación oficial, 1999.

licitación)- y el ingreso desde el río Paraná al puerto de la capital fue, en su momento, uno de los aspectos más aglutinantes de la dirigencia santafesina desde principios de siglo XX. (De Marco, 2022)

La institucionalización de las regiones cobró enjundia hace 30 años, cuando la reforma constitucional de 1994 adoptó como una de sus ideas fuerzas el fortalecimiento del federalismo, y por eso abrió la posibilidad de conformación de acuerdos regionales entre las provincias, sólo para el cumplimiento de fines limitados: “el desarrollo económico y social”, y no como una forma de descentralización política (Hernández, 1999, p. 76).

Al decir del constitucionalista Pedro J. Frías, la constitución histórica puso su acento en un federalismo de integración y la reforma constitucional de 1994 lo complementó con criterios de concertación y negociación, subsidiaridad y solidaridad federal (Frías, 1994, p.1); recogiendo lo que había sido la práctica institucional en la materia, y receptando lo preceptuado por el Consejo para la Consolidación de la Democracia, entre 1983 y 1989, y consideraciones establecidas en 1990 el Acta de Reanimación de Luján (Maqueda, s/f, s/p).

Mencionado documento puede consultarse en la versión manuscrita de la legislatura bonaerense. Fue suscrita entre el entonces presidente de la República, Carlos S. Menem y gobernadores de distintas provincias, estableciendo que uno de los objetivos del acuerdo era: “Impulsar el desarrollo de un federalismo de concertación, entre otros medios, a través de la formalización de acuerdos interjurisdiccionales que constituyan regiones” y “reconocer el derecho de las provincias a realizar gestiones y acuerdos internacionales para satisfacción de sus intereses locales, sin lesionar las atribuciones constitucionales que en política exterior le corresponde al Estado Nacional”.³

Aquella precursora reunión celebrada en la ciudad de Luján, en este último punto, se dio en un contexto propicio para las experiencias de regionalización que luego se vincularon con otras transfronterizas dando origen a nuevos o fortaleciendo

³ Ley 11163 de la Cámara de Senadores y Diputados de la Provincia de Buenos Aires, acta manuscrita. Aprobando el Acuerdo de Reafirmación Federal firmado en la ciudad de Luján, el 24 de mayo de 1990, en <https://normas.gba.gob.ar/documentos/VWW2btYV.pdf>

los ya existentes emprendimientos de carácter bi o multinacional como GEICOS, CRECENEA/CODESUL, ATACALAR, ZICOSUR, entre los más importantes (Colacrai-Zubelzu, 1998).

El proceso de reafirmación federal y regionalización fue contemporáneo, por lo tanto, como ya se adelantó, al “Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná Puerto Cáceres-Nueva Palmira”, de la mano de las gestiones de actores públicos y privados, interpretado como una pieza clave de la integración de los países de la cuenca del Plata (Brasil, Paraguay, Bolivia, Uruguay y Argentina), ya que apuntaba a la modernización de la Vía Navegable Troncal, y a la necesidad de satisfacer la expansión de la frontera y rindes (por innovaciones tecnológicas) de graneles como la soja, producto motor de la hidrovía. El gobierno argentino comenzó a trabajar en 1993 en los pliegos para llamar a licitación pública nacional e internacional para el dragado y señalización desde Santa Fe al mar. Finalmente, culminada la misma y adjudicada la obra a favor del Consorcio Hidrovía S. A., integrados por las firmas Jan De Nul, Kocourek, Horacio Albano Ingeniería y Construcciones y Emepa, se firmó el contrato de concesión, el 20 de febrero de 1995. Al día siguiente se realizó el acto de inicio de las obras, en Rosario, frente al Monumento Nacional a la Bandera.⁴ A principios de 1997. Se estaba en condición de habilitar las obras de dragado del Paraná, que permitirían el acceso de barcos con una profundidad de 32 pies desde Buenos Aires, por el Canal Emilio Mitre. La noticia fue celebrada como un hecho trascendente para el Mercosur y por eso el acto inaugural se realizó en Buenos Aires, con la asistencia de los presidentes de Argentina, Uruguay y Paraguay, anunciando formalmente la concreción de la primera etapa del dragado.⁵

El gobernador de la provincia de Santa Fe, Jorge Obeid, acompañado por el vicegobernador Gualberto Venesia, y los integrantes del gabinete supieron sacar provecho de la coyuntura favorable y no vacilaron en demostrar un especial empeño para articular políticas tendientes a situar a la provincia en un rol de protagonista en

⁴ La Capital, 22 de febrero de 1995.

⁵ La Capital, 12 de febrero de 1997.

procesos como la Región Centro, el Mercosur y la Hidrovía. En la “5a Reunión del crecenea-codesul”, de 1997, convocada en Puerto Iguazú por los gobernadores de las provincias de argentinas de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Formosa y Misiones, y de los estados del Brasil de Río Grande del Sur, Santa Catarina, Paraná y Mato Grosso del Sur, se le otorgó un carácter de foro permanente, más allá de las reuniones bianuales.⁶ Los nueve mandatarios presentes representaban a una región que involucraba, en su conjunto, un área aproximada de 1.500.000 kilómetros cuadrados, con 35 millones de habitantes y un PBI del 20% del total del Mercosur. El federalismo que campeaba en aquel entonces fue entendido como un hito de voluntad y reafirmación en la defensa de los intereses regionales frente a ciudades estado como Buenos Aires y San Pablo.⁷

Prueba de la mencionada articulación público-privada alcanzada en Santa Fe fue la realización en la Bolsa de Comercio de Rosario de “La Primera Convención Nacional de Puertos y Primera Reunión de Autoridades Portuarias de la República Argentina”, celebrada el 12 de junio de 1997. Fue multitudinaria y representativa del sector, cuando apenas se cumplía un lustro de instrumentación de la Ley de Puertos. La institución reiteró que “el aspecto más sobresaliente del sistema hidroviario que se estaba concretando dentro del Mercosur era el hecho que facilitaría la desconcentración del comercio en las grandes metrópolis y brindaría progresos a amplias áreas interiores del país”, mejorando la calidad de vida de la población.⁸

Tanto “el impulso hidroviario” como el de “regionalización” alcanzaron su mayor auge hacia 1997 pero luego ambos procesos comenzaron a resentirse por la combinación de acontecimientos internacionales y locales: La crisis económica internacional; la pérdida de interés de Brasil en conectar sus regiones internas del Mato Grosso por haber terminado las obras de infraestructura para sacar dicha producción por sus puertos atlánticos (Boscovich, 1999); la firme postura de los ambientalistas preocupados por el impacto ambiental de la hidrovía sobre el Pantanal

⁶ Memoria y Balance de la Bolsa de Comercio de Rosario, 1998, pp. 14-161.

⁷ Memoria y Balance de la Bolsa de Comercio de Rosario, 1997, p. 57.

⁸ Ibidem, p.59.

(Wantzen y otros 1999); el desgaste del oficialismo en el poder signado por denuncias de casos de corrupción, y un creciente malestar económico interno, entre otros aspectos, etc.

Un par de años después de la gran crisis económica, política y social que se abatió en Argentina en el año 2001, se concretaron las gestiones para la profundización de la Vía Navegable Troncal a 34 pies, desde el océano a Puerto San Martín, y a 25 pies hasta Santa Fe. Entre 2010 y 2012, se concretaría el dragado entre Santa Fe y Confluencia, a 12 pies, entre 2010 y 2012. En la primera década del siglo XXI también se produjo el relanzamiento y consolidación de la Región Centro, enfatizando en la conveniencia de lograr la inserción nacional e internacional deseada. En lo que respecta a este último punto, en marzo de 2005 se concretó la primera misión comercial de autoridades y empresarios a las ciudades chinas de Pekín y Shangai, concretándose negociaciones y exportaciones. Luego, en abril de 2006 se efectuó una misión comercial a Sudáfrica, y otra a la Federación de Rusia (Nicotra, 2007).

Referencias

- Boscovich, N. (1999). Geoestrategia para la integración regional. Ciudad Argentina.
- Colacrai, M., & Zubelzu, G. (1998). El creciente protagonismo externo de las provincias argentinas. En AAW (Ed.), La política exterior argentina 1884/1997 (pp. XX-XX). Ediciones Cerir.
- De Marco, M. A. (2022). Hidrovía, plataforma competitiva para el desarrollo, del siglo XIX al XXI. Editorial Cilsa/Idehesi-Conicet.
- Frías, P. J. (1994, 4 de octubre). El federalismo en la reforma constitucional. La Ley.
- Hernández, A. M. (1999). El tratado de integración regional entre Córdoba y Santa Fe. Cuaderno de Federalismo, N. XII, 76. Instituto de Federalismo de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba.
- Nicotra, N. R. (2007). La Región Centro. En M. A. De Marco & N. R. Nicotra (Eds.), Región Centro, integración, el desafío del siglo XXI. Ministerio de la Producción de la Provincia de Santa Fe.
- Wantzen, K. M., Da Silva, C., Maimoni Figueiredo, D., & Miglacio, M. C. (1999). Impactos recientes de la navegación en el río Alto Paraguay. Revista Boliviana de Ecología, 6, 175–182.

CAFÉ & COMEX: UNA EXPERIENCIA INNOVADORA EN LA EDUCACIÓN SUPERIOR Y EL COMERCIO INTERNACIONAL.

María Fernanda Gazzo

Área de Estudios de la Mujer en Comercio Internacional (AEMCI), Observatorio de Comercio Internacional (OCI) del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján (UNLu). fgazzo@unlu.edu.ar . ORCID <https://orcid.org/0009-0000-5260-7515>

Mariana Laura Echeverría

Área de Estudios de la Mujer en Comercio Internacional (AEMCI), Observatorio de Comercio Internacional (OCI) del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján (UNLU) echeverriamarianal@gmail.com



Fuente: AEMCI – OCI - UNLu

Resumen

En el panorama del comercio internacional y la logística, las mujeres están desafiando estereotipos, enfrentando desafíos y liderando el camino hacia un futuro más inclusivo y equitativo.

El podcast organizado por el AEMCI del OCI - UNLu explora este tema apasionante, destacando el papel fundamental que las mujeres desempeñan en estos sectores vitales de la economía global.

Durante décadas, el comercio y la logística han sido dominados por hombres. Sin embargo, las mujeres han irrumpido en estos campos, demostrando su valía y capacidad para sobresalir en roles que históricamente les han sido negados. Desde la gestión de cadenas de suministro hasta el transporte internacional, las mujeres están ocupando roles clave y generando un impacto significativo.

El podcast examina las historias inspiradoras de mujeres que están liderando el cambio en el mundo del comercio y la logística. Desde emprendedoras que han establecido sus propias empresas de importación y exportación hasta ejecutivas que ocupan puestos de alto nivel en multinacionales del transporte, estas mujeres están desafiando las expectativas y demostrando que el género no determina el éxito en estos campos.

Palabras claves: Comercio Exterior; comunicación; experiencias; desarrollo profesional

Introducción

La contingencia sanitaria mundial COVID- 19 dejó como experiencia en el campo de la educación superior, la imperiosa necesidad de redefinir las estrategias de enseñanza y aprendizaje con abordajes innovadores, creativos y amigables para que las actividades áulicas sean significativas. Frente a ello, se empezó a producir material episódico de archivos multimediales digitales (Podcast) para transmitir prácticas, novedades y tendencias en el campo del COMEX.

El desafío consistió en identificar y desarrollar temas actuales en el campo experto, realizando un recorrido teórico y práctico de las principales tendencias del COMEX en Argentina y el mundo con perspectiva de género y convertirlas en contenidos de las diversas materias de la carrera.

Para ello se hizo necesario impulsar una estrategia multimedial como herramienta pedagógica y didáctica centrada en un tema experto y así recuperar las experiencias de las mujeres vinculadas al COMEX y los diferentes espacios logísticos. La propuesta se encuentra alojada en **RadiOCI Podcast** en **Spotify**:
<https://open.spotify.com/show/3gyrwsZ75x9Esgvi61gXld?si=d658183e5d4b4ac3>

Desarrollo

Existen podcasts sobre una diversidad de temas, que van desde temáticas deportivas, musicales, de entretenimiento, de ficción, periodísticas, etc. pero el uso de esta potente herramienta en contextos de enseñanza y aprendizaje aún no está muy extendido, sobre todo si se lo particulariza en el campo del comercio internacional.

A pesar del desarrollo reciente de proyectos acerca de cómo implementar esta herramienta con fines educativos, las experiencias en contextos de enseñanza han demostrado que los podcasts han aportado flexibilidad y dinamismo al permitir el acceso a la información sonora desde cualquier dispositivo, fijo y móvil, sumado a la administración personal del tiempo de escucha.

Siguiendo el pensamiento de Sánchez Linares (2021), la realización de este proyecto multimedial se presenta como una estrategia pedagógica y didáctica que no sólo ofrece un cambio de ritmo que permite mantener la atención de los estudiantes y activa la capacidad

de escucha, sino que revoluciona el panorama educativo al permitir una edición libre y horizontal de la información.

En otra línea, Solano Fernández (2010) sostiene que los participantes pueden utilizarlo para transmitir información, ideas, hechos y experiencias a los destinatarios, destacándose como ventajas la posibilidad de enriquecer el proceso de aprendizaje y la trayectoria académica, potenciando la atención y reflexión en los interesados, incrementando la satisfacción de los logros y reduciendo la ansiedad en el proceso formativo, brindando así comodidad para el acceso.

El Instituto para el Desarrollo de la Educación – Tecnológico de Monterrey, destaca los 5 beneficios de los podcasts como herramienta educativa, mencionando la posibilidad de impulsar diversas participaciones en el aula, a saber: reforzar el aprendizaje de otros idiomas; la disponibilidad al momento de la escucha; el establecimiento del vínculo entre docentes y estudiantes y, por último, la posibilidad de estimular el pensamiento crítico.

La importancia de promover el debate en un formato no tradicional invita a la reflexión y acerca la posibilidad de estimular este pensamiento crítico donde el abordaje del ejercicio profesional en comercio internacional con perspectiva de género es un tema de agenda.

Desde políticas que promuevan la igualdad de oportunidades hasta iniciativas que fomenten el desarrollo profesional de las mujeres, hay un amplio espectro de acciones que pueden tomarse para avanzar hacia la igualdad de género en estos sectores cruciales, particularmente en el campo de comercio internacional.

Es así como esta estrategia innovadora para una carrera tradicional y masculinizada, abre las puertas al conocimiento y rescata, en primera persona, las voces de las mujeres que abrieron y abren el camino del comercio y la logística.

Descripción de la experiencia innovadora

Caía el otoño de 2023, y tomando un café con Mariana en un bar de la ciudad de Campana, rememoramos los tiempos de estudiantes en la universidad y las formas en las que adquiríamos el conocimiento: los recuerdos fueron muchos... alegres y no tanto.

Cuando decíamos “no tanto” es porque nos referíamos a los diferentes contextos por lo que nos tocó formarnos en la tan golpeada educación pública de la República Argentina. Golpeada pero prestigiosa, ayer y hoy, y ese prestigio sin dudas se sostenía y se sostiene, por la calidad de sus profesores.

Nos graduamos, pasaron los años y la mística sigue en pie. Estamos orgullosas de nuestra universidad (como reza su slogan - *#orgullosodenuestrauniversidad*) y ya con el segundo café, nos preguntamos ¿qué le podíamos devolver a la Casa de Altos Estudios que nos formó?

“Nos pensamos” estudiantes nuevamente y “nos trajimos” con la velocidad de un flash a la actualidad: las preguntas seguían y sin dudarlo, aparecieron en nuestras mentes las horas sentadas en el aula, tomando apuntes a mano alzada, con la velocidad de la luz y descontando que muchas ideas principales quedaban en el eco del aula... Claro que los que teníamos conocimientos de estenografía teníamos un valor agregado, por la rapidez que le asignábamos al apunte que luego había que “traducir” para compartir. Y así, el trabajo artesanal en equipo funcionaba y nos ilustraba.

La retrospectiva era romántica y añorada, pero está claro que hoy se encuentra en las antípodas del aprendizaje. Entonces repasamos mentalmente el recorrido que hacían y hacen los jóvenes de hoy, y la mejor forma de poner a su servicio nuestra experticia era a través de herramientas multimediales: *“¡un podcast, hagamos y podcast!”* y contemos nuestros saberes a estudiantes, colegas, profesores y público en general. Contemos cómo es hacer comercio internacional a partir de habilidades blandas y con perspectiva de género”. Así nació Café & ComEx.

Además de destacar los logros individuales, Café & ComEx explora los desafíos sistémicos que enfrentan las mujeres en el comercio y la logística.

Desde la brecha salarial hasta la falta de representación en puestos de liderazgo, existen obstáculos significativos que aún deben superarse. Sin embargo, a través de la colaboración, la educación y la defensa de la igualdad de género, se están realizando progresos para crear entornos laborales más inclusivos y equitativos.

El podcast también examina el papel del comercio y la logística en el empoderamiento económico de las mujeres en todo el mundo. Al proporcionar acceso a mercados globales y oportunidades comerciales, estos sectores pueden desempeñar un papel crucial en la mejora de los medios de vida de las mujeres y el impulso del desarrollo económico sostenible.

A través de entrevistas con expertas del sector, líderes empresariales e impulsoras de la igualdad de género, el podcast ofrece perspectivas valiosas sobre cómo podemos trabajar todas y todos juntos para crear un futuro donde las mujeres prosperen en el comercio y la logística.

Desde políticas que promuevan la igualdad de oportunidades hasta iniciativas que fomenten el desarrollo profesional de las mujeres, hay un amplio espectro de acciones que pueden tomarse para avanzar hacia la igualdad de género en estos sectores cruciales.

La metodología y el trabajo del plan se encuentran estructurados en torno a 3 temporadas con los siguientes episodios:

Temporada 1 (2023)

- E1. ¿De qué hablamos cuando hablamos de ComEx?
- E2. Argentina: ¿dónde estamos parados?
- E3. Los actores que intervienen en escena.
- E4. Actores del sector.
- E5. Actores del sector privado.
- E6. Agentes: ¿Proveedores o Socios?
- E7. El rol del estado en las operaciones ComEx.
- E8. ¿Por qué pertenecer a un bloque económico?
- E9. Mercosur: “mi lugar, tu lugar, nuestro lugar”.
- E 10. ¿Qué nos dejó la Temporada 1 de Café y ComEx?

Temporada 2 (2024: en proceso de producción y grabación)

- E1. Incoterms: ¿Ficción o realidad?
- E2. Zonas aduaneras.
- E3. Regímenes especiales.
- E4. “No voy en tren, voy en avión”
- E5. Re-recargados.

- E6. Operación Impo I.
- E7. Operación Impo II
- E8. Verificación aduanera
- E9. Operación Expo.
- E10. Paquetería Internacional (Courier)
- E11 ¿Qué nos dejó la Temporada 2 de Café y ComEx?

Temporada 3 (2024: en proceso de producción y grabación): “Café y amigas del ComEx”.

- E1. La inserción laboral de la mujer en carreras no tradicionales.
- E2. El desarrollo de los parques industriales y el sector ComEx.
- E3. La gerencia comercial naviera en la República Argentina
- E4. La importancia de la logística internacional.
- E5. La red de Mujeres ComEx en Argentina y la región.

Resultados

Para la realización de cada episodio de la primera temporada, se coordinaron encuentros presenciales y virtuales con las participantes, siguiendo la misma modalidad para la temática prevista en la producción de contenidos y temporadas siguientes.

Dada la amplitud de temas, las plataformas de comunicación (Zoom o Meet) permitieron que colegas geográficamente distantes, tanto a nivel local, regional como internacional encuentren un espacio para el diálogo y el intercambio.

Evaluados los resultados de la primera temporada, nos encontramos con que los y las oyentes demandaban más tiempo de audición (actual 20 minutos), considerando que la temática era muy interesante y su abordaje muy amigable, invitando a una mayor durabilidad episódica.

Por otra parte, y viendo el interés puesto por las mujeres que estudian la licenciatura en Comercio Internacional y lo que dejaban manifestado en las redes sociales respecto de la necesidad de crear un espacio de diálogo es que, desde el AEMCI, se organizó el taller “Mujer, Profesión y ComEx” teniendo como objetivo brindar elementos teóricos y prácticos

que permitan la identificación y el abordaje de las inequidades y desigualdades de género vinculados al comercio internacional, en el marco de los derechos humanos de las mujeres.

Culminada la experiencia de la Temporada 1 y en vías de las siguientes, podemos afirmar que la discusión no debe estar centrada en los cumplimientos exigidos por cupos y aspectos relativos al género. El debate deberá estar dado en el logro real de la equidad y el valor del ser/sentirse mujer frente a los permanentes desafíos que la sociedad del tercer milenio nos presenta.

Flyer #8M #aemci #mujeresqueinspiran



Fuente: AEMCI – OCI – UNLu
UNLu

Flyer “Mujer, Profesión y ComEx”



Fuente: Imagen de Internet. AEMCI – OCI -

Referencias

- García Bullé, S. (abril, 1 - 2019). Instituto para el desarrollo de la educación – Tecnológico de Monterrey – Observatorio. Recuperado el 8/3/24 Disponible en <https://observatorio.tec.mx/edu-news/cinco-beneficios-podcasts-educacion/>
- Sánchez Linares, E. (2021) *El podcast como herramienta educativa para la planeación escolar*. México. Recuperado el 6/3/24 Disponible en <https://www.gob.mx/aprendemx/prensa/el-podcast-como-herramienta-educativa-para-la-planeacion-escolar?idiom=es>
- Solano Fernández, M. I. *Aprendiendo en cualquier lugar: el podcast educativo*. Revista de Medios y Educación, Nro. 36, enero de 2010, p.p 125 - 139 Universidad de Sevilla, Sevilla, España

TRANSFORMACIÓN DE JEANS DESCARTADOS CON UN ENFOQUE DE ECONOMÍA CIRCULAR

Belky Nerea Orbes Revelo.

Investigadora independiente. Ipiales, Colombia

Email: (belkyo@gmail.com). ORCID id. <https://orcid.org/0000-0003-3285-9437> | Google Scholar

Profile. <https://scholar.google.com/citations?user=U2aD1KQAAAAJ&hl=es>

Sara Abigail Enríquez Rosero.

Fundación Wasmu, Coordinadora de proyectos. Ibarra, Ecuador

Email: (sarabrodriguez@gmail.com). ORCID id. <https://orcid.org/0009-0007-8842-8026>

Resumen

La presente investigación examina estrategias innovadoras para la transformación de jeans desechados, adoptando un enfoque de economía circular en la industria textil. El objetivo principal es analizar la viabilidad técnica, el impacto ambiental y el potencial económico de los procesos de reutilización y upcycling de denim, con énfasis en la creación de nuevos productos y la generación de empleo, particularmente para mujeres en situación de vulnerabilidad.

La metodología empleada se basa en el enfoque de residuo cero, aplicando los principios de Cradle to Cradle (C2C) en el diseño y producción. Se implementó un proceso que incluye la recolección de jeans donados, clasificación, lavado, diseño de nuevos productos, corte, ensamblaje y control de calidad. La investigación se llevó a cabo en la Provincia de Imbabura, Ecuador, en colaboración con la Fundación Wasmu, que logró recolectar 345 jeans de diversas características.

Los resultados obtenidos evidencian un creciente interés en la circularidad del denim, con desarrollos significativos en la creación de nuevos productos basados en la reutilización. Se identificaron métodos efectivos para el desensamblaje y transformación de jeans, contribuyendo a la optimización de los procesos de reciclaje. El análisis destaca los desafíos técnicos y logísticos para la implementación a mayor escala, subrayando la necesidad de estandarización en los procesos y la importancia de crear productos que minimicen el desperdicio.

Las conclusiones enfatizan el potencial para generar empleo verde, particularmente a través de la participación de mujeres en el diseño y la producción de nuevos productos. Esta iniciativa no solo impulsa la innovación continua y la inversión en tecnologías sostenibles, sino que también aspira a lograr una transformación significativa en los patrones de producción del sector textil.

Palabras claves: Economía Circular; Demin; emprendimiento; transformación; reutilización.

Abstract

This research examines innovative strategies for the transformation of discarded jeans, adopting a circular economy approach in the textile industry. The main objective is to analyze the technical feasibility, environmental impact and economic potential of denim reuse and upcycling processes, with emphasis on the creation of new products and employment generation, particularly for women in vulnerable situations.

The methodology used is based on the zero waste approach, applying Cradle to Cradle (C2C) principles in design and production. A process was implemented that includes the collection of donated jeans, sorting, washing, new product design, cutting, assembly and quality control. The research was carried out in the Province of Imbabura, Ecuador, in collaboration with the Wasmu Foundation, which collected 345 jeans of different characteristics.

The results obtained show a growing interest in the circularity of denim, with significant developments in the creation of new products based on reuse. Effective methods for the disassembly and transformation of jeans were identified, contributing to the optimization of recycling processes. The analysis highlights the technical and logistical challenges for implementation on a larger scale, underlining the need for standardization in processes and the importance of creating products that minimize waste.

The conclusions emphasize the potential for generating green jobs, particularly through the participation of women in the design and production of new products. This initiative not only drives continuous innovation and investment in sustainable technologies, but also aims to achieve a significant transformation in the production patterns of the textile sector.

Keywords: Circular Economy, demin, entrepreneurship, transformation, reuse.

Introducción

La industria textil, particularmente el sector del denim, enfrenta desafíos significativos en términos de sostenibilidad y manejo de residuos. Según (Ellen MacArthur Foundation, 2017), en los últimos 15 años la producción global de ropa se ha duplicado observándose una tendencia creciente hacia la desechabilidad de las prendas. Este fenómeno denominado moda rápida ha llevado a un aumento considerable en la generación de residuos textiles, incluyendo los jeans desechados, que representan una preocupación ambiental creciente.

Por lo tanto, con la economía circular emerge como una solución prometedora para abordar esta problemática. Según (Kirchherr et al. 2017) definen la economía circular como un sistema económico que reemplaza el concepto de "fin de vida" por el de reducción, reutilización, reciclaje y recuperación de materiales en los procesos de producción, distribución y consumo. En el contexto de los jeans desechados, este enfoque ofrece oportunidades para transformar lo que tradicionalmente se consideraba residuo en recursos valiosos para la creación de nuevos productos.

La reutilización y el upcycling de denim no solo representa una oportunidad para reducir el impacto ambiental de la industria textil, sino que también abre nuevas vías para la innovación y el desarrollo económico. (Paras et al. 2019) señalan que las técnicas de upcycling pueden agregar valor a los productos textiles desechados, creando nuevas corrientes de ingresos y fomentando la creatividad en el diseño de productos.

Sin embargo, la implementación de estrategias de economía circular en la transformación de jeans descartados enfrenta varios desafíos. (Sandin y Peters. 2018) identifican barreras técnicas, económicas y sociales que deben superarse para lograr una adopción generalizada de estas prácticas. Entre estas se encuentran la necesidad de desarrollar reprocesamiento de desechos textiles, así como existe rutas de reciclaje de textiles en la mayoría de los casos, downcycling. Los textiles para el hogar se reutilizan para obtener, por ejemplo, productos de supra reciclaje y cambiar

las percepciones de los consumidores sobre los productos elaborados a partir de materiales reutilizados.

La presente investigación se propone explorar las estrategias innovadoras para la transformación de jeans descartados bajo un enfoque de economía circular, con un énfasis particular en la creación de nuevos productos. Se busca analizar las metodologías actuales de reutilización y upcycling de denim, evaluando su viabilidad técnica, impacto ambiental y potencial económico. Además, se pretende identificar oportunidades para el desarrollo de nuevos productos que maximicen el valor de los jeans descartados y minimizar así su desperdicio.

La relevancia de esta investigación radica en su potencial para contribuir tanto al conocimiento teórico como a la aplicación práctica de principios de economía circular en la industria textil en la provincia de Imbabura. Como señalan (Niinimäki et al. 2020), la transición hacia un sistema de moda circular requiere minimizar el desperdicio. Muchas formas de reciclaje textil existen tanto para preconsumo como para residuos posconsumo. Por lo tanto, este estudio no solo busca aportar conocimientos sobre técnicas de transformación de jeans, sino también explorar cómo estas prácticas pueden integrarse en modelos de negocio sostenibles y contribuir a la generación de empleo verde, con un enfoque particular en el empoderamiento de las mujeres en el diseño y producción de nuevos productos.

Revisión de la Literatura

La industria de la moda, particularmente la producción de jeans enfrenta desafíos significativos en términos de sostenibilidad y gestión de residuos. La economía circular surge como un paradigma prometedor para abordar estos problemas, promoviendo la reutilización y transformación de prendas desechadas. Siendo así la economía circular en la industria textil implica un cambio de paradigma desde el modelo lineal tradicional "tomar-hacer-desechar" hacia un sistema que prioriza la reutilización, el reciclaje y la reducción de residuos del cual tiene un impacto negativo en el medio ambiente (Ellen MacArthur Foundation, 2017). En el contexto

específico de los jeans, la economía circular busca extender la vida útil y sus materiales, para aumentar aún más la reutilización minimizando el impacto ambiental y maximizando el valor económico (Sandin & Peters, 2018).

La transformación de jeans descartados puede abordarse desde diferentes perspectivas, incluyendo el reciclaje de fibras, el upcycling (reutilización creativa), y la remanufactura. Cada enfoque presenta sus propios desafíos y oportunidades en términos de viabilidad técnica, económica y ambiental (Paras et al., 2019), esto con el fin de considerarse como un instrumento para comprender cómo rentabilizar el proceso de rediseño.

Diferentes investigaciones en este campo han empleado una variedad de metodologías para abordar la transformación de jeans desechados. Un enfoque común de todas las etapas del ciclo de vida (ACV), desde la extracción de la materia prima, el procesamiento de materiales, la fabricación, el transporte, el uso, la reparación y el mantenimiento, el reciclaje y, finalmente, el final de la vida útil (análisis "de la cuna a la tumba") llegando a los procesos de transformación en comparación con la producción de jeans nuevos (Laitala et al., 2018).

Otro método frecuentemente utilizado es el estudio de caso, que permite examinar en detalle las prácticas de empresas y organizaciones que implementan estrategias de economía circular para jeans desechados. Por ejemplo, (Niinimäki et al. 2020) han adoptado modelos de negocio circulares, incluyendo programas de recolección y reciclaje de jeans debido a que se analizó para la producción de estas prendas tiene una huella hídrica más alta. Sin embargo, el reciclaje es complicado porque las prendas se fabrican con mezclas de fibras, que requieren separación y esto hace que se utilice procesos químicos y tecnológicos.

Los procesos de lixiviación para recuperar la fibra de un jean se hacen tan difícil debido a que contienen 80 algodón, 20 poliéster y colorantes, (Yousef et al., 2020). De ahí la elevada tasa de descarte de jeans que conlleva una necesidad de gestionar estos residuos de manera eficiente. Si bien una parte es destinada a la reutilización o

el reciclaje, es muy común que gran parte de estos se destinen a la comercialización en tiendas de segunda mano de países en desarrollo.

Un caso destacado es el de la marca holandesa MUD Jeans, implementó un modelo de economía circular basado en el leasing de jeans. Los clientes pueden alquilar jeans por un período, devolverlos para su reciclaje, y recibir un nuevo par. Este enfoque ha demostrado reducir significativamente el desperdicio textil y promover la reutilización de materiales (Beton et al., 2014).

Otro ejemplo relevante es el proyecto "Jeans Redesign" de la Fundación Ellen MacArthur, que reúne a marcas líderes de jeans para desarrollar pautas de diseño circular. Desde el año 2021 la industria puede impulsar la innovación en la transformación de jeans lo que demuestra que el diseño circular puede convertirse en la norma. (Ellen MacArthur Foundation, 2021).

A pesar de los avances, la transformación de jeans descartados enfrenta varios desafíos. La separación de fibras mixtas (algodón y elastano) es una de ellas, tal como lo describe (Bukhari et al., 2018). Proyectos de circuito cerrado tienen como objetivo crear hilo a partir de materiales usados, como jeans, calcetines, poliéster y zapatos. Para lo cual se necesita proyectos de clasificación en búsqueda de nuevos procesos buscan nuevos la selección y separación.

Además, la creación de cadenas de suministro inversas para la recolección y procesamiento de jeans usados requiere inversiones significativas en infraestructura y logística como lo hace los países Nórdicos, (Paras & Pal, 2018). Que realmente, ha implementado un modelo que ayuda a calcular el número de viajes en la cadena de valor de la ropa basada en la reutilización.

Sin embargo, para (Todeschini et al., 2017) se evidencia la creciente conciencia del consumidor sobre la sostenibilidad que está impulsando la demanda de productos circulares, la consolidación de plataformas de intercambio y

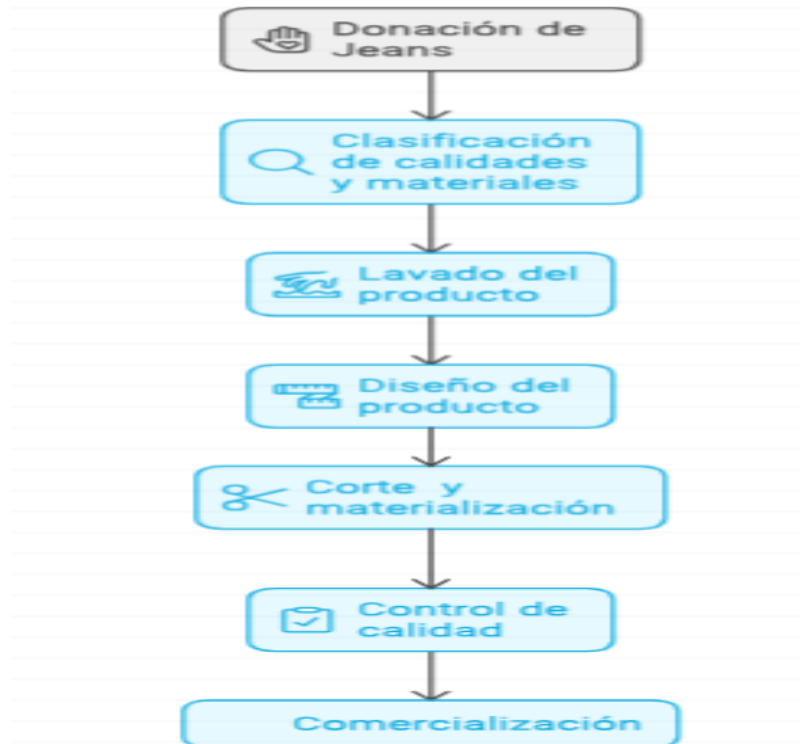
compartición, mientras que las regulaciones ambientales más estrictas incentivan a las empresas a adoptar prácticas más sostenibles.

Por lo tanto, los estudios revisados demuestran el potencial de diversos enfoques para reducir el impacto ambiental de la industria del denim y crear valor a partir de prendas desechadas con un enfoque de economía circular, representando un campo de investigación y práctica en rápida evolución. Sin embargo, se requiere más investigación para superar los desafíos técnicos y logísticos, así como para desarrollar modelos de negocio escalables que puedan implementarse a nivel global.

Materiales y Métodos

La metodología empleada para esta investigación es el método residuo cero, donde se diseñará 4 nuevos productos a partir de un Jean desechado, de tal manera que tendrá un enfoque metodológico donde se observará la estrategia de las mujeres emprendedoras en el proceso de diseño, que tendrá los siguientes pasos a seguir.

Figura 1. Proceso metodológico.



Fuente: Elaboración propia

Nota: Esta figura muestra el proceso metodológico en el que fue llevado esta investigación.

Como se observa en la figura Nº 1 ilustra las etapas del proceso de transformación de prendas de denim donadas a la Fundación Wasmu. Inicialmente, se lleva a cabo la recolección y almacenamiento de las prendas obtenidas por donación. Posteriormente, se procede a una meticulosa clasificación basada en color, tamaños y calidad del material. A continuación, las prendas son sometidas a un proceso de lavado. Seguidamente, se diseñan nuevos productos, considerando aspectos de funcionalidad y estética. Las prendas diseñadas son cortadas y ensambladas para conformar los productos finales. Por último, se realiza un riguroso control de calidad, asegurando el cumplimiento de los estándares establecidos y la aplicación del método de residuo cero. Una vez superadas todas las etapas, los productos están listos para su comercialización.

Igualmente, en esta investigación se aplica una metodología Cradle to Cradle (C2C), desarrollada por William McDonough y Michael Braungart, propone un enfoque holístico para el diseño y la producción que va más allá del reciclaje convencional, buscando crear sistemas que sean no solo eficientes sino también esencialmente libres de desechos (McDonough & Braungart, 2002).

Análisis y Resultados

La investigación se llevó a cabo en la Provincia de Imbabura, donde la Fundación Wasmu implementó una campaña de recolección de jeans con la comunidad. Como resultado, lograron obtener 345 jeans de diferentes tallas y calidades de material.

Este proyecto plantea aprovechar este textil desechado para su reutilización y la elaboración de nuevos productos. En el desarrollo de esta investigación, se observará cómo se lleva a cabo este proceso.

Figura 2. Procesos de producción.



Fuente: elaboración propia

La figura 2 muestra los diferentes procesos de producción involucrados en la fabricación de un jean.

Donación: Entrega de jeans que serán utilizados para la producción

Clasificación: Organización y categorización de los materiales según su tipo, color, tamaño, etc.

Lavado: Proceso de limpieza y acondicionamiento de los materiales donados.

Corte: Proceso de cortar los materiales en patrones o formas específicas para la confección del producto.

Confección: Ensamblaje y costura de las piezas cortadas para dar forma al producto final.

Comercialización: Etapa final donde el producto terminado es puesto a la venta o distribución.

Figura 3. Reutilización del jean



Fuente: elaboración propia

Según la figura 3 de la reutilización del jean, se obtiene 4 productos de los cuales serán descritos a mejor detalle en la siguiente tabla:

Tabla 1. Desarrollo de los 4 productos

Nombre del producto	Producto	Características / Dimensiones
1. Kangu Rumi		MEDIDAS 16X66X10 CM Canguro materializado a partir de materiales recuperados y procesos internos de intervención artesanal.
2. Denim Rumi		MEDIDAS 49X39X13 CM Bolso Tote materializado a partir de materiales recuperados y procesos internos de intervención artesanal.
3. Llacta Rumi		MEDIDAS 42X40X12 CM Bolso Tote materializado a partir de materiales recuperados y procesos internos de intervención artesanal.

4. Killa		MEDIDAS 10X10X8 CM Portamonedas materializado a partir de materiales recuperados y procesos internos de intervención artesanal.
----------	---	---

Fuente: elaboración propia.

Los nombres de los diferentes productos se han designados con origen kichwa, debido a que son diseñados por mujeres de comunidades indígenas de Otavalo – Imbabura, por lo tanto, como se observa en la tabla N° 1, el desarrollo de los nuevos productos a partir de jeans demuestra un firme compromiso con la sostenibilidad, reflejando una fusión innovadora entre la artesanía tradicional y las prácticas modernas de upcycling. La colección diseñada y elaborada por las mujeres de la Fundación Wasmu incluye 4 productos; el Kangu Rumi, Denim Rumi, Llacta Rumi y Killa, representa un enfoque holístico hacia la moda circular. Cada pieza narra una historia de transformación, donde los materiales recuperados se convierten en objetos funcionales y estéticamente atractivos.

1. El Kangu Rumi, (Kangu=Canguro y Rumi=piedra) con sus dimensiones de 16x66x10 cm, es un bolso de tipología canguro que ejemplifica perfectamente la filosofía de la reutilización textil en un 20%. La combinación de 20% jean reutilizado, 50 % tela étnica recuperada, 10 % material nuevo y otro 19 % de material reparado demuestra un uso estratégico de retazos y sobrantes de la industria textil. Este enfoque no solo reduce el desperdicio, sino que también crea un producto único con carácter y textura, fusionando lo moderno con lo tradicional.

2. El Denim Rumi, (Rumi= piedra) un bolso de tipología tote con medidas de 49x39x13 cm, refleja cómo los materiales recuperados pueden transformarse en

complementos de moda funcionales y duraderos. Recupera un 30% de jean, 40 % de tela étnica reutilizada, 20% material recuperado y 10 % material nuevo, este bolso ofrece amplitud y practicidad, al tiempo que incorpora una mayor proporción de denim reutilizado. La intervención artesanal en este producto añade un valor adicional, fusionando la tradición con la sostenibilidad moderna.

3. El Llacta Rumi, (Llacta=pueblo) otro bolso de tipología tote con dimensiones de 42x40x12 cm, continúa con la línea de transformación de materiales recuperados y reutilizados. Recupera un 40% jean, en combinación con un 30% de tela étnica reutilizada, 20% material reparado y 10 % material nuevo. Este bolso presenta la mayor proporción en reutilización de jean en la colección de bolsos tote. Esta pieza no solo ofrece funcionalidad, sino que también ejemplifica cómo se puede incrementar el uso de materiales reciclados sin comprometer el diseño o la utilidad.

4.El Killa, (killa=luna) un portamonedas compacto de 10x10x8 cm, demuestra que incluso los artículos más pequeños pueden tener un gran impacto en términos de sostenibilidad. Recupera un 20% de jean, en combinación con 20% de tela étnica, 20% material recuperado y 20 % material nuevo, este producto encarna la idea de que no hay desperdicio demasiado pequeño para ser transformado en algo útil. Sus cortas dimensiones no disminuyen su importancia en la colección, sino que resalta la versatilidad del enfoque de reciclaje textil.

Llegando así a un 100% de utilización de jean, para la generación de nuevos productos aplicando el modelo de residuo cero. Finalmente, esta colección en su conjunto no solo aborda la necesidad de reducir el desperdicio textil, sino que también celebra la cultura, la tradición y la mano artesanal en el diseño sostenible. Cada pieza, con su única combinación de materiales recuperados y técnicas artesanales, representa un paso hacia un futuro más sostenible en la industria de la moda, demostrando que es posible crear productos únicos y funcionales mientras se contribuye a la preservación del medio ambiente.

Con esta pequeña colección es una oportunidad para repensar nuestro enfoque hacia la moda y los accesorios. Estos productos no solo son ecológicamente

responsables, sino que también cuentan una historia poderosa sobre la posibilidad de crear belleza a partir de lo que otros podrían considerar desechos.

La economía circular en la industria de la moda va más allá de la reutilización; se trata de reimaginar el ciclo de vida completo de un producto. Esta investigación ejemplifica cómo podemos cerrar el ciclo, tomando materiales al final de su vida útil y reinsertándolos una vez más en la cadena productiva. Este proceso no solo reduce la cantidad de residuos textiles que terminan en vertederos, sino que también disminuye la demanda de nuevas materias primas, reduciendo así la huella de carbono de la industria de la moda, además de la generación de mano de obra.

La intervención artesanal en estos productos añade una capa adicional de valor. En un mundo donde la producción en masa es la normal, estos artículos hechos a mano representan un retorno a las raíces de la industria: la artesanía cuidadosa y la atención al detalle. Cada pieza es única, lo que contrasta fuertemente con la homogeneidad de los productos de fast fashion. Esta colección dentro de la Fundación Wasmu demuestra cómo la moda circular puede ser versátil y adaptarse a diferentes necesidades. Desde un canguro para llevar lo esencial en el día a día, hasta bolsos para compras o viajes, y un portamonedas para los pequeños objetos, la línea cubre una variedad de necesidades cotidianas.

Esta colección inspira a pensar más allá de los materiales convencionales y a buscar belleza en lo inesperado y anima a colaborar más estrechamente con mujeres en situación de vulnerabilidad, explorar técnicas tradicionales de intervención textil y confección, y a integrarlas con prácticas modernas de reutilización y upcycling. Esta línea de productos no es solo una colección de accesorios; es un manifiesto de lo que la industria de la moda puede y debe ser en el siglo XXI. Representa un futuro donde se rescata lo funcional y lo político en la industria, la responsabilidad para con las generaciones futuras.

Discusión y Conclusiones

El aprovechamiento de jeans desechados para crear nuevos productos textiles es una opción no solo viable, sino también una oportunidad con gran potencial económico. Además, contribuye a generar empleos y a reducir el impacto ambiental de manera notable. Para que este modelo de economía circular funcione en la industria textil, es crucial que haya una colaboración estrecha entre distintos actores, como quienes donan los jeans, mujeres en situación vulnerable y diseñadoras.

La creación de nuevos productos a partir de jeans reciclados refleja un compromiso real con la sostenibilidad, fusionando de manera innovadora la artesanía tradicional con técnicas modernas de reciclaje. La colección creada por las mujeres de la Fundación Wasmu es un claro ejemplo de moda circular, donde los materiales recuperados se transforman en piezas funcionales y visualmente atractivas.

Esta iniciativa no solo fomenta la mejora continua e impulsa la inversión en tecnologías sostenibles, sino que también busca transformar de manera profunda los procesos de producción en la industria textil. La intervención artesanal en cada producto le agrega un valor único, logrando un equilibrio entre tradición y sostenibilidad, y mostrando un camino hacia lo que la moda puede llegar a ser en este siglo.

Agradecimientos

Expresamos nuestro sincero agradecimiento a la PhD- Nerea Laucirica presidenta de la fundación Wasmu, por su valioso apoyo durante el desarrollo de este proyecto. Su experiencia y conocimientos fueron fundamentales para superar los desafíos técnicos que enfrentamos. El tiempo y la atención que dedicó a responder nuestras consultas y proporcionar orientación fueron de gran ayuda para el éxito de esta investigación.

Financiamiento

Esta investigación no recibió una subvención específica de ninguna agencia de financiación en los sectores público, comercial o sin fines de lucro.

Declaración de Conflicto de Intereses

Los autores declaran no tener potenciales conflictos de interés con respecto a la investigación, autoría y/o publicación de este artículo.

Declaración de Aprobación Ética o Consentimiento Informado

Toda la información extraída del estudio se codificará para proteger el nombre de cada sujeto. No se utilizarán nombres u otra información de identificación al discutir o informar datos. Todos los sujetos dieron su consentimiento informado para su inclusión antes de participar en el estudio. Los investigadores mantendrán de forma segura todos los archivos y datos recopilados

Referencias

- Beton, A., Dias, D., Farrant, L., Gibon, T., Le Guern, Y., Desaxce, M., ... & Boufateh, I. (2014). Environmental Improvement Potential of textiles (IMPRO Textiles), Publications Office of the European Union. Belgium. Retrieved from <https://policycommons.net/artifacts/2163820/environmental-improvement-potential-of-textiles-impro-textiles/2919470/> on 13 Aug 2024. CID: 20.500.12592/pgvj7n.
- Bukhari, M. A., Carrasco-Gallego, R., & Ponce-Cueto, E. (2018). Developing a national programme for textiles and cl
- Ellen MacArthur Foundation. (2017). A New Textiles Economy: Summary of Findings. https://emf.thirdlight.com/file/24/lwnEDbfl5JTFoAlw_2Ql2Yg-6y/A-New-Textiles-Economy_Summary-of-Findings_Updated_1-12-17.pdf
<https://www.ellenmacarthurfoundation.org/a-new-textiles-economy>
- Ellen MacArthur Foundation. (2021). The Jeans Redesign Guidelines. Overview. <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/the-jeans-redesign/overview>
- Kirchherr, Reike, Hekkert, Conceptualizing the circular economy: An analysis of 114 definitions. Resources, Conservation and Recycling, Volume 127, 2017, Pages 221-232, ISSN 0921-3449, <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2017.09.005>.
- Laitala, K.; Klepp, I.G.; Henry, B. Does Use Matter? Comparison of Environmental Impacts of Clothing Based on Fiber Type. Sustainability 2018, 10, 2524. <https://doi.org/10.3390/su10072524>
- Niinimäki, K., Peters, G., Dahlbo, H., Perry, P., Rissanen, T., & Gwilt, A. (2020). The environmental price of fast fashion. Nature Reviews Earth & Environment, 1, 189 - 200. <https://doi.org/10.1038/s43017-020-0039-9>
- Paras, M. K., Pal, R., & Ekwall, D. (2017). Systematic literature review to develop a conceptual framework for a reuse-based clothing value chain. *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 1–28. <https://doi.org/10.1080/09593969.2017.1380066>
- Paras, M.K., & Pal, R. (2018). Application of Markov chain for LCA: a study on the clothes 'reuse' in Nordic countries. The International Journal of Advanced Manufacturing Technology, 94, 191-201.

- Paras, M. K., Curteza, A., Pal, R., Wang, L., & Chen, Y. (2019). A Romanian case study of clothes and accessories upcycling. *Industria Textila*, 70(3), 285–290. <https://doi.org/10.35530/IT.070.03.1549>
- Sandin Gustav, Peters Greg M, Environmental impact of textile reuse and recycling – A review, *Journal of Cleaner Production*, Volume 184, 2018, Pages 353-365, ISSN 0959-6526, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.02.266>.
- Todeschini, Bruna Villa, Cortimiglia, Marcelo Nogueira, Callegaro-de-Menezes, Daniela and Ghezzi, Antonio, (2017), Innovative and sustainable business models in the fashion industry: Entrepreneurial drivers, opportunities, and challenges, *Business Horizons*, 60, issue 6, p. 759-770.
- Yousef, S., Tatarants, M., Tichonovas, M., Kliucininkas, L., Lukošūtė, S., & Yan, L. (2020). Sustainable green technology for recovery of cotton fibers and polyester from textile waste. *Journal of Cleaner Production*, 254, 120078.