

**PERCEPCIONES SOCIO-ESPACIALES SOBRE EL CONTRABANDO EN LA
FRONTERA COLOMBO- ECUATORIANA**

Gladys Roció Mora

Luisa Fernanda Romo

UNIVERSIDAD DE NARIÑO

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

PROGRAMA: LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES

SAN JUAN DE PASTO

2018

**PERCEPCIONES SOCIO-ESPACIALES DEL CONTRABANDO EN LA FRONTERA
COLOMBO- ECUATORIANA**

Gladys Roció Mora

Luisa Fernanda Romo

Modalidad de trabajo: Monografía

Para optar el Título de licenciadas en Ciencias Sociales

Asesor:

Mg. Víctor Javier Erazo Pantoja

UNIVERSIDAD DE NARIÑO

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

PROGRAMA: LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES

SAN JUAN DE PASTO

2018

Nota de Responsabilidad

Las ideas y conclusiones aportadas en este Trabajo de Grado son Responsabilidad de los autores.

Artículo 1 del Acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966, emanado por el Honorable Concejo Directivo de la Universidad de Nariño.

Nota de Aceptación:

Firma del Presidente del Jurado

Firma del Jurado

Firma del Jurado

San Juan de Pasto, Agosto de 2018



Universidad de Nariño
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

ACUERDO No. 176
(14 DE SEPTIEMBRE DE 2018)

Por el cual se otorga la distinción de LAUREADO a un Trabajo de Grado.

EL CONSEJO DE FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS DE LA UNIVERSIDAD DE
NARIÑO,

En uso de sus atribuciones legales y estatutarias y,

CONSIDERANDO:

Que mediante Acuerdo No. 332 del 1ro. de noviembre de 2005, el Consejo Académico Universitario, reglamentó y unificó los criterios y puntajes de la evaluación de los trabajos de grado de los diferentes programas de la Universidad de Nariño.

Que según el Acuerdo mencionado, es de competencia del Consejo de Facultad otorgar la distinción de LAUREADO o MERITORIO a los trabajos de grado, según corresponda.

Que mediante proposición No. 043 de Septiembre 12 del año en curso, el Comité Curricular y de Investigaciones del Departamento de Ciencias Sociales, solicita se otorgue la distinción de LAUREADO al Trabajo de Grado titulado: "**PERCEPCIONES SOCIO-ESPACIALES SOBRE EL CONTRABANDO EN LA FRONTERA COLOMBO - ECUATORIANA**" presentado por las estudiantes GLADYS MORA PORTILLA y LUISA FERNANDA ROMO CIFUENTES, del Programa de Ciencias Sociales, quienes obtuvieron 100 puntos, que corresponden a la calificación de LAUREADA, según acta de sustentación.

Que el Proyecto aborda una temática novedosa y pionera en el campo de la Geografía, como es la percepción social y espacial frente a un fenómeno informal e ilegal como lo es el contrabando.

Que en virtud de lo anterior,

ACUERDA:

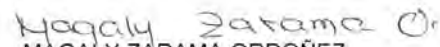
ARTICULO PRIMERO: Otorgar la distinción de LAUREADO al Trabajo de Grado titulado: "**PERCEPCIONES SOCIO-ESPACIALES SOBRE EL CONTRABANDO EN LA FRONTERA COLOMBO - ECUATORIANA**" presentado por las estudiantes GLADYS MORA PORTILLA y LUISA FERNANDA ROMO CIFUENTES, del Programa de Ciencias Sociales, quienes obtuvieron 100 puntos, que corresponden a la calificación de LAUREADA, según acta de sustentación

ARTICULO SEGUNDO: OCARA, Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Ciencias Sociales, anotarán lo de su cargo.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE.

Dado en San Juan de Pasto, a los 14 días del mes de Septiembre de 2018.


MARIA ELENA ERASO CORAL
Presidenta


MAGALY ZARAMA ORDOÑEZ
Secretaria

Agradecimientos.

Agradecemos primeramente a Dios, por permitirnos culminar con nuestros estudios y este proceso investigativo.

A la Universidad de Nariño por abrir sus puertas, por formarnos tanto humanamente como profesionalmente e inculcar un espíritu crítico, capaz de transformar la realidad de la sociedad.

A nuestros profesores, quienes con sus conocimientos aportaron significativamente a lo largo de nuestra carrera Universitaria.

A nuestros compañeros que durante cinco años compartieron sus enseñanzas y experiencias; el transcurso universitario siempre fue mejor con su compañía.

A nuestras familias que con su apoyo incondicional hicieron posible realidad de este logro.

Nuestra inmensa gratitud y dedicatoria, está dirigida a todas las personas que fueron partícipes de esta investigación, que con su amabilidad, compromiso, e interés lograron que sus voces sean escuchadas, e hicieron que este proyecto lograra cumplir sus propósitos a cabalidad.

Dedicatoria.

A mi luz en el cielo, aunque te fuiste cuando iniciaba mi vida universitaria, sé que hoy estarías muy orgullosa y feliz al verme culminar mis estudios, este trabajo está dedicado a ti, porque siempre fuiste mi esperanza, mi fe y el motivo de mi constancia, siempre te llevo en mis pensamientos y en mi corazón como la luz de una estrella que no apagara.

A mi madre, gracias a tu exigencia, tu carácter fuerte, tu amor, tu dedicación, tu preocupación, tu sencillez. Hoy puedo decirte con mucha satisfacción que gracias tus enseñanzas lograste formar lo que ahora soy, infinitas gracias por enseñarme que nada en esta vida es fácil, que todo en ella, requiere esfuerzos y que la constancia en nuestros propósitos es lo que nos hace verdaderamente responsables y fuertes.

A mi padre que con su aguerrido sentido de lucha y superación, humildad y mucho amor; ha representado para mí, un gran ejemplo de vida, que me acompaña siempre, forjando en mí un espíritu de perseverancia y humildad. Las palabras nunca bastaran para expresar todo el sentimiento de gratitud y amor sincero que tengo por él, solo me queda por decir que estoy orgullosa de que un ser tan magnífico como tú, sea mi padre.

Ustedes siempre han sido mis dos mejores consejeros de vida y junto con mis hermanos me han brindado un hogar donde siempre ha existido un amor fraterno, para mí siempre será imprescindible el valor de su compañía. Gracias por el Apoyo a lo largo de mi carrera universitaria y de la vida misma.

Gladis Rocio Mora Portilla

Dedicatoria.

A mi madre Rosa Ermelina Cifuentes, por ser mi ejemplo a seguir, porque me demostró lo grande que puede llegar a ser una mujer, ella mi Madre y Padre a la vez, mi heroína que con su amor, paciencia, dedicación, ternura, y disciplina me ha enseñado a ser una mujer fuerte, valiente, capaz de enfrentarme a mis miedos y problemas. Gracias a ella que me ha dado tanto, que le debo todo y que nunca me cansare de agradecer por todo lo que hizo, sin importarle los obstáculos, y dificultades de la vida, cuando caía se levantaba con más fuerza para seguir a delante, me siento orgullosa de ser su hija, este triunfo es de ella, sin su apoyo esto no sería posible. Gracias madre, las palabras no me alcanza para expresar cuanto te amo y que siempre estaré en deuda contigo, porque todo lo que me inculcaste se ve reflejado hoy, al convertirme en profesional, se lo que significa esto para ti, lo logramos y aquí estamos y vamos por mas sueños y metas por alcanzar.

A mi hermano quien con su alegría que siempre lo ha caracterizado, me ha enseñado a sonreírle a la vida, me demostró que los sueños si se cumplen, que siempre hay que volar para llegar lejos, que hay que disfrutar de la vida sin dejar de ser responsable. Gracias hermano por cuidar de mi madre y de mí, y por apoyarme en mis decisiones.

Luisa Fernanda Romo Cifuentes

Resumen

Este proyecto, estudia el fenómeno del contrabando practicado por los protagonistas de esta investigación, que se da desde el sector El Potrerillo (Pasto, Nariño) hasta la frontera Colombo-Ecuatoriana; esta actividad ha sido apropiada como una forma de trabajo, que brinda recursos para satisfacer sus necesidades; de este modo el fenómeno es visto como una actividad de subsistencia, porque muchas veces por falta de oportunidades transportadores y comerciantes se encuentran inmersos en esta informalidad, hecho que justifica su práctica para infringir la norma, y a su vez crea confrontaciones con las autoridades competentes. Un elemento que les permite consolidar su actividad comercial es la dinámica espacial en la que se encuentran diariamente involucrados; el conocimiento, las experiencias y vivencias dadas en determinados espacios como: la vía Pasto-Tulcán, las rutas alternas o trochas y los principales centros de comercio, ha permitido la creación de un espacio subjetivo, siendo este el objeto de estudio de la geografía de la percepción, y por ello, el fundamento teórico de esta investigación, ya que trata de entender el espacio y sus habitantes, no como resultado de una concepción objetiva y abstracta, sino en función del valor subjetivo, del espacio vivido, comprendido, conocido y aprehendido por parte de sus actores.

Esta investigación es de tipo cualitativa tiene un paradigma cualitativo interpretativo y como método único se utiliza el análisis de percepciones. Esto posibilitó el uso de herramientas como: la entrevista semi-estructurada, la deriva y la cartografía social.

Finalmente mediante las percepciones sociales y espaciales analizadas, se presenta un mapa titulado “ruta del comercio informal en el corredor Pasto-Tulcán”, resultado del constructo mental que esta población ha adquirido.

Palabras Clave: Contrabando- Frontera Colombo- Ecuatoriana- Geografía de la percepción

Abstract

This project studies the phenomenon of contraband practiced by the protagonists of this research, which occurs from the El Potrerillo sector (Pasto, Nariño) to the Colombo-Ecuadorian border; this activity has been appropriate as a way of working, which provides resources to meet their needs; In this way, the phenomenon is seen as a subsistence activity, because often because of the lack of opportunities for transporters and merchants they are immersed in this informality, a fact that justifies their practice to violate the norm, and in turn creates confrontations with the competent authorities. An element that allows them to consolidate their commercial activity is the spatial dynamics in which they are daily involved; the knowledge, experiences and experiences given in certain areas such as: the Pasto-Tulcán route, the alternate routes or trails and the main trade centers, has allowed the creation of a subjective space, this being the object of study of the geography of the perception, and therefore, the theoretical foundation of this research, since it tries to understand the space and its inhabitants, not as a result of an objective and abstract conception, but as a function of the subjective value, of the lived, understood, known and apprehended by its actors.

This research is of a qualitative type, it has a qualitative interpretive paradigm and as a unique method, the analysis of perceptions is used. This allowed the use of tools such as semi-structured interview, drift and social cartography.

Finally, through the social and spatial perceptions analyzed, a map entitled "informal trade route in the Pasto-Tulcán corridor" is presented, the result of the mental construct that this population has acquired.

Keywords: Contraband- Colombian-Ecuadorian Border- Geography of perception

Contenido

	Pág.
Introducción	18
1. El contrabando una lucha social por el comercio informal.....	24
1.1 El Contrabando en Colombia.....	25
1.2 El contrabando como una manifestación del comercio informal en Nariño.....	34
2. Condiciones socioeconómicas de comerciantes y transportadores.....	47
2.1 Características sociales de transportadores y comerciantes del sector el Potrerillo	48
2.2 Actividad del contrabando realizada por transportadores y comerciantes.....	49
2.3 Tipo y modalidades de contrabando en la Frontera Colombo- Ecuatoriana.....	61
2.4 Movilidad empleada por los comerciantes y transportadores desde la frontera hasta el sector el potrerillo.....	65
3. Percepciones socio-espaciales de Comerciantes y transportadores frente al Contrabando	83
3.1 Percepciones sociales de comerciantes y transportadores	84
3.2 Percepciones espaciales de comerciantes y transportadores.....	88
4. Conclusiones	111
Bibliografía	113
ANEXOS	116

Lista de Tablas

Pág.

Tabla 1. Tipo y modalidades de contrabando en la Frontera Colombo- Ecuatoriana.	62
--------------------------------------------------------------------------------------	----

Lista de Fotografías**Pág.**

Fotografía 1. [6:25] Am llegada a cebadal: primer puesto de retenes, por policia nacional de carreteras.	66
Fotografía 2. [6:52] Segunda parada Tangua: puesto de control de Policia Fiscal aduanera.	67
Fotografía 3. [6:52] Segunda parada Tangua: puesto de control de Policia Fiscal aduanera.	67
Fotografía 4. [6:52] Carreta rumbo a Tangua.....	68
Fotografía 5. [7:00] Carretera de Tangua.....	69
Fotografía 6. [7:12] llegada a la salida del atajo de la evasion del peaje en Tangua	70
Fotografía 7. [7:12] llegada a la salida del atajo de la evasion del peaje en Tangua	70
Fotografía 8. [7:25] llegada al Pedregal, aquí se evidencia otro punto de policia fiscal aduanera y Policia de carreteras permanente.....	71
Fotografía 9. [7:37]: Pilcuan Bajo.....	72
Fotografía 10. [7:41]: los toboganes	73
Fotografía 11.[7:55] llegada a la via Ipiales – Iles.....	74
Fotografía 12.[7:55] llegada a la via Ipiales – Iles.....	74
Fotografía 13. [8:12] llegada a san Juan	75
Fotografía 14. [8:36] llegada al puente internacional de Rumichaca.....	76
Fotografía 15. [8:56] llegada a Tulcán, lugar de compra de mercancías, centro ayora.	77
Fotografía 16. [8:56] llegada al punto focal donde compran las mercancías.....	77

Fotografía 17. [12:10] hora de almuerzo.....	78
Fotografía 18. [1:00] salida de Tulcán. Lugar de encuentro de transportadores	79
Fotografía 19. [1:00] encuentro de descarga de mercancías en la frontera de Rumichaca	79
Fotografía 20. [1:05] salida de la frontera de Rumichaca.....	80
Fotografía 21. [1:15] salida de Ipiales	81
Fotografía 22. [1:20] Se visualiza presencia de un retén de policía nacional de carreteras.	82
Fotografía 23. Elaboración de Cartografía social.....	110
Fotografía 24. Elaboración de Cartografía Social.....	110

Lista de Imágenes

	Pág.
Imagen 1. Senda	95
Imagen 2. Bordes.....	96
Imagen 3. Barrios	97
Imagen 4. Parqueadero en el sector ayora	98
Imagen 5. Bodegas del sector Ayora	98
Imagen 6. Lugar de transbordo de mercancías	98
Imagen 7. Sector el Potrerillo	98

Lista de Gráficos

	Pág.
Gráfico 1. Nivel de medio de transportadores.....	103
Gráfico 2. Nivel de medio de comerciantes.....	103
Gráfico 3. Modelo descriptivo de percepción de Downs.....	105

Lista de Anexos

	pág.
Anexo 1	Mapa 1.Zona de integración Fronteriza Ecuador Colombia..... 32
Anexo 2	Técnica de recolección de la Deriva.....115
Anexo 3	Entrevista semi- estructurada N° 1 realizada a un comerciante dedicado al Comercio informal.....117
Anexo 4	Entrevista semi- estructurada N° 1 realizada a un comerciante dedicado al Comercio informal.....119
Anexo 5	Entrevista semi- estructurada N°2 realizada a comerciantes transportadores.....121
Anexo 6	Mapa: ruta del comercio informal en el corredor Pasto- Tulcán.....123

Introducción

Desde hace varios años atrás, la frontera colombo ecuatoriana se ha caracterizado por una constante interacción de intercambios comerciales, donde muchos de los productos de consumo que ingresan al país, lo hacen a través de un comercio informal no legal; Es decir, estos productos no cumplen con los requerimientos legales establecidos en Colombia para su importación hacia el interior del país, específicamente hacia la ciudad de Pasto. No obstante, los comerciantes informales quienes se dedican a esta actividad, justifican su forma de trabajo, pues ha sido la única opción laboral que les ha permitido subsistir y afrontar diversas situaciones como el desempleo y su escasa preparación educativa. Por lo tanto se ha llamado a esta actividad como contrabando de subsistencia.

Es necesario aclarar que el contrabando nace dentro de una economía informal, que se caracteriza por no estar sujeta a la normatividad y reglamentación impuesta por el Estado y la ley; es así como el contrabando también es denominado comercio informal. Para la mayoría de la población en el departamento de Nariño, esta actividad es bien vista porque no solamente genera un sustento económico para quienes lo ejercen, sino que también para el resto de la población representa la economía de su bolsillo, ya que las mercancías nacionales son más costosas que las mercancías producto del contrabando; de este modo el contrabando ha permanecido durante años teniendo una aceptación cultural en la mayoría de la población.

Los flujos comerciales del contrabando se intensifican en una zona de frontera que para el caso de esta investigación es la Colombo-Ecuatoriana, cuyo traspaso fronterizo es el puente internacional de Rumichaca. La proximidad a esta y el alejamiento geográfico con el centro del país, indica una dependencia de este comercio informal; de esta manera se explica cómo el sector El potrerrillo de la ciudad de San Juan de Pasto, en el departamento de Nariño (Suroccidente de

Colombia), se presenta como un escenario de la alta oferta y demanda de estos productos de contrabando.

Es así como los transportadores para llevar a cabo esta actividad se desplazan cotidianamente por la vía panamericana hacia el sur, desde Pasto en dirección a la ciudad de Tulcán en el país vecino del Ecuador, como también utilizan otros pasos vecinales conocidos como trochas, las cuales han perdido valor por sus dificultades topográficas y la inseguridad que los transportadores perciben en su tránsito por las mismas. No obstante, estas son utilizadas cuando hay retenes y fuertes operativos por parte de las autoridades de tránsito o la policía.

En este sentido estos espacios se han mostrado vitales para esta investigación, puesto que en ellos se desenvuelve la dinámica del contrabando, y de esta nacen formas de aprovechamiento del espacio, debido a las necesidades y experiencias que estos han tenido.

Por otro lado, las autoridades competentes como la Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y la Policía Fiscal y Aduanera (POLFA), acatan las normas emitidas desde el gobierno nacional para mitigar el fenómeno del contrabando, porque es considerado como un delito que infringe las normas fiscales, arancelarias sin presentar registros a las cuentas nacionales, considerándose como una amenaza para la economía del país. Esto ha causado que estas autoridades y la población dedicada a este oficio, creen un enfrentamiento bajo el común denominador del contrabando, pues las primeras tienen como objetivo acabar con esta infracción y los segundos lo defienden como único sustento económico para sobrevivir.

Estas consideraciones hasta aquí planteadas, llevaron a que se genere la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuáles son las percepciones socio espaciales que tienen los transportadores y comerciantes del sector El Potrerillo de la ciudad de Pasto, frente al contrabando, desde la frontera Colombo-ecuatoriana hasta la ciudad de Pasto?

Teniendo como base esta cuestión y con el propósito de conocer las diferentes percepciones sociales y espaciales que surgen de la actividad del contrabando se formuló el siguiente objetivo general: Analizar las percepciones socio-espaciales que tienen los transportadores y comerciantes del sector El Potrerillo de la ciudad de Pasto, frente al contrabando desde la frontera Colombo-Ecuatoriana hasta la ciudad de Pasto. Dicho propósito, fue desarrollado a través de los siguientes objetivos específicos:

- Caracterizar las dinámicas de movilidad de los transportadores y comerciantes con relación al contrabando que se genera desde la frontera Colombo – Ecuatoriana hasta la ciudad de Pasto.
- Describir las características socioeconómicas de los comerciantes y transportadores del sector del Potrerillo quienes se dedican al contrabando desde la frontera colombo ecuatoriana hasta la ciudad de Pasto.
- Describir las percepciones que los transportadores y comerciantes han creado acerca de la actividad del contrabando y sus implicaciones socio-espaciales.

Para desarrollar estos objetivos se tomó como fundamento teórico la geografía de la percepción, lo que permitió estudiar la importancia del valor subjetivo del espacio, pues este se ha convertido en el objeto de este proyecto, ya que mediante esto se analiza las diferentes percepciones socio- espaciales de los actores de esta investigación. Igualmente se tomó las diferentes conceptualizaciones del contrabando que sirvieron como insumo para entender el fenómeno y sus implicaciones económicas y sociales.

De esta manera esta investigación es de tipo cualitativo y su paradigma es cualitativo interpretativo, debido al modo de construir conocimiento que dicho paradigma plantea; se estructura a partir de los sucesivos hallazgos que se van realizando durante el transcurso de la investigación, es decir sobre la plena marcha, de esta. Todo el ejercicio de su construcción se da

a partir de la observación, reflexión, diálogo, construcción, de sentido compartido y sistematización.

Es necesario aclarar que la geografía de la percepción en cuanto a su epistemología según el autor Vara Muñoz (2010) tiene su propio método al igual que tiene su propio objeto de estudio; este autor hace énfasis que este método es único y claro: el espacio, puesto que es siempre subjetivo, se estudia a través de percepciones, estas son recogidas por medio de herramientas que nos permitieron acceder a las percepciones socio-espaciales y así mismo poder llegar a comprenderlas haciendo un análisis reflexivo sobre las mismas.

En la presente investigación se trabajó con dos grupos focales para hacer la delimitación de nuestra muestra, pues esta contó con la participación de tres transportadores y dos comerciantes del sector el potrerrillo de la ciudad de San Juan de Pasto y para efectos de la protección de su identidad -en tanto que se trató un tema delicado- no se hicieron públicos sus nombres, por lo que se utilizó la denominación de transportadores y comerciantes con diferentes numerales, a fin de referenciar y citar la información por ellos aportada.

La recolección de información se realizó por medio de las siguientes técnicas: tres entrevistas semi-estructuradas, para su construcción, es necesario aclarar, que se acogió la palabra del “comercio informal”, cada vez que se referencie a ella, se hará alusión al término del contrabando, este no fue utilizado porque podría haberse tornado un tanto agresivo, hiriendo la susceptibilidad de la muestra. La deriva por ser una de técnica poco conocida, se explicara en el segundo capítulo “*condiciones socioeconómicas de transportadores y comerciantes*”, en él se explicaran algunas de sus características y su posterior desarrollo. La cartografía social, esta fue de vital importancia, porque gracias a su aplicación fue posible obtener algunos resultados de

esta investigación. Revisión bibliográfica sobre cada una de las categorías y subcategorías objeto de estudio, derivadas de los propósitos de este proyecto de investigación.

Para ello, en un primer momento hicimos un acercamiento de las fuentes bibliográficas permitiendo construir la parte teórica de este documento, especificando tres categorías fundamentales: El contrabando, la frontera Colombo Ecuatoriana y la geografía de la percepción. Luego se realizó la técnica de la deriva y con esta la primera salida de campo; después entramos a la aplicación de tres entrevistas realizadas a la muestra, como también se hicieron dos salidas de campo que conllevaron a la identificación de los espacios en que los actores de esta investigación se desenvuelven cotidianamente para ejecutar su actividad comercial informal; así mismo, se aplicó el ejercicio de la cartografía social que posibilitó la construcción colectiva (con la participación de los informantes o muestra) de un mapa que indica las percepciones socio-espaciales de los protagonistas de esta investigación. Finalmente, se realizó la sistematización y análisis de la información, que permitió construir la presente monografía.

El documento se desarrolla a partir de tres capítulos los cuales responden a los objetivos planteados. El primer capítulo llamado *“El contrabando una lucha social por el comercio informal”*, da a conocer el fenómeno del contrabando y sus implicaciones a nivel nacional y regional; el segundo capítulo denominado *“Condiciones socioeconómicas de comerciantes y transportadores”*, trata de hacer un acercamiento a las personas dedicadas a esta actividad y también mostrar el desarrollo de su oficio, el tercer capítulo titulado *“Percepciones socio-espaciales de comerciantes y transportadores”*, aborda las diferentes visiones de esta población sobre el contrabando igualmente da a conocer la dinámica espacial en la que ellos se encuentran inmersos. Finalmente se presentan las respectivas conclusiones, donde se establece que el contrabando es una actividad de subsistencia que tiene razones sociales para su justificación,

hecho que ha llevado a que esta actividad no sea vista como ilegal, sino como un intercambio comercial, también se establece la dificultad de terminar con este flagelo por las condiciones históricas que esta ha tenido para la región, igualmente se plantea que la cercanía a la frontera influye directamente para que esta actividad se desarrolle con más ímpetu. Además se destaca el papel significativo de la geografía de la percepción, como una fuente teórica y práctica; que ayuda a analizar la realidad intra-mental del ser humano, que en este caso son el estudio de percepciones dadas a partir del contrabando.

1. El contrabando una lucha social por el comercio informal

El presente capítulo se centra en conceptualizar el fenómeno del contrabando y sus implicaciones a nivel nacional y regional desde diferentes visiones que se han interesado por indagar sobre esta problemática, pero también desde un marco legal que expide una normativa en aras de contrarrestar este flagelo; así mismo es un texto descriptivo en el que se expone el origen, las causas y consecuencias de esta actividad dentro del departamento de Nariño, lo que lleva al lector a comprender la vigencia del contrabando como manifestación del comercio informal, que se da principalmente por la cercanía con la frontera Colombo-ecuatoriana.

El objetivo central del capítulo es presentar la definición de contrabando y los lugares donde se radica el mismo, como son las zonas de frontera terrestres en el suroccidente de país (departamento de Nariño); posteriormente desarrolla una breve reseña histórica del contrabando en Colombia. Más adelantese da a conocer desde la ley y su normatividad, el concepto de contrabando y también las autoridades que lo regulan; enseguida se caracteriza este fenómeno en el contexto nariñense en donde ha sido asumido como un “comercio informal” característico de una zona de frontera, situación que hace necesario explicar además, las características geográficas, económicas y políticas en ambos Países limítrofes. Dichas características han favorecido la consolidación de esta área, como una zona de integración fronteriza donde ha confluído el contrabando. Por ello es preciso hablar de la reseña histórica del contrabando en esta frontera.

Finalmente, se tratan las causas y consecuencias que deja esta actividad en la actualidad y cómo el gobierno colombiano ha manifestado su preocupación por querer acabar esta actividad a través de las autoridades competentes con medidas de incautación de mercancías denominadas aprehensiones, siendo esta una de las principales causas de enfrentamiento entre los actores de

esta investigación y las autoridades. Cabe resaltar, que para su elaboración se realizó una minuciosa revisión de fuentes bibliográficas, como libros, artículos de revista, informes, monografías, documentos gubernamentales y dentro de la ley la revisión del régimen aduanero con sus respectivos decretos que enmarcan la restricción y control de esta actividad comercial informal.

1.1 El Contrabando en Colombia

En primera instancia es necesario conocer el fenómeno del contrabando tras las diversas aportaciones de los autores citados. Tal ejercicio permitió definir esta actividad de la siguiente manera: actividad que infringe las normas estipuladas por la ley, señalándolo como un delito ilícito, que atenta contra la economía de un país, porque afecta los rubros que son empleados para la inversión social de la que el Estado es responsable con todos sus habitantes. Esta inversión consiste en gastos hacia ámbitos sociales que conciernen a la población de una región, tales como la seguridad ciudadana, la educación, la salud, la infraestructura, la erradicación de la pobreza.

El contrabando surge cuando se importan mercancías a un territorio y estas no cumplen con los requerimientos establecidos, que primordialmente son el pago de impuestos, aranceles y tributos de mercancías que ingresan a otro país y que realizan un traspaso fronterizo, los cuales se dictaminan por medio de entidades estatales y fiscales, con el fin de evitar que se viole lo estipulado por la ley. Las entidades son las encargadas de controlar monitorear y evitar la ilegalidad de esta actividad. (Laurent, 2005, pp. 155-156)

Colombia es un Estado que comparte fronteras terrestres con otras cinco naciones (Venezuela, Ecuador, Perú, Brasil y Panamá), lo que permite que exista relación en diferentes sectores, como lo son el comercial, el social y todo lo concerniente a la seguridad de dichos Estados, provocando

la interacción dinámica de diferentes actores que influyen sobre las zonas fronterizas comprometidas.(Fajardo y Mora, 2017)

Es relevante detenerse en las fronteras terrestres donde más ha confluído el contrabando que son: la Colombo-venezolana y para el caso de esta investigación la Colombo-ecuatoriana; en la primera el contrabando es visto como una necesidad para muchas de las personas que habitan en la región y también es el resultado de la corrupción por parte de las autoridades encargadas de este delito en ambos países.

El flagelo del contrabando en el nororiente colombiano, ha sido difícil de controlar, porque es una de las zonas fronterizas más grandes, abarcando un total de 2519 Km dividiendo territorialmente a siete departamentos Colombianos, (Arauca, Boyacá, Cesar, Guainía, Guajira, Norte de Santander, Vichada) y cuarenta y tres municipios Colombianos con cuatro estados Venezolanos, (Apure, Amazonas, Táchira y Zulia), el contrabando que se da en esta zona es de varias clases de productos de primera u otra necesidad, donde el producto más contrabandado es el combustible venezolano, siendo el que más brinda utilidad en el comercio, puesto que Venezuela se caracteriza por ser una zona petrolera.(Fajardo., Mora., Combe, 2017, pp. 30-34) En cuanto a la segunda frontera Colombo-ecuatoriana presenta características similares con respecto al fenómeno de contrabando que se tratan a profundidad en el siguiente subcapítulo “*el contrabando como un manifestación del comercio informal en Nariño*”, por ser objeto de la presente investigación.

Es importante aclarar que se mencionara de manera muy general algunos antecedentes históricos del contrabando en Colombia a partir del siglo XIX y XX, debido a la necesidad de contextualizar históricamente el fenómeno, pues las dinámicas dadas para este tiempo tienen un impacto hasta la actualidad.

Del mismo modo la información histórica sobre la práctica del contrabando en Colombia es escasa o inaccesible, puesto que los documentos con datos históricos relevantes han sido elaborados por entidades públicas como la Administración de Aduanas; una dependencia de la Secretaría de Hacienda, que años atrás se encargaban de llevar la legalidad de los movimientos comerciales en las fronteras colombianas y de esta manera se afrontaba el fenómeno del contrabando. Sin embargo una de las autoras más destacadas en el estudio del contrabando histórico en Colombia es Laurent Muriel, cuyo trabajo ha sido tomado como referencia en esta investigación.

En el contexto nacional, el contrabando se ha presentado desde el siglo XIX; Es necesario, conocer el devenir histórico de esta actividad porque esto brinda respuesta de la vigencia y su permanencia en la actualidad, además de entender que el contrabando ha permeado a la sociedad porque está inmerso a lo largo del tiempo, y se justifica con la aceptación cultural por parte de la población, sin tener en cuenta las consecuencias judiciales y fiscales (Laurent, 2008, pp. 16-17).

El desarrollo del contrabando en el siglo XIX en Colombia, se daba por un intercambio de las mercancías fabricadas en otros países, principalmente Europeos. El transporte que se realizaba era terrestre y fluvial; Las dificultades topográficas, las difíciles condiciones de las rutas dadas por la escases de fondos, la inestabilidad generada por las guerras civiles, la cambiante responsabilidad administrativa, la poca conexión que existía desde el centro del país con el resto de las regiones que conformaban este, generaba que las mercancías tardaran días y meses para que llegaran a su destino. (Laurent, 2008, pp. 31-35)

Por esta razón, las fronteras cobraban importancia en el comercio, ya que desde estas zonas se podía abastecer a poblaciones aledañas y al resto del territorio con las mercancías que aflúan a

ellos, cosa que no se podía hacer con el resto del país debido a su distancia y a la precaria conexión que existía.(Laurent, 2008).

Entre los productos que más se comercializaban estaban mercancías de manufactura, textiles, sal y papel; para esta época el ingreso de estas mercancías se daba por todas las fronteras del Estado Colombiano, principalmente: la Costa Guajira, el Litoral Caribe entre Riohacha y el Golfo de Urabá, El Golfo de Urabá y el rio Atrato, la Costa del Pacifico Sur, la Frontera Terrestre con el Ecuador, la frontera terrestre y fluvial con Venezuela. (Laurent, 2008).

La existencia del contrabando se encuentra al mirar las políticas comerciales y arancelarias del siglo XIX, se da a partir del contexto fiscal y la implementación de prácticas comerciales donde se involucraba la legalidad con el fin de promover el cobro de derechos arancelarios y cobro de renta de aduanas, con el propósito de generar aportes que ayuden económicamente al desarrollo social de la nación. (Laurent, 2008).

En consecuencia, existían dos tipos de contrabando de naturaleza distinta. En el primer caso, se trataba de un comercio que era ilegal porque infringía una prohibición, para los particulares, de negociar con un determinado artículo. Eso recuerda la economía colonial, plagada de interdicciones y proteccionista, que se enfrentaba a la dinámica del capitalismo mercantil e introducía trabas a la satisfacción de la demanda y la oferta en el mercado. En el segundo caso, era un comercio ilícito porque burlaba el pago de los derechos que el Estado cobraba como impuesto a la importación o exportación de mercancías autorizadas desde y hacia su territorio. (Laurent, 2008, p. 46).

La historia del contrabando en Colombia para el siglo XX, estuvo enmarcada por las medidas proteccionistas que se adoptaron antes de 1991, estas tenían el objetivo de reducir la importación de mercancías extranjeras con el fin de proteger la producción interna y la economía nacional; estas medidas se enfrentaron a dificultades como: la falta de calidad de los productos, aumento de precio por falta de competencia y poca variedad de mercancía.(Claros Lombana, 2016, p. 25)

Esta situación hizo que el Gobierno de Cesar Gaviria adoptara las políticas de apertura en el año 1991; esta permitió un aumento de la variedad de productos, la sustitución de mercancías locales y la competencia de los mismos bienes, lo que origino que fueran más asequibles para el consumidor porque fueron más baratos. Por otra partelas mercancías importadas tenían más facilidades económicas a la hora de pagar sus aranceles.Siendo este último factor el que determino la disminución del contrabando. (Claros Lombana, 2016)

Sin embargo los pequeños productores se vieron afectados, puesto que la competencia internacional representaba mayor ventaja sobre la producción nacional; Dejándola indefensa y sometiéndola a una competencia de toda índole: legal, desleal y con contrabando. (Claros Lombana, 2016)

A grandes rasgos se ha podido identificar algunos aspectos de la historia del contrabando en el país, por ahora es necesario profundizar la conceptualización de esta actividad en la actualidad, que se rige desde las visones de diferentes autores, la constitución política de Colombia y las entidades encargadas en controlar este fenómeno ilegal.

En este sentido, para Laurent Muriel (2005), actualmente el contrabando se define en primer lugar, con el hecho de no respetar una prohibición de comercio, sea de importación, o de exportación, como sucede actualmente con el tráfico de sustancias psicoactivas o de armas, que son mercancías cuya circulación está totalmente prohibida o sometida a reglas muy estrictas; en general, su objetivo está relacionado con la salud pública o la seguridad. En un sistema mercantilista, esta interdicción recae sobre el llamado "comercio extranjero", es decir, el intercambio de mercaderías con imperios distintos al propio. En segundo lugar la palabra contrabando, se trata del no pago del arancel que el Estado levanta a la introducción de bienes en otro país al paso de la frontera, para ser consumidos en el mercado nacional.

Desde la perspectiva de Lindón Vela Meléndez el contrabando existe cuando las mercancías ingresan al país sin el respectivo pago de los aranceles y/o tributos que gravan su internamiento; ello debido a la participación de personas u organizaciones dedicadas a burlar los controles aduaneros, siendo esta una situación contraria a la ley que priva al Estado de recaudar recursos necesarios para poder brindar los servicios que la población requiera y el sostenimiento del propio Estado (Vela, s.f.).

Desde el marco legal en la legislación penal Colombiana, se constituye al contrabando como un delito que va en contra del orden económico social y se encuentra regulado en el título X, capítulo cuarto, art 319 y modificado por el artículo 09 de la ley 788 de 2002 (Congreso de la República de Colombia, 2002, Art. 69).

Según Congreso de la República de Colombia (2015), desde la ley anti contrabando 1762 emitida el 6 de julio de 2015, el contrabando es una actividad ilícita; entendida como un delito que atenta contra el tesoro público, al no recibir el Estado los impuestos que deberían pagarse por el ingreso de mercancías al territorio nacional. Y se define como contrabando o fraude aduanero, cuando cualquier persona que por cualquier medio suministre información falsa, la manipule u oculte cuando sea requerida por la autoridad aduanera, o cuando esté obligado a entregarla por mandato legal, con la finalidad de evadir total o parcialmente el pago de tributos, derechos o gravámenes aduaneros vigentes en Colombia.

El contrabando es entendido como la entrada, salida y venta clandestina de mercancías evadiendo aranceles, esto es, evadiendo impuestos; este se puede presentar por varias causas, la principal de ellas es la corrupción de algunos funcionarios, además de: la venta de cargos públicos, irregularidades en las comunicaciones, contradicciones en las leyes, las situaciones

desfavorables de la política exterior con respecto a otras potencias y, las diferencias de tasas o aranceles entre los países (DIAN- UIAF, 2006).

Una vez dadas las diferentes conceptualizaciones de contrabando, es importante mencionar que existen diferentes clasificaciones del mismo, entre ellas podemos destacar: contrabando abierto, subfacturación de importaciones, sobrefacturación, contrabando técnico y contrabando de cambio de procedencia.

Con referencia al contrabando abierto, el cual se profundizará más adelante, se refiere a la introducción ilegal de mercancías extranjeras al territorio nacional sin el cumplimiento de normas y reglamentos existentes, con el objeto de eludir las prohibiciones vigentes y el pago de tributos aduaneros (Lara y Pinzon, 2007).

El contrabando de subfacturación de importaciones consiste en la consignación en la declaración de importación, de un valor menor al realmente pagado por la mercancía en el exterior, con el propósito de reducir la base monetaria por la cual se calcula el monto de los tributos aduaneros, evadiendo de esta manera el pago de una buena parte de los mismos.

La práctica más común de este tipo de contrabando es desfigurar el costo real de las mercancías, presentando una factura que no representa los términos de la transacción comercial o es diferente a la expedida por el exportador.

De otro lado la sobrefacturación de importaciones es el caso contrario a la subfacturación. Existe cuando el importador consigna en su declaración un impuesto de mayor valor al realmente pagado por la mercancía, tiene un propósito múltiple: buscar transferencias desde fondos del exterior, evasión del pago de derechos antidumping que son susceptibles al contrabando técnico, hasta perseguir la evasión del pago de impuestos de renta mediante la presentación de menores beneficios (Lara y Pinzon, 2007).

Con respecto al contrabando técnico es cuando el importador, aparentemente, lleno de los requisitos legales introduce una mercancía al país amparada en una descripción distinta a la de sus verdaderas características y naturaleza, con el propósito de reducir el valor de los tributos aduaneros a pagar o eludir ciertas restricciones administrativas que impiden su libre importación, evitar controles o evadir resoluciones de precios mínimos. Igualmente con ello es posible evadir las exigencias de licencia previa o favorecer engañosamente alguna mercancía con preferencias arancelarias derivadas de acuerdos o convenios internacionales (Lara y Pinzon, 2007).

Por lo que se refiere al contrabando de cambio de procedencia, se da cuando se adultera o cambia el lugar de procedencia de algunas mercancías para hacerla parecer como originaria de otro país, con el fin de eludir la prohibición de importarla de ciertos lugares, evadir el pago de los derechos tributarios, evitar reconocer los derechos de antidumping, * así mismo esta práctica es utilizada para buscar beneficios que otorgan acuerdos internacionales, por ende algunas mercancías gozan de ciertos privilegios, es entonces como algunas mercancías al ser importadas de otros países que no tienen ese acuerdo, son ingresadas al territorio nacional, presentando documentos adulterados para hacerlas pasar como mercancías originarias de países bajo acuerdo. (Lara y Pinzon, 2007)

Según los enunciados anteriores, el contrabando es visto como una generalidad, donde se deja de pagar los impuestos de mercancías que son importadas al país, pasando por alto la ley fiscal; por tal razón, según el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, se han instaurado entidades encargadas de contrarrestar esta actividad ilegal.

* Derechos Antidumping: en este caso se trata de esquivar cláusulas de salvaguardia, que son acuerdos entre países, que permiten a uno de ellos poner restricciones a las importaciones de ciertos productos, cuando estas importaciones amenacen con causar perjuicios al sector productivo o a la economía nacional, con el fin de defender la producción la economía.

En este orden de ideas las entidades de regular esta actividad son:

- La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN: es la autoridad aduanera en nuestro territorio, y a partir del decreto 1071 de 1999, se constituyó como la unidad especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, entidad con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal. Según el artículo 4 de este reglamento se expresa su objeto: la unidad administrativa de dirección de impuestos y aduanas nacionales tiene como objeto coadyuvar a garantizar la seguridad fiscal del Estado Colombiano y la protección al orden públicoeconómico nacional, mediante la administración y control del debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias, además de la facilitación de las operaciones de comercio exterior en condiciones de equidad transparencia y legalidad. En si le corresponde el control del cumplimiento de las normas aduaneras, contrarrestando el contrabando que es una actividad ilegalque afecta directamente la economía nacional.
- La policía fiscal aduanera – POLFA:fue creada mediante la ley 488 del 24 de diciembre de 1998 por el Congreso de la República; en ella se estipula que esta entidad creada dentro de la DIAN, ayudará a la nación como un aparato armado que además de soportar las funciones propias de investigación y determinación de acuerdo con las competencias propias de fiscalización que le asigna la ley a la entidad,ejercerá funciones de policía judicial.

Estas dos entidades son las que enfrentan directamente el contrabando, y las medidas para contrarrestarlo son el uso de aprehensiones que se encargan del decomiso de mercancías que ingresan de forma ilegal al país, las cuales se explicaran en el subcapítulo siguiente “*el contrabando como una manifestación del comercio informal en Nariño*”.

En definitiva, el contrabando es visto como un fenómeno que ha impactado la economía nacional a lo largo de la historia; esto implica su permanencia en nuestra sociedad actual y la aceptación cultural del mismo, que se contraponen con las políticas Gubernamentales que tratan de evitar su desarrollo, porque esto impide que el Estado pueda brindar bienes y servicios sociales para el país.

Aquello ha creado una problemática social como el comercio informal del contrabando, el cual está fuera de los lineamientos establecidos legalmente; estos procesos se consolidan con mayor impacto en una zona de frontera que, para el caso específico del presente estudio, corresponde a la frontera Colombo-ecuatoriana.

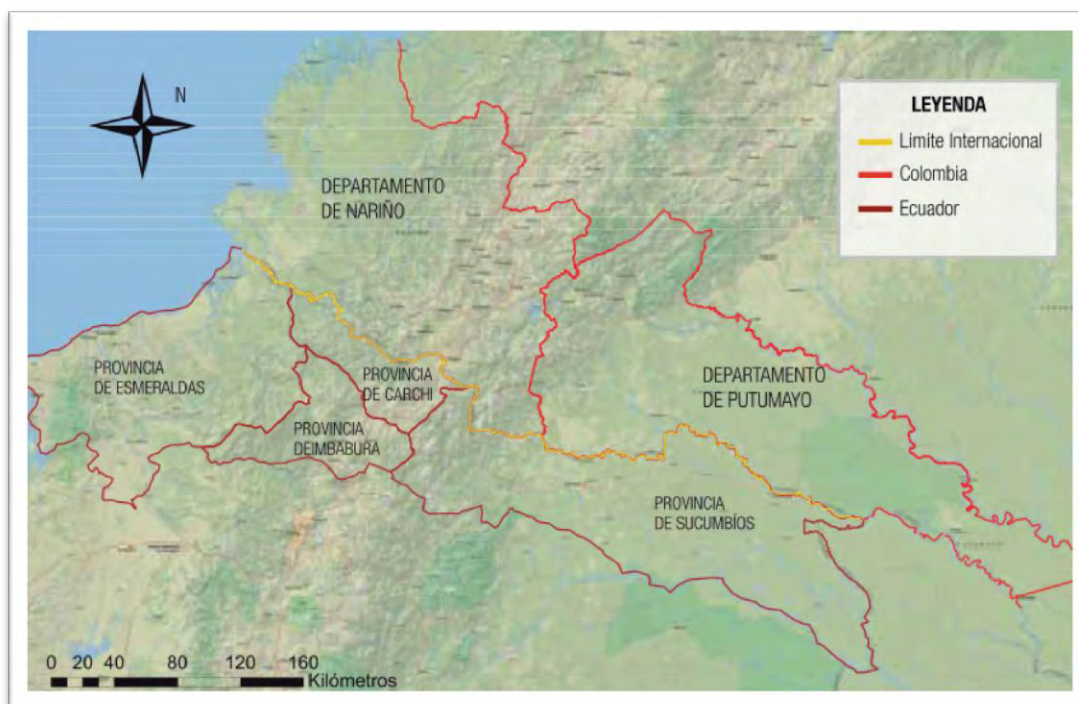
1.2 El contrabando como una manifestación del comercio informal en Nariño.

Para adentrarse en el tema del comercio informal en Nariño, es importante destacar el papel que cumple la frontera, ya que este es el punto donde se consolida esta actividad; para ello es necesario entrar a profundizar algunos aspectos con referencia a la misma, que se tornan centrales para esta investigación.

La frontera Colombo-ecuatoriana tiene una extensión de 586 Km, la cual comparte territorios del departamento de Nariño y parte del Putumayo en Colombia, con territorios pertenecientes a las provincias de Esmeraldas, Carchi y Sucumbíos en el Ecuador; los municipios directamente limítrofes con Colombia son: Cumbal, Carlosama e Ipiales, que conforman la frontera junto a nueve municipios más, de la llamada ex provincia de Obando,* y que extienden el área de influencia del fenómeno fronterizo hacia la llamada provincia de Túquerres y el eje que desde Ipiales conduce a Pasto. En el caso de Ecuador la provincia del Carchi y su principal núcleo

* La ex provincia de Obando se refiere a la zona ubicada al sur del departamento, en límites con el vecino país del Ecuador y se conforma por los municipios de Aldana, Carlosama, Guachucal, Cumbal, Gualmatan, Iles, Contadero, Ipiales, Pupiales, Funes, Córdova, Puerres y Potosi. Siendo la ciudad de Ipiales el núcleo urbano y polo de esta región.

poblado, el municipio de Tulcán, tienen la mayor incidencia de intercambio tradicional en términos económicos, sociales y culturales, pero eventualmente se extiende la influencia fronteriza, en ese país, hasta la provincia de Imbabura. (Montenegro, 2005, pág. 24), (Véase Mapa 1)



Mapa 1. Zona de integración Fronteriza Ecuador Colombia

Fuente. (Senplandes, 2013)

La frontera en los dos países ha llevado a cabo procesos de integración histórica desde los siglos XIX y XX con el fin de establecer objetivos comunes de desarrollo, entre ellos encontramos:

El 20 de junio de 1989, los gobiernos de Rodrigo Borja y Virgilio Barco tomaron la decisión de crear un mecanismo bilateral que promueva la integración y desarrollo de los dos países: la comisión de vecindad Colombo-Ecuatoriana, de igual forma el 18 de abril de 1990 en Esmeraldas se realizó el convenio de tránsito de vehículos, personas y embarcaciones; en 1998

se activó el comité de control seguridad y vigilancia. Igualmente en el mismo año se firmó el acuerdo sobre derechos humanos, asentamientos en la frontera y asuntos laborales migratorios. Así mismo la decisión 501 tomada por la CAN en Junio de 2001. (Plan Binacional de integración fronteriza Ecuador- Colombia, 2014-2022).

Uno de los tratados más sobresalientes es el de 1989, donde se creó un mecanismo bilateral que promovió la integración y desarrollo entre los dos países denominados comisión de vecindad Colombo- Ecuatoriana*, la cual se reestructuró el 22 de Julio de 2011 con la participación de los cancilleres de Colombia y Ecuador, denominándolo comisión de vecindad e integración fronteriza Colombiana- ecuatoriana.

Si bien el anterior convenio se consolidó como uno de los primeros procesos binacionales que abrieron paso a una ZIF (zona de integración fronteriza) y fue el reflejo del buen entendimiento entre los dos países, más tarde se convertiría en una zona de integración fronteriza que respondía a los lineamientos establecidos por la Comunidad de naciones Andinas CAN, esta organización en 1989 ratificó el Pacto Andino, en donde se buscaba la planificación conjunta de áreas binacionales y del Acuerdo Andino cuyo fin era impulsar la propagación de actividades de desarrollo de integración fronteriza entre los países de la región andina. Es así como en el 2001 esta organización entrega un estudio sobre las cinco principales zonas fronterizas andinas y un plan de cooperación transfronteriza, del cual la frontera Colombo-Ecuatoriana hace parte (Ramirez, 2008).

La creación de las zonas de integración fronteriza tiene como objetivos: generar un espacio de integración entre los dos países a partir de las regiones aledañas al límite fronterizo, el mejoramiento de la infraestructura, la ampliación del comercio, el desarrollo productivo y la agilización de pasos formalizados en las fronteras. La CAN define a las ZIF como escenarios

fundamentales de formación y ejecución de programas y proyectos, concertados entre las entidades participantes con el fin de generar condiciones óptimas para el desarrollo fronterizo sostenible y para la integración fronteriza; así como con el propósito de responder a las necesidades específicas de cada ámbito territorial compartido y de generar un espacio con mayor cohesión en las zonas y regiones fronterizas (decisión 501 CAN). (Ramirez, 2008).

De igual forma en la decisión tomada por la CAN en julio de 2001, se toma en cuenta la delimitación de la zona de integración fronteriza donde primó para esa delimitación el criterio de adyacencia que identifica tres áreas de desarrollo, las cuales podrían conformarse a partir de criterios biogeográficos; de este modo se presentaron las tres áreas estratégicas de desarrollo: Andina, Amazónica y Pacífica (Plan Binacional de integración fronteriza Ecuador-Colombia, 2014-2022).

La zona de integración fronteriza Colombo-Ecuatoriana, se caracteriza por la presencia de tres grandes unidades geomorfológicas y climáticas que de lado colombiano son: la región pacífica, la región andina y la región amazónica. La región pacífica se caracteriza por relieves colinados que bajan suavemente desde el pie de la cordillera hasta el océano. Esta región se encuentra climáticamente influenciada por la presencia oceánica que varía desde tropical húmedo a muy húmedo con temperatura media anual de 26.1° C (Plan Binacional, 2015 a 2022).

La región amazónica, se caracteriza por una distribución simple de conjuntos de relieve y una gran extensión con un relieve regular denominada llanura amazónica. En esta región el clima es cálido húmedo y tropical lluvioso con una temperatura media de 25,8° C y lluvias entre los 3000 y 4000 mm (Plan Binacional, 2015-2022).

Estas regiones tienen características particulares que responden a su condición geográfica; esto ha llevado a que se piense en prácticas encaminadas al aprovechamiento de los recursos

productivos de ellas, con el fin de propiciar una economía que favorezca el intercambio comercial y social que hay entre estas regiones.

A pesar de la riqueza con la que gozan estas zonas hay un desaprovechamiento de la misma, que se debe primordialmente al abandono estatal, como se lo puede evidenciar en la falta de infraestructura que afecta la intercomunicación de los puertos marítimos en la región pacífica; de igual forma el auge de los cultivos ilícitos en estas zonas hizo propicio un escenario de violencia. Es entonces como las políticas gubernamentales se dedicaron a intentar solventar esta situación, dejando de lado las preocupaciones en cuanto a la economía.

En la región amazónica, también se demuestra el abandono estatal porque si bien esta ofrece gran riqueza para los dos países en cuanto a la producción de petróleo, esta no se demuestra en el nivel de desarrollo de la región (Montenegro Coral , 2005).

A grandes rasgos se ha podido identificar algunas de las problemáticas que aquejan a las dos regiones limítrofes de la frontera; por ahora es preciso adentrarse en la región andina donde se concentra gran parte de la actividad comercial de los dos países y donde se desarrolla el comercio informal; por ello es necesario mencionar las características geográficas, históricas y económicas de la misma.

La región Andina, corresponde a la cordillera de los Andes y está conformada por dos grandes cordones cordilleranos paralelos entre los cuales presenta depresiones inter andinas en donde se emplazan las principales ciudades de la sierra andina (Pasto, Ipiales, Tulcán, Ibarra, Otavalo). En esta región predomina el clima meso térmico húmedo y semi húmedo, con temperaturas media anual en Tulcán e Ibarra entre 12°C y 17° C respectivamente; a su vez cuenta con una diversidad de flora y fauna, presencia de pisos térmicos predominando el frío, característico de estas poblaciones colindantes con la frontera (Montenegro, 2005).

Es así como la principal fuente de economía de estos territorios en ambos lados de la frontera es el sector agropecuario. Sin embargo esta fuente de producción del sector agropecuario para el sostenimiento de la economía en este caso del departamento de Nariño no ha sido prolifera, pues estas zonas carecen de procesos industriales y de una vocación empresarial fuerte, que permita el sostenimiento de un desarrollo económico propio de la Región (Montenegro, 2005).

Ello ha provocado el desenvolvimiento de otras actividades, que van en busca de alternativas para poder subsistir y poder satisfacer las necesidades básicas, frente a la ineficiencia y abandono por parte del Estado. Por consiguiente, la frontera Colombo-Ecuatoriana se ha convertido en una zona de integración que indica alta importancia en el intercambio comercial e histórico en ambos países, la cual ha generado el desarrollo del comercio informal (Montenegro, 2005).

Los flujos de comercio informal en Nariño no solamente se han dado en la actualidad, estos se remiten en el tiempo desde el siglo XIX hasta nuestro presente.

Esta frontera presentaba unos flujos de comercio ilícito característicos de una región alejada del centro político de la República y de sus núcleos productivos. El contrabando que cruzaba por esta frontera demostraba los vínculos comerciales y la dependencia económica del suroccidente de Colombia con el Ecuador. De hecho, se encontraron evidencias de introducción de mercancías de Ecuador hacia Colombia, más no el movimiento en sentido contrario. (Laurent, 2008, pág. 365).

El intercambio comercial que se originaba con el vecino país del Ecuador se daba por tres elementos: primero el tratado de reciprocidad dado en 1905, el cual significaba que los productos ecuatorianos naturales y manufacturados estaban exentos de derechos; segundo, los derechos de importación eran mucho más baratos en el vecino país que en Colombia y, tercero, el transporte terrestre era más económico desde puertos ecuatorianos hasta el sur de Colombia. Esto se debía por el Estado de los caminos y el costo de las mulas. La importancia del contrabando que circulaba para ese entonces, era primordial porque penetraba el suroccidente colombiano y a su

vez se debía al alejamiento con el centro del país. Igualmente el comercio interregional era reducido en comparación con el Ecuador (Laurent, 2008)

Además, es curioso cómo en los informes de administradores de aduana, se dice que por lo menos cada domingo pasaban de Tulcán (provincia del Carchi en Ecuador) a Carlosama (departamento de Nariño, Colombia) de dos mil a tres mil personas con mercaderías extranjeras; también en esos informes se decía que en todos los pueblos, incluso en Pasto abundaba la oferta de mercancías extranjeras de un modo que no correspondía a la escases de los recursos de los consumidores ni menos a los insignificantes ingresos de la renta en las oficinas de aduana existentes; de igual forma se observaba al contrabando como una tradición venerada por parte de sus habitantes, y se mostraba relevante que la mitad de los pobladores de Obando y Tuquerres(Nariño) eran contrabandistas, auxiliares o encubridores* (Laurent, 2008).

El comercio que se realizaba para ese entonces era controlado por la aduana que se encontraba localizada en Carlosama, pero el comercio que pasaba por este punto era algo reducido, alertando a las autoridades competentes, de que la circulación de mercancías se estaba dando por caminos diferentes al nacional, y esta alerta se intensificó cuando el intercambio comercial se daba en altas horas de la noche, como consecuencia de este hecho surgieron medidas de aprehensión cuando se presentaban estos casos, ya que estas conductas representaban la intención de no cancelar los derechos de importación previstos para la introducción a Colombia de mercancías extranjeras que se daban en esta época (Laurent, 2008).

La evolución y desarrollo del comercio informal ha prevalecido y su intensificación en el tiempo ha llevado a que el contrabando se convierta en una problemática social y económica cada vez más difícil de evitar. Poniendo en desafío a las autoridades que tienen el propósito de

* Auxiliadores o encubridores: dicese de las personas que son cómplices al ocultar un delito, en este caso el contrabando

acabar con un delito que ha permeado al departamento de Nariño; sin embargo la escases de los recursos exteriores, la falta de industria en la región, la falta de oportunidades y el desempleo, ha llevado a que las personas que colindan con el vecino país se dediquen a la informalidad (Cardenas, 2010)

Actualmente el puente internacional de Rumichaca, sobre el río Guitara es el límite natural entre Colombia y Ecuador, ubicado a una distancia de 5 Km., tanto del casco urbano de Ipiales como de Tulcán. Esta zona fronteriza es la que más vive de la dinámica económica caracterizada por el comercio informal. (Montenegro Coral, 2005)

Es así como esta actividad informal busca suplir las necesidades en un ambiente de difíciles condiciones para la subsistencia, producto del inequidad social que ha dejado un sistema económico y político, donde el reparto de la riqueza siempre beneficiara a un sector minoritario de la población, mientras que el resto es desfavorecido y abandonado por las autoridades nacionales. Esta gran brecha obliga a este último sector buscar opciones para poder sobrevivir, esto responde al uso de políticas del gobierno que están encaminadas al sistema del comercio formal, estas medidas no son pensadas colectivamente y dejan por fuera al sector menos favorecido haciendo que este las viole y quede inmediatamente excluido del sistema económico legal.(Cárdenas, 2010)

Dentro de las actividades informales se encuentra: el comercio informal ambulante, el narcotráfico y el contrabando (Cardenas Arevalo, 2010); siendo este último el que marca la ruta de esta investigación, las causas que generan el contrabando en la región son variadas, entre ellas se encuentra el profundo olvido estatal el cual sufre el territorio nariñense; pues su ubicación de frontera hace que este lejos del centro de poder y este sumida en el abandono y la marginalidad,

así como otras zonas fronterizas; esta situación es provocada por la implementación de políticas centralistas, que no beneficia a las áreas limítrofes (Ramirez, 2008).

Es así como este aislamiento geográfico de Nariño con el centro del país, ha tenido como consecuencia el incremento en el valor del transporte de carga, (este incremento se debe a el costo de fletes, peajes, costo de combustibles) esto genera tendencia alta de los precios de productos nacionales para el consumidor (Ortiz, 2012).

Dentro de los causales las que más han incidido en la propagación del contrabando ha sido la diferencia cambiaria; que se refiere a la cantidad de pesos que se debe pagar por unidad de moneda extranjera (Vela, s.f.), es decir, la diferencia cambiaria que existe entre los dos países al manejar peso y dólar hace que los productos Ecuatorianos sean de bajo costo y sean mayormente accesibles para la población, poniendo a competir los productos nacionales con los bajos precios de productos extranjeros, lo que lleva a las personas que residen en la cercanía de la región a inclinarse por escoger productos Ecuatorianos y no Colombianos.

Así mismo se encuentra la diferencia del valor del IVA en cada país, mostrándose en el Ecuador mucho más bajo que en Colombia, lo que también repercute en que los precios de las mercancías del vecino país sean más consumidos (Esto se lo pudo constatar con las salidas de campo).

Es necesario aclarar que los incrementos excesivos de los impuestos en un país, la diferencia de impuestos en ambos países, el valor agregado del IVA, el cambio de la moneda son los factores que influyen en la competencia de los precios de productos que más se comercializan en esta actividad informal.

El Departamento de Nariño, se ha visto afectado por los causales que Han provocado el desenvolvimiento de esta actividad ilegal, dejando como consecuencias:

1. Menores recursos para el Estado por la pérdida del recaudo fiscal, lo que genera que la inversión social que se realiza, no supla las necesidades de la población; creando un impacto negativo en la inversión social y en el dinamismo de la economía que se expresa en una disminución del patrimonio nacional.
2. la Competencia desleal de productos extranjero.
3. Desincentivo para la industria legal y el comercio nacional; que afecta el desarrollo del comercio y empleo formal produciendo a la vez empleo informal que no está supeditado a la ley.
4. Mayor gasto por parte del Estado para controlar el contrabando.(Vela, s.f., págs. 3-4)

Como se ha venido desarrollando la frontera Colombo-Ecuatoriana, siempre ha presentado flujos de comercio ilícito característicos del comercio informal; específicamente en el contrabando, cuyo común denominador ha sido el intercambio de las mercancías sin pagar los respectivos impuestos, motivo que alerta al gobierno ante esta situación. De este modo el gobierno nacional en uso de sus facultades encarga a las entidades fiscales y aduaneras para hacer el respectivo cumplimiento de la ley; es así como estas toman las medidas necesarias para minimizar el fenómeno del contrabando.

Las medidas que más se toman son las denominadas aprehensiones, en efecto se tienen unas causales de aprehensión tipificadas en el artículo 502 del decreto 2685 de 1999 del estatuto aduanero Colombiano; las más presentes en la frontera Colombo-Ecuatoriana “Rumichaca”, y los caminos que comunican a las dos repúblicas, en las ciudades y territorios aledaños (Lara y Pinzon, 2007).

Las causales que se aplican con mayor frecuencia en la aprehensión de mercancías en la frontera Colombo-Ecuatoriana, son las establecidas en el art 502 numerales 1.1, 1.2 y 1.6 del estatuto aduanero, la cual reza.

- “cuando se oculte o no se presente ante la autoridad aduanera mercancías que han arribado al territorio aduanero nacional, salvo cuando las mercancías estén amparadas en documentos de destino a otros puertos. (Decreto 2685, 1999)
- “cuando el ingreso de mercancías se realice por lugares no habilitados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, salvo que se configure el arribo forzoso de que trata el artículo 1541 del código del comercio. (Decreto 2685, 1999)
- La regulada en el artículo 502, numerales 1.6 del estatuto aduanero, la cual dice “ cuando la mercancía no se encuentre amparada en una planilla de envío, factura de nacionalización, o declaración de importación, o no corresponda con la descripción declarada, o se encuentre en una cantidad mayor a la señalada en su declaración de importación, salvo estos últimos se hayan subsanado en la forma prevista de los numerales 4 y 7 del artículo 128 y en los párrafos 1 y 2 del artículo 231 del presente decreto, en cuyo caso no habría lugar a la aprehensión.(Decreto 2685, 1999)

En cuanto a la primera aprehensión mencionada es una de las que se cumple a diario, pues la mayoría de los transportadores ocultan sus mercancías o no las presentan ante las autoridades aduaneras, cuando arriban al territorio nacional, por lo cual el decomiso de este causal se hace efectivo, la DIAN y POLFA son las encargadas de registrar e incautar las mercancías que ingresan en distintos medios de transporte (Lara y Pinzon, 2007).

En referencia a la segunda aprehensión, esta se realiza cuando las mercancías circulan por los lugares no habilitados por la DIAN, es decir, son transportadas por trochas; que vienen siendo los caminos alternos y rudimentarios que comunican a las naciones, en la frontera Colombo-Ecuatoriana (Lara y Pinzon, 2007).

Con respecto a la tercera aprehensión, se da porque las mercancías no se encuentran amparadas en declaraciones de importación, documento que soporta la legalidad aduanera de las mercancía, ni tampoco se encuentra aparada en facturas de nacionalización ni en planillas de envío; que es el documento que expide la empresa transportadora mediante el cual se autoriza, registra y ampara el traslado de la carga bajo el control aduanero, del lugar de arribo a un deposito habilitado, o una zona franca; ubicados en la misma jurisdicción aduanera.

Igualmente es de repetida ocurrencia frente a la tercera aprehensión, que se incauten mercancías las cuales no concuerdan con la descripción realizada en declaración de importación, este causaltambién se lleva con frecuencia, cuando se realizan operativos, en ellos interviene la POLFA y la DIAN, en establecimientos de comercio, centros de comercio informal, centros comerciales, lugares de acopio de mercancías y en la calle, vía o carretera pública.(Lara y Pinzon, 2007, pág. 23), cuando hacemos referencia a los centros de distribución comercial, lugares de acopio de mercancías, se hace alusión al sector El potrerrillo (San Juan de Pasto- Colombia) y el sector Ayora en (Tulcan- Ecuador)

Los aspectos de las aprehensiones son susceptibles de analizar porque mediante las salidas de campo realizadas el 1 y 14 de Junio de 2018 y la información recolectada por medio de las entrevistas, estas se mostraron como un obstáculo para realizar la actividad del contrabando; ya que Comerciantes como transportadores del sector el Potrerrillo de la Ciudad de San Juan de Pasto se ven afectados.

Teniendo en cuenta lo anterior la población de este estudio enfrenta estas medidas a diario, desde que ingresan las mercancías al país por la frontera Colombo-Ecuatoriana, hasta llegar al centro de distribución, el sector el Potrerrillo, donde comercializan estos productos. Es así como los protagonistas de esta investigación, atendiendo a las múltiples necesidades que enfrentan y el

deseo de poder solventarlas, se han visto obligados a buscar alternativas que les permitan ejercer su oficio, aun sabiendo de las represarías de los que ellos pueden ser objeto por parte de las autoridades competentes.

De este modo, esta investigación quiere rescatar las voces que no son escuchadas, que han sido reprimidas muchas veces desde el discurso económico y Elitista; que ven en esta actividad el problema de la economía regional y nacional, pero que no se detienen a ver el origen de esta situación, principalmente la característica de frontera, que es la que más impulsa el comercio de los dos países, y donde muchas personas quienes tienen condiciones de vida precarias con rentabilidades mínimas, que no han contado con oportunidades de empleo formal, se han visto obligados a ejercer esta actividad,convirtiéndola en una alternativa de subsistencia;siendo esta desde sus percepciones una forma de vida y el atentar contra ella no solamente les impide sobrevivir de manera digna, sino que también afecta el desarrollo de una economía característica de esta zona de frontera.

2. Condiciones socioeconómicas de comerciantes y transportadores

Una vez Consolidado el soporte conceptual del contrabando y la incidencia del mismo en la región, este capítulo analiza las condiciones sociales y económicas de la muestra de este estudio, lo anterior sumado con las difíciles condiciones que los actores de esta investigación enfrentan, ha hecho que se involucren en la actividad informal del contrabando, demostrando que acceden a ella por las necesidades que ellos tienen y que han surgido por un sistema de gobierno que no brinda posibilidades a los menos favorecidos; por consiguiente se demuestra que la actividad del contrabando es una actividad de subsistencia, mostrándose como el único medio que tienen para poder emplearse y así satisfacer sus necesidades básicas. Lo anterior justifica que el contrabando sea visto de manera positiva por parte de la población estudiada.

Por otro lado se mostrara el trayecto de la vía Pasto- Tulcán, en la que está inmerso el transportador, que le permite generar utilidades prácticas de su recorrido a raíz de la actividad comercial.

En un primer momento se analizan las características demográficas de la población investigada, luego se da una breve contextualización del sector el potrerillo, más adelante se trata la dinámica comercial que ellos realizan a través del contrabando, al igual que todas las situaciones y vivencias que los sujetos de esta investigación tienen en él, seguida de las características económicas que les genera este oficio.

Posteriormente se abordaran las razones por las cuales los transportadores y comerciantes se dedican a esta actividad, donde manifiestan que el desempleo ha sido el principal factor para ello, la carencia de empleo formal ha generado que las personas busquen la manera de ocuparse y el campo más inmediato son las actividades informales, y dentro de esta área informal surge el

contrabando, que se da como un medio de subsistencia, ante las difíciles condiciones a las que ellos se enfrentan por la negligencia estatal y la falta de oportunidades,

Luego se aborda el tipo y las modalidades de contrabando que la muestra de este estudio ejerce, después se plantean algunas posibles soluciones que puedan minimizar el flagelo del contrabando, ya que este ha generado una disconformidad entre las autoridades encargadas de combatirlo y los protagonistas que realizan esta actividad y por último se mostrara todo el trayecto vial (Pasto- Tulcán) que hacen los sujetos de esta investigación a través de la deriva.

Este capítulo se desarrolló a partir de diferentes técnicas de recolección de información, paralos dos primeros subcapítulos llamados “*características sociales de transportadores y comerciantes del sector El potrerillo*” y “*actividad del contrabando realizada por comerciantes y transportadores del sector El potrerillo*” respectivamente, se utilizó la entrevista semi estructurada N°2, para el tercer subcapítulo denominado “*la movilidad empleada por los transportadores y comerciantes desde la frontera hasta el sector El potrerillo*” se utilizó como técnica la deriva, la cual permitió apreciar la rutina y los espacios en los que estos sujetos se desenvuelven para realizar esta actividad del comercio informal.

2.1 Características sociales de transportadores y comerciantes del sector el Potrerillo

Con el fin de conocer a la población dedicada a esta actividad informal, y el oficio en el que se desenvuelven se elaboró y aplico una entrevista abierta semi-estructurada el primero de Junio del 2018. Dicha entrevista fue aplicada a comerciantes y transportadores del sector el potrerillo, siendo la muestra de esta investigación; mediante ella se recogió los siguientes resultados que permiten conocer más a las personas y la actividad que desempeñan.

En la entrevista se indago por las características demográficas, ya que son un punto determinante para entender muchas de las situaciones a las cuales se enfrentan los protagonistas

de esta investigación, se encontró que sus edades oscilan entre los 40 a 65 años, esto indica que la edad es una variable que puede llegar a indicar el grado de experiencia para desenvolverse en esta actividad, como también que son personas excluidas del sistema laboral formal por ser consideradas poco productivas a la hora de desempeñar cualquier oficio; situación que obliga a estas personas a involucrarse dentro del comercio informal. De igual manera esta actividad incluye a todas las personas porque es equitativa para ambos géneros.

En cuanto al grado de escolaridad de la muestra, la mayor parte de ella solo alcanzo estudios primarios, excepto un caso que alcanzó un nivel educativo superior. Esto responde a que ellos tengan un grado de escolaridad bajo, factor que se ve reflejado en la actualidad, cuando ellos tienen que escoger por oficio el contrabando; actividad que no les ha permitido obtener ingresos para vivir dignamente, es decir, sus condiciones son precarias.

Por ello esta población no cuenta con todas las prestaciones y servicios que un trabajador formal pueda adquirir como: la salud, pensión, caja de compensaciones entre otros. Por tal razón sus ingresos sirven para solventar sus necesidades básicas y no para generar un margen de ahorro, esto hace que muchas veces sus ganancias no sean destinadas para la inversión de sus productos, llevando a que el contrabando tenga mucha importancia y que persista en el tiempo.

De esta manera se puede analizar que las difíciles condiciones a las que se enfrentan las personas dedicadas al contrabando, las ha llevado a que se refugien dentro del comercio informal como fuente de ingreso apropiándolo e identificándose con el mismo; provocando que ellos se enfrenten a la ley y violenten todas las normas.

2.2 Actividad del contrabando realizada por transportadores y comerciantes.

El contrabando es un oficio al que muchas personas de la región acuden por estas razones:

1. la ventaja de encontrarse en una zona fronteriza, en donde el diferencial cambiario con la

devaluación del dólar frente al peso colombiano, da mayor rentabilidad a las personas dedicadas a esta actividad, para traer mercancías del Ecuador y viceversa

2. el valor de los impuestos y el valor agregado del IVA entre los dos países, genera que el precio de los productos de la canasta familiar sean más económicos del lado Ecuatoriano, brindando posibilidades de un intercambio comercial en la mayoría de casos ilegal (Ortiz, 2012).

De esta manera esta actividad se convierte en una forma de trabajo para muchas personas, especialmente para los comerciantes y transportadores del sector el potrerillo; lugar donde radica gran flujo comercial, pues en este se generan cerca de 2.659 puestos de trabajo, de los cuales el 78% son de mujeres cabeza de familia, existen puestos eventuales y trabajadores que realizan labores complementarias (Plan de ordenamiento territorial, 2014).

se torna importante este sector para esta investigación, porque en el existen bodegas en donde se comercializan productos del comercio formal e informal, es así como este mercado es surtido en gran medida por productos Ecuatorianos, muchos de los transportadores abastecen este mercado y los comerciantes venden estas mercancías; llevando a que estos últimos entren en una competitividad de precios, además de ofertar y demandar los productos de contrabando (Esto se lo comprobó en las salidas de campo).

Cabe resaltar que la plaza de mercado el potrerillo es la más grande en el casco urbano de San Juan de Pasto, por lo que se evidencia más afluencia del público, que no solamente acude a la plaza de mercado, sino también a estos locales aledaños que venden productos del contrabando y que les representa una mejor economía.

Es así como El comercio informal que los sujetos de esta investigación realizan, para el caso de esta frontera cumple con unas características particulares que responden a las necesidades del Departamento, que primordialmente son de primera necesidad para el consumo.

Por otra parte, Gracias a la entrevista 2 se pudo evidenciar que la muestra de esta investigación cuenta con un grado de experiencia amplia, en todos los casos, ellos han trabajado entre veinte a cuarenta años en el contrabando, esto se debe a que el oficio muchas veces ha sido tomado por herencia, pasando de generación en generación convirtiéndose en parte de su vida cultural, también este ha sido ejercido por costumbre, pues muchas veces sus utilidades no son óptimas pero lo continúan haciendo, además la falta de oportunidades que se ha dado por el déficit económico y social en el Departamento de Nariño, ha limitado el camino para que estas personas puedan llevar a cabo un grado de escolaridad superior lo que repercute en su actividad informal, dado que esta, para su desenvolvimiento no exige requisitos para formar parte de este oficio; así lo expresa un transportador:

Yo vengo de una familia pobre pues mis papas no tuvieron para darme la plata para el estudio el colegio, a gran suerte la escolita tanto hacer Salí hasta quinto, pues ellos no tenían, como en ese tiempo éramos artos hijos. No hay empleo, para mí un empleo es muy duro porque me exigen cartón de bachillerato, entonces que trabajo puedo conseguir, entonces me toca a si prácticamente así como la gente nos llama contrabandistas (Entrevista realizada a transportador1 /1 de Junio del 2018).

Normalmente los transportadores inician su labor a tempranas horas; entre las cinco y siete de la mañana para realizar su viaje, traspasan el puente fronterizo de Rumichaca y alrededor de las nueve de la mañana ellos llegan a su destino, que es el parque Ayora en Tulcán- Ecuador, donde se mueve gran flujo comercial tanto de productos de canasta familiar, así como también ropa y artículos para el hogar. (Rutina que se vio con las salidas de Campo y entrevista 1). Es allí donde ellos compran sus mercancías, esta se da en dos casos: en el primero estas no son propias, son encargadas y los transportadores cobran un flete por el traspaso de ellas y en el segundo están las mercancías que son compradas por ellos mismos, cumpliendo este ultimo la función de transportador y comerciante a la vez.

Durante el trayecto los transportadores manifiestan que el temor los acompaña siempre, ya que se encuentran expuestos durante toda la vía y no saben si llegarán con el total de las mercancías que han comprado o podrán sufrir algunos riesgos de incautación.

Muchas veces este temor ha sido aminorado; porque los transportadores han creado redes de apoyo, que han sido utilizadas para el cuidado de las mercancías, donde la comunicación es clave para estar informados sobre las condiciones de la vía, en cuanto a los puntos de control aduanero a los que pueden estar expuestos, es así como las relaciones entre ellos mismos son solidarias hasta el punto de crear un vínculo familiar donde se ayudan mutuamente, de igual forma los comerciantes quienes venden estas mercancías, también crean lazos familiares y solidarios porque tienen un mismo fin, que es comercializar sus productos. Lo anterior se lo constato con la entrevista N° 2.

La mayor parte de la muestra de este estudio manifiesta que usualmente viajan en la semana de tres a cinco veces, depende de la necesidad que se les presente para abastecer los locales, de igual manera los comerciantes surten sus negocios a diario y también según la necesidad del consumidor.

Una de las características del contrabando practicado por los actores de esta investigación en la frontera Colombo-Ecuatoriana, tiene que ver con la modalidad realizada; es decir, la forma en que se ingresa los productos al país; a la anterior modalidad los transportadores la han denominado “el reguero”. Es así como el transportador nos dice:

Ahí variado se trae lo que es el reguero, como decir galletas unas dos cajas de jabón, transportamos arroz, azúcar, atún, cuestionos de grasas que decimos fabripan, serranas, aceite de litro aceite de caneca, atunes varias marcas: Isabel, van campos, mar bravo, sardina, se lleva maní, se lleva frijol cuando es rentables se lleva a veces colchones, cuestionos de ropa no. (Entrevista realizada transportador1, 1 de junio del 2018)

Por tal razón, se afianza la modalidad del reguero; porque significa la variedad de productos que se traen del vecino país en cantidades pequeñas y que son comercializadas en el sector el potrerrillo. Así mismo los comerciantes compran productos donde se resaltan: el arroz, aceites y enlatados.

En la entrevista también se indago, por las ganancias que ellos pueden adquirir y en referencia a ello, los transportadores respondieron que la ganancia que adquieren por viajes es mínima, puesto que su rentabilidad está sujeta a las necesidades diarias que ellos tienen, por lo cual ellos no pueden generar un margen de ahorro y a su vez este convertirlo en inversión; que les ayudaría a aumentar su capital y mejorar sus condiciones de vida. Para el caso de los comerciantes se muestra también utilidades mínimas, ellos estiman alrededor de un 4 a 6% en ellas. Y otros ni siquiera tienen contabilidad en sus ingresos.

El contrabando al cual se dedican estas personas se da por algunos factores, entre los más sobresalientes se encuentra que este es visto como una ocupación, la mayoría de la muestra de este estudio expresa que en él, se han sentido útiles al desarrollar esta actividad informal, adaptándose de una forma positiva a ella por años, sin importar sus beneficios y dificultades; convirtiéndose así en una forma de vida. Otro factor que también influye en la entrega a esta actividad es la cercanía a la zona fronteriza; Pues como muchos de ellos manifiestan, esto brinda posibilidades para que ellos puedan acceder al comercio de productos, de una manera factible.

De igual forma los comerciantes, afirman que se ven en la necesidad de vender productos de este comercio informal; porque en el sector (El potrerrillo) existe una fuerte competencia, ya que muchos de los locales ofertan mercancías de contrabando, obligando al comerciante a ponerse en las mismas condiciones de vender estos productos a bajo costo y así poder complacer a la clientela, que siempre busca la economía de su bolsillo.

Es importante destacar que uno de los aspectos más importantes de esta actividad se encuentra enmarcado bajo un común denominador que es la falta de empleo formal. Es así como Pasto conserva una de las tasas de desempleo más altas en Colombia, mientras que el promedio nacional estuvo 10.8% en el año 2011, Pasto alcanzó para ese mismo periodo un nivel del 15.2%, específicamente para el año 2011 el desempleo fue del 13% , los diferentes estudios existentes identifican esta situación como aspecto crítico lo cual afecta la calidad de vida de la población. (Plan de ordenamiento Territorial, 2015-2027)

Pasto cuenta con un escaso desarrollo industrial y presencia de microempresas que aportan en la generación de empleo. Sin embargo esta no es suficiente para toda la población en edad de trabajar, no existen suficientes fuentes de empleo lo cual implica que deban desplazarse en busca de otras formas de emplearse (Plan de ordenamiento Territorial 2015-2027 p. 96). Las personas desempleadas o subempleadas deben buscar la manera de conseguir o complementar sus ingresos que al menos les permitan subsistir y el escenario más inmediato son las actividades informales. (Plan local de empleo de Pasto, 2012) Esto implica que muchas de las personas desempleadas busquen alternativas que les garanticen su subsistencia, dentro de ellas se encuentra el contrabando.

Para la muestra de esta investigación el contrabando es visto como un medio de subsistencia, que surge en el campo de la informalidad; se ha dado como respuesta a las necesidades laborales insatisfechas y denota la precariedad de las actividades, que están alejadas de la normatividad del Estado, pues estas personas respondiendo a las fallas de este sistema infringen la norma como respuesta a la tensión laboral a la cual se ven sometidos. Según el Plan de ordenamiento territorial de Pasto (2015-2027:), el nivel registrado de informalidad es de 70.9%, dentro de este porcentaje existe la población dedicada al contrabando, la informalidad laboral afecta la calidad

de vida de los trabajadores ya que estos cuentan con salarios más bajos y peores condiciones laborales que los trabajadores formales.

En efecto la informalidad tiene dos connotaciones. En algunos casos el sector informal se puede denominar de “crecimiento” dado su dinamismo para obtención de ingresos en la economía, fruto del incumplimiento de la normatividad tributaria, entre otros. No obstante, en la mayoría de los casos en América Latina se trata de pequeñas unidades que apenas les permite sobrevivir, lo que se ha denominado informalidad de subsistencia (Vásquez, s.f. citado por Cárdenas, 2010, p.33).

El caso de informalidad de contrabando que se da en Nariño es de subsistencia; porque ha permitido que muchas personas encuentren en ella, el medio para obtener recursos que les puedan brindar una mejor calidad de vida. Esta informalidad en el departamento ha sido socialmente aceptada, puesto que ha brindado un mercado de productos básicos para el consumo, que está orientado a la población más vulnerable y menos favorecida (Cardenas Arevalo, 2010). Así lo enuncia un transportador:

En si para la gente de bajos recursos lo puede comprar puede comerse un atuncito de dos mil quinientos porque hay gente que no le alcanza, inclusive hay atunes que los traen del Ecuador que valen mil setecientos pesos o sea hay gente que lo compra, por decir la gente que no tiene, por ejemplo la gente que no tiene madres cabeza de familia que tienen dos tres hijos que son solas, ganando doscientos trescientos mil pesos imagínese que le va alcanzar ir a comprar a Éxito un atún que vale cinco mil pesos, entonces si no hubiera el contrabando esa pobre gente , que sería de esa pobre gente no comería, la mayoría en el departamento de Nariño donde quiera que vaya hay contrabando”. (Entrevista realizada a trasportador 1,1 de Junio del2018)

En este orden de ideas, este comercio desde el punto de vista de transportadores y comerciantes no se aleja de lo formal, porque los productos que traspasan la frontera cumplen con las mismas características de aquellos que se importan, son de bajo valor agregado, perecederos y satisfacen las necesidades de la canasta familiar, lo que refuerza la existencia del

contrabando de subsistencia, lo planteado se fortalece cuando los transportadores expresan a diario, que su actividad es inofensiva y no atenta contra la integridad de las personas, por lo cual manifiestan su inconformismo frente a las persecuciones que sufren, los abusos y atropellos por parte de la autoridad. Ejemplificando lo anterior:

“a los narcotraficantes que esos sí creo que los deben de perseguir así como nos están persiguiendo a nosotros de allá pues tiene razón porque es droga y es mucho mal que hace a la gente no pero nosotros únicamente es comida”. (Entrevista transportadora 2,7 de Junio del 2018)

“El simple hecho es porque no se paga el impuesto al gobierno por eso es contrabando no es más, porque el resto es normal la comida es normal”. (Entrevista realizada a transportador 1, 1 de junio del 2018)

En este sentido, durante años el comercio informal que se da en la frontera, evidencia la dependencia del mercado Ecuatoriano, porque abastece a la región de productos de primera necesidad, que a la vez se convierten en un sustento diario de miles de pobladores ubicados al lado y lado de la frontera. (Cárdenas, 2010)

“Sin embargo esta informalidad no permite el crecimiento de inversiones que den paso al ingreso de la vida comercial formal” (Cárdenas, 2010, p. 33).

Los transportadores como comerciantes justifican su actividad informal, a partir de la falta de políticas que vayan dirigidas al fortalecimiento económico, de un intercambio comercial que beneficie a pequeños y grandes comerciantes. aunque existan políticas ancladas al desarrollo del comercio Binacional; como es el caso de la Zona de integración fronteriza (ZIF) mencionadas en el sub capítulo "*El contrabando como una manifestación del comercio Informal de Nariño*", estas presentan falencias, ya que son pensadas para los grandes comerciantes quienes importan y exportan en grandes cantidades de mercancías, a diferencia de los comerciantes

locales quienes son excluidos de este sistema; razón que se da por la falta de recursos que les impide entrar en el campo de la normatividad, porque su intercambio es de baja escala; hecho que ha llevado a comercializar mercancías de manera ilegal.

El enfoque neoliberal atribuye el origen de la economía informal a la intervención estatal en la economía en general y, de manera particular, a la regulación que ejerce el Estado en el mercado laboral. En este marco, la actuación del Estado impondría rigidez en la contratación y en los niveles de remuneración de los trabajadores. Así que el juego de la oferta y de la demanda estaría alterado, llevando las empresas a la informalidad para huir de estas imposiciones estatales. Aquí, la definición de informalidad es muy amplia y congrega actividades muy diversas tales como: los vendedores ambulantes, los talleres artesanales manufactureros y de servicios, las pequeñas empresas subcontratistas de servicios, los transportistas, el comercio ilegal de todo tipo (incluido el contrabando), entre otros (Veleda da Silva, 2001).

De este modo la continua intervención del Estado en la economía provoca el crecimiento de la informalidad, en esta investigación la intervención muchas veces se refiere a los tributos y trabas para la actividad comercial, que en muchos casos son elevados, lo que impide que las personas puedan ajustarse a esta normatividad; debido a que los ingresos obtenidos no son los suficientes para ingresar en el campo de la formalidad. Así nos relata una transportadora:

El gobierno nos ataca mucho dice que eso es ilegal y si mas no tenemos en que trabajar toca, por decir que nosotros le hacemos mal a las empresas, es que las empresas es gente de plata gente que tiene mientras que los contrabandistas somos gente pobre, el gobierno no genera empleo y por decir uno se pone un puesto por ahí él ya está sacando impuesto por un lado por otro, entonces a uno ya no le queda ni para pagar el impuesto. (Entrevista realizada a trasportadora2, 7 de junio del 2018)

A partir de la pregunta sobre la responsabilidad que tiene el gobierno con respecto al contrabando, se encontró de manera unánime que este ente gubernamental es visto como un

responsable en el desarrollo de esta actividad, los entrevistados afirman que la ineficiencia de políticas estatales relacionadas con la oferta de empleo formal, repercute drásticamente al trabajo en el contrabando.

La situación de comerciantes y transportadores, dedicados a la informalidad gira alrededor de una variable constante, representada en los ingresos económicos que siempre son los mismos, pues ellos expresan que no tienen años buenos ni malos económicamente hablando, sin embargo esa variable constante también está representada en los riesgos que ellos se enfrentan a diario y a lo largo de la vida, dedicada a esta actividad, así lo manifiesta una transportadora:

No mejor dicho es un sufrimiento un estrés, por ejemplo usted de allá para acá ya carga sus cosa ya de allá sale con su temor, usted hasta que no llegue a Pasto y entregue las cosas no está a salvo, para pasar el retén de Rumichaca mejor dicho parece que se le sale el corazón del susto, que a qué horas lo cogen, ya por acá pasa ya sigue vuelta que a que a horas ya sale la patrulla la moto, entonces toda la vía está expuesta, llega al pedregal la misma cosa ya con miedo, llega a Tangua peor , ahí es donde mejor dicho con los policías del pueblo propiamente no los de la fiscal si no los nacionales, que prácticamente no sé porque esa gente se ha dedicado tanto a perseguir a la pobre gente que trabajo”.

(Entrevista realizada transportadora3, 8 de Junio del 2018)

Lo anterior es una opinión compartida por todos los transportadores, quienes ven en el contrabando una actividad de riesgo, ya que los absorbe en una intranquilidad y temor constante; porque se encuentran expuestos a que las autoridades competentes decomisen sus mercancías, peligro que corren durante toda la vía desde que salen hasta que llegan, lo que provoca un retroceso en sus ingresos y pérdida de su capital; pues mucho de este invertido en las mercancías no es propio, por lo que tienen que adquirir créditos para subsanar la deuda que dejan las incautaciones de los productos de contrabando.

Pasando al ámbito de las soluciones, que debería implementar el gobierno para este problema, transportadores y comerciantes plantean que se debe crear alternativas para minimizar el flagelo del contrabando, reflejadas en fuentes de trabajo formal que ayude a las personas.

El hecho de que la normatividad haya sido diseñada pensando en algunos sectores de la sociedad resulta excluyente para este tipo de actividades puesto que no contempla su realidad. De otra parte, el Estado es incapaz de ser garante de la satisfacción de las necesidades básicas de las personas que viven de la informalidad, lo que hace que las busquen satisfacerlas dentro de sus posibilidades” (Vásquez, s.f., citado en Cárdenas, 2010).

El gobierno ha creado normas alejadas de intereses colectivos, dejando a un lado a la población menos favorecida, que carece de posibilidades para mejorar su calidad de vida; muchas veces esas normas, para esta población no son legítimas y como consecuencia de ello se acepta socialmente su violación. Una considerable parte de la población Nariñense no cumple con el estándar perfilado para el trabajo formal; debido a su escasa formación educativa, esto hace que las personas tengan un grado de ocupación en el sector informal, que es el que muestra todas las facilidades para poder generar empleo sin limitaciones ni condiciones (Cárdenas, 2010).

La solución para erradicar el comercio informal del contrabando, no se centra únicamente en la restricción de este comercio, que normalmente se lo hace con la aplicación de la normatividad por parte de las autoridades y los controles aduaneros, por el contrario esto va mucho más allá, se trata de conocer la realidad y los intereses sociales de la población perjudicada, además de las difíciles condiciones que enfrenta la región en cuanto a la pobreza y desempleo. Si el Estado conociera estos efectos lograría plantear políticas de equidad, donde se empezaría a beneficiar al total de la población y no a un selecto grupo como se lo ha venido haciendo (Lara y Pinzon, 2007).

Igualmente es importante que el gobierno nacional, busque potencializar el intercambio comercial que se ha venido realizando, por parte de comerciantes y transportadores, anclándolos a una normatividad justa que pueda acoger sus necesidades; entendiendo la condición especial de encontrarse en una zona de frontera, que posibilita aún más la dinámica comercial binacional.

Por otra lado el ente gubernamental debería tener en cuenta las grandes riquezas que presenta las condiciones biogeografías de la región, al generar un aprovechamiento positivo de ellas, se podría alcanzar una productividad económica, que de alguna manera generaría empleo y a su vez brindaría mejores oportunidades para todos (Montenegro, 2005).

Muchas veces el gobierno ha querido mitigar este fenómeno de comercio ilegal, pero no ha ofrecido garantías hacia la población involucrada en él, siendo esta una situación constante. Es probable que al intentar suprimir a totalidad este fenómeno por parte de las autoridades, desataría grandes alteraciones dejando a las personas desempleadas y estas podrían verse enfrentadas en problemas de delincuencia e inseguridad para la región (Cárdenas, 2010).

A sí mismo, las autoridades estatales en su afán de minimizar el contrabando, han tomado medidas arbitrarias que producen un malestar en esta población; porque no solo afecta su actividad económica sino que también muchas veces ellos han sido objeto de abusos, maltratos físicos y verbales por parte de las autoridades, desembocando alteraciones de orden social; es así como se ha generado una disconformidad, tanto de las autoridades competentes encargadas de contrarrestar este fenómeno, como de quienes lo ejercen (Cárdenas, 2010), así lo manifiesta una de las transportadoras:

He sufrido maltratos uuff varias veces verbales y físicos porque por ejemplo vea ahí en el pedregal nos cogieron hoy entonces yo cogí los papeles de la camioneta de la camioneta y estos me sacaron los papeles del bolsillo y me golpearon me zumbaron al piso, zumbaron unos cuadros de una casa que yo

me entre y ellos entraron detrás de mí botamos unas cosas de la casa eso no tienen compasión de uno.

(Entrevista realizada transportadora 2, 7 de Junio del 2018)

Según Cárdenas (2010) esta disconformidad se crea a partir de las percepciones del contrabando, pues para las autoridades este es un mal que hay acabar, porque desde la ley esta es una actividad que produce efectos negativos para la economía del país debido a: la evasión tributaria que perjudica la prosperidad de la nación, la competencia desleal para la industria que genera un grave impacto en el empleo formal y la ausencia de registros contables que proporcionen información para las cuentas nacionales.

En contraste a ello, desde la percepción de transportadores y comerciantes el contrabando es visto como un oficio; que aunque no cuenta con prestaciones laborales como las del sistema formal, es su fuente de trabajo considerada muchas veces como esperanza de vida, que les permite conseguir el sustento diario. Muchas veces a esta actividad han tenido que acudir por las circunstancias, que implica no solamente sus necesidades, sino también por los ideales de un gobierno que ha diseñado un sistema de beneficios laborales, que deja desprotegida a esta población porque no pueden acceder a él.

En este sentido las adversidades que tienen al ejercer esta actividad son diversas que pueden ir desde la pérdida de su capital, el atropello que reciben por parte de las autoridades, la inmovilización de su vehículo y el desgaste físico provocado por la tensión, la angustia y el estrés al intentar evadir los controles aduaneros.

2.3 Tipo y modalidades de contrabando en la Frontera Colombo- Ecuatoriana.

El contrabando que se da en esta zona fronteriza, se caracteriza principalmente por un intercambio de productos de consumo masivo, especificados en la siguiente tabla.

Tabla 1.*Tipo y modalidades de contrabando en la Frontera Colombo- Ecuatoriana.*

A. Principales productos que se comercializan y transportan.	Productos secundarios que se comercializan y transportan.
1. Arroz	5. Maní
2. Enlatados	6. Frijol
3. Aceites	7. fideos
4. Jabón	8. galletas
	9. bebidas gaseosas
	10. chocolates
	11. desodorantes
	12. Fabripan

Fuente. El presente estudio

De lo anteriormente mencionado conviene subrayar, que los productos que más tienen restricción a la hora de su importación, son los presentados en la columna A y los que menos restricciones tienen son los de la columna B.

Esta forma de traspaso de productos, se cataloga dentro del contrabando abierto; según la DIAN es la inserción de mercancías de contrabando, las cuales ingresan al país por lugares habilitados y no habilitados evadiendo toda normatividad y control aduanero. En cuanto a los puntos de mayor entrada de mercancías de contrabando según esta entidad se han identificado principalmente en la zona fronteriza con Panamá (Colon) y en el puente de Rumichaca ubicado en la frontera Colombo Ecuatoriana, por donde pasan a diario entre 500 y 600 carros cargados de mercancías como: arroz, huevos gasolina aceite licores entre otros, que escapan al control aduanero (Cárdenas, 2010) , de lo expresado se puede inferir que la modalidad de contrabando que se da en la frontera Colombo-Ecuatoriana es de tipo abierto.

Para Cárdenas (2010) El contrabando abierto tiene una forma de operar, hace que en la mayoría de los casos se burle todo control aduanero sin pagar impuestos o aranceles a las importaciones, por ende, dichas mercancías no presentan registros contables y sus reales consecuencias dentro de la sociedad son inciertas.

Frente al contrabando abierto Lara Campaña y Pinzón Muñoz (2007) afirman que este, consiste en la introducción ilegal de mercancías extranjeras al territorio nacional, sin el cumplimiento de las normas y reglamentos existentes, con el objeto de eludir las prohibiciones tales parciales vigentes o el pago de tributos aduaneros correspondientes y derivar de esta forma, márgenes extraordinarios de beneficios, las mercancías son introducidas ilegalmente al país a través de lugares habilitados y no habilitados, aéreos, terrestres y marítimos. Pertenecen al primer grupo los principales aeropuertos del país, áreas marítimas, las fronteras y puertos fronterizos. Por otra parte se consideran lugares no habilitados; aquellos que no han recibido autorización de la dirección de impuestos y aduanas nacionales, para el ingreso de las mercancías al territorio nacional.

La imposibilidad física y humana de controlar las amplias fronteras nacionales, tanto terrestres como marítimas, hizo posible la extendida práctica de utilizar una amplia zona de territorio Colombiano, para internar mercancías ilícitamente. Sin embargo, a partir de los primeros años de la década pasada, con la abrupta apertura económica del país, estos lugares fueron perdiendo progresivamente importancia, cediéndola a favor de los lugares habilitados, los cuales con el incremento del comercio exterior, los grandes volúmenes manejados y la eliminación de muchos mecanismos y controles, permitieron la entrada masiva de productos del contrabando (Lara y Pinzon, 2007).

Dentro de este tipo de contrabando abierto se han detectado modalidades cada vez más perfeccionadas y sofisticadas, a la hora de ingresar mercancías al país sin el pago de tributos y con el fin de evadir los controles aduaneros, entre ellas están:

1. Hormiga.- Cuando es camuflado en el equipaje y el cuerpo de las personas de condición humilde que pasan la frontera.
2. Caleta.- Camuflado en compartimentos de vehículos
3. Pampeo.- Se utilizan vías alternas, pampas o trochas.
4. Culebra.- Convoy de camiones de carga pesada
5. Chacales.- Personas contratadas para utilizar indebidamente la franquicia de la zona franca de Tacna.
6. Carrusel.- Utilización repetido de un documento aduanero que se adultera con ese fin. (Vela, s.f., pág. 1).

Con relación a las formas realizadas por transportadores y comerciantes del sector el potrerillo para infringir la norma, se encontró las modalidades de: caleta, que para la muestra de esta investigación, es denominada “reguero”, porque cumple con la función de llevar productos en carros particulares, que pueden traer variedad de mercancías en cargas pequeñas, lo que justifica su evasión de impuestos, y que a su vez esta actividad sea vista por parte de ellos como una labor comercial normal.

Por otro lado está el “pampeo”, el cual se caracteriza por evasión de controles gubernamentales, utilizando vías alternas o trochas; estas han mostrado gran utilidad a los comerciantes y transportadores, porque la frontera Colombo-Ecuatoriana abarca gran extensión de territorio, lo cual propicia la existencia de diversos puntos o caminos que comunican a los dos países, y por los cuales se pueden transitar las mercancías; sin embargo, estas trochas han perdido su valor ya que con las medidas de apertura económica, se hizo posible el paso de

mercancías por lugares habilitados, como es el caso del puente internacional de Rumichaca; esta situación llevo a que comerciantes y transportadores denominen el paso de sus mercancías por esta zona, como “frenteado”.

2.4 Movilidad empleada por los comerciantes y transportadores desde la frontera hasta el sector el potrerillo.

Para mostrar el recorrido que hacen los transportadores del sector el potrerillo al ejercer su actividad informal, se aplicó como técnica de recolección de información la deriva, donde se pudo evidenciar la rutina de este oficio y la importancia de la función espacial respecto a la cercanía de la frontera.

La técnica de la deriva, consiste en un paseo registrado, acompañado de instrumentos como: mapas, diario de campo, material fotográfico y audiovisual, que trata de describir todo lo que se ve y escucha, contextualizándolo sobre un determinado espacio; esta técnica se muestra ideal cuando se va a observar inicialmente, lo que implico que fuera el punto de partida para obtener información geográfica y social, desarrollándose por transcurros interrumpidos a través de ambientes diversos, lo cual se pudo constatar en el recorrido de la vía Pasto – Tulcán, que sirvió para el reconocimiento de los lugares transitados y las vivencias que se dan en ellos.

A continuación, teniendo en cuenta la información arrojada por la deriva, se realiza una descripción de la principal ruta del contrabando en la frontera Colombo-ecuatoriana. Es necesario aclarar que cuando se hace referencia a la vía, se habla de la ruta Pasto- Tulcán.

El 1 de Junio del 2018, se sale de la ciudad de San Juan de Pasto en compañía de un transportador a las 6 de la mañana Rumbo a Tulcán- Ecuador; con el propósito de identificar los puntos más significativos de la muestra de este estudio, en los que se desenvuelve su actividad comercial informal



Fotografía 1. [6:25] Am llegada a cebadal: primer puesto de retenes, por policia nacional de carreteras.

Fuente. El presente estudio

El Cebadal se encuentra ubicado a 17 km de la ciudad de Pasto, en este lugar se realizó la primera parada, se observó un puesto de control de policía de carreteras, sin embargo por la hora no había retenes y la zona se encontraba despejada. Esta zona se caracteriza por presentar controles aduaneros repentinos de la Policía nacional de carreteras (POLCA) y la policía fiscal aduanera (POLFA), según los transportadores, en ella se han presentado un sin número de incautaciones convirtiéndose así, en una de las zonas más temidas por los sujetos de esta investigación (Ver fotografía 1)



Fotografia 2. [6:52] Segunda parada Tangua: puesto de control de Policia Fiscal aduanera.

Fuente. El presente estudio



Fotografia 3. [6:52] Segunda parada Tangua: puesto de control de Policia Fiscal aduanera.

Fuente. El presente estudio

La segunda parada fue en Tangua que esta a (26 Km) del casco urbano de Pasto, en este se visualizo que la POLFA esta ubicada permanentemente, realizando un fuerte control, es asi como se evidencio la concentracion de vehiculos, los cuales son revisados para monitorear el paso de mercancías del comercio informal, este es uno de los focos mas importantes para los transportadores, dado que ellos corren una eminente amenaza en el y el transito por esta zona es uno de los mas dificiles; por las adversidades y trabas que se presentan al tener que cruzarla. (ver fotografia 2 y 3).



Fotografia 4. [6:52]Carreta rumbo a Tangua

Fuente. El presente estudio

La tercera parada fue en la carretera del desvio de Tangua que evade el peaje; este punto es clave para los transportadores, puesto que es muy utilizado para economizar su viaje. (ver fotografia 4)



Fotografia 5. [7:00]Carretera de Tangua

Fuente: Esta investigación

Durante el trayecto del desvío de Tangua se miró las malas condiciones de una carretera destapada (ver fotografía N°5), la cual es utilizada no solamente por los transportadores y Comerciantes que se dedican al comercio informal, sino también la población en general, con el fin de evadir el punto de pago de peaje, aunque dentro de esta zona también se encuentra establecido un peaje improvisado por la población de Tangua, la diferencia es que el costo de este es menor. Así mismo, en el recorrido se pudo evidenciar a varios transportadores dedicados al comercio informal, igualmente la mayoría de carros utilizados para esta actividad son de carga pequeña, inclusive un transportador nos relató lo siguiente:

“ahora solo se transporta en carros pequeños, mas antes se cargaba en chivas habian como doce o trece chivas, pero les quitaban y perdian bastantes, ya hace como dos o tres años que ya no se transporta en chivas”(Transportador 1, 1 de Junio 2018)



Fotografía 6. [7:12] llegada a la salida del atajo de la evasión del peaje en Tangua

Fuente. El presente estudio



Fotografía 7. [7:12] llegada a la salida del atajo de la evasión del peaje en Tangua

Fuente. El presente estudio

Las fotografías 6 y 7, muestran la salida de la trocha que se conecta con la vía principal, permitiendo continuar con el recorrido, además se miró las obras que se están realizando para la construcción de una nueva vía.



Fotografía 8. [7:25] llegada al Pedregal, aquí se evidencia otro punto de policia fiscal aduanera y Policia de carreteras permanente.

Fuente. Esta investigación

En en el Pedegal se realizo la cuarta parada, en este punto se observo que se ejerce control por parte de la (POLCA) y (POLFA), siendo asi uno de los puntos de control mas temidos por transportadores; quienes han sufrido las fuertes restricciones que se realizan alli. Por otra parte el flujo vehicular en esta zona es congestionado, debido a que es un lugar de encuentro y descanso. Es un centro poblado que comunica con el resto de municipios (del sur occidente de Nariño) como Ipiales, Tuqueres, Samaniego y la costa pacifica (Tumaco). (ver fotografia 8).



Fotografía 9. [7:37]: Pilcuan Bajo

Fuente: Esta investigación

La quinta parada se hizo en Pilcuan Bajo, En esta zona se visualizó que no se ubica un retén fijo, pero es otro punto de prevención dado que, no deja de representar algunos riesgos, es importante señalar que gracias a la condición de la vía y su topografía, los transportadores los retenes pueden identificar los retenes a una distancia prudente, que les permite alertarse para no transitar en el momento que surjan (Ver fotografía 9).



Fotografía 10. [7:41]: los toboganes

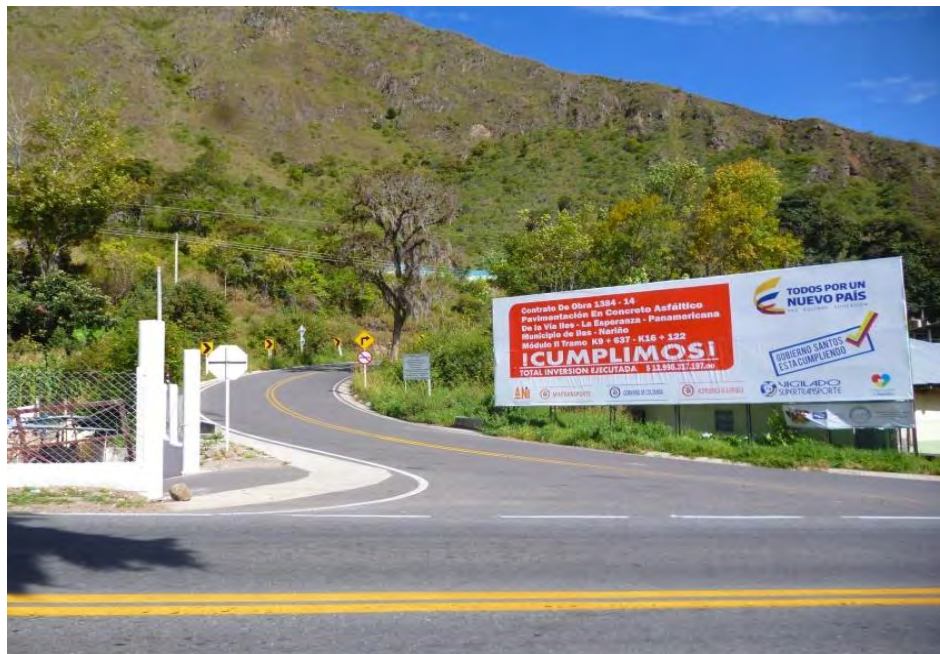
Fuente: Esta investigación

la sexta parada fue en el sector de los Toboganes, en esta zona los retenes que se hacen no son fijos, no obstante los operativos que se realizan por parte de la POLCA y la POLFA, suelen ser muy recurrentes, por esta razón los transportadores siempre tienen cierta precaución al transitar por esta zona (ver fotografía 10).



Fotografía 11. [7:55] llegada a la via Ipiales – Iles

Fuente. El presente estudio



Fotografía 12. [7:55] llegada a la via Ipiales – Iles

Fuente. El presente estudio

El desvío de la ruta que conduce hacia Iles, fue la séptima parada, los autores de esta investigación, recalcaron que esta es una zona estratégica de atajo porque desvía a otras rutas

aledañas utilizadas para el comercio informal donde hay ausencia de autoridades, permitiéndoles así transportar con más libertad sus mercancías, igualmente sirve como un punto de escondite cuando son perseguidos por la POLCA y la POLFA, (ver fotografías 11 y 12).



Fotografía 13. [8:12] llegada a san Juan

Fuente. El presente estudio

San Juan ubicado fue la octava parada, este lugar presenta similitudes a la zona anterior, debido a que los retenes tampoco son permanentes, pero es muy constante la presencia de la POLCA y la POLFA que suelen hacer controles, por tal razón es otro punto de precaución en la vía. Así mismo se observa la vía Ipiales y el Contadero, esta última también es usada como atajo que une con otras rutas alternas o trochas que son utilizadas para el desarrollo del contrabando y a su vez sirve como escondite cuando hay información de fuertes retenes.



Fotografía 14. [8:36] llegada al puente internacional de Rumichaca

Fuente. El presente estudio

Rumichaca fue la novena parada. Esta zona es crucial debido a que se encuentra uno de los puntos de control más fuertes, donde interviene la DIAN y la POLFA; estas autoridades están al pendiente de la circulación de vehículos para cumplir con su respectiva labor; que se centra en vigilar la entrada de mercancías del vecino país, por este motivo, los transportadores al cruzar esta zona limítrofe sienten angustia, temor y desesperación al verse expuestos a la pérdida de su capital. Por otra parte la concentración comercial es evidente, se encuentran pequeños graneros, restaurantes, los cambistas y gran confluencia vehicular. Actualmente por la situación que está viviendo el vecino País de Venezuela, se observaron interminables filas de venezolanos que salen y entran al país, por ello las autoridades competentes están más pendientes de los trámites de migración y de aduana, generando una mayor congestión vehicular. (Ver fotografía 14).



Fotografía 15. [8:56] llegada a Tulcán, lugar de compra de mercancías, centro ayora.

Fuente. El presente estudio



Fotografía 16. [8:56] llegada al punto focal donde compran las mercancías.

Fuente. El presente estudio

La décima parada fue en el sector Ayora en Tulcán-Ecuador, en este lugar se evidencio los locales donde los transportadores y comerciantes realizan sus respectivas compras, este centro de acopio genera en los sujetos de esta investigación un grado de confianza particular porque en él se desenvuelven con gran facilidad y también se notó que han generado de amistad con los comerciantes de este foco comercial (Ver fotografías 15 y 16).



Fotografía 17. [12:10] hora de almuerzo

Fuente. El presente estudio



Fotografía 18. [1:00] salida de Tulcán. Lugar de encuentro de transportadores

Fuente. El presente estudio



Fotografía 19. [1:00] encuentro de descarga de mercancías en la frontera de Rumichaca

Fuente. El presente estudio

La onceaba parada se hizo después de salir del sector Ayora y antes de pasar por el puente de Rumichaca, los transportadores se reúnen para realizar un transbordo de mercancías y hacer los últimos ajustes de su viaje. Siendo este un punto estratégico de encuentro para transportadores, porque en él, se reúnen para hacer el traspaso fronterizo y así salir de forma paulatina; mecanismo que es utilizado para evitar sufrir una incautación colectiva (Ver fotografías 18 y 19)



Fotografía 20. [1:05] salida de la frontera de Rumichaca.

Fuente: Tomada por Luis Vásquez.

En este lugar Lastimosamente se pudo evidenciar un trágico accidente (ver fotografía 20), en el que estuvo involucrado un transportador que llevaba arroz de contrabando. Ante este panorama el transportador junto al que viajábamos expresa con gran tristeza lo siguiente:

Es que vea, pónganse a pensar se estrellan vea lo que pasa ahorita, sí ven si el por lo menos hubiera parado al policía, de pronto le viera parado al policía, de pronto le cuadraba o de pronto le bajaba diez bultos, no perdía tanto, en diez bultos perdía como

novecientos mil pesos, pero ahoritica vea usted, en el carro cuanto no se le va de gastos, tiene que pagar esa camioneta, cuánta plata no vale si es nueva ahh?, a más de quitarle no pasaba perdía unos dos millones setecientos póngale, pero vea ahorita, que tal haya un muerto, puede estar iendo a parar a la carel, entonces ahí a nosotros también se nos avecinan problemas, entonces les digo a los compañeros si de pronto miran un retén hay que parar no hay que correrse.

Esta situación fue susceptible de analizar porque se constató el gran riesgo que puedan llegar a correr las personas dedicadas a esta actividad, ya que están sometidos a un miedo y presión constantes, generados por las persecuciones o retenes en la vía.



Fotografía 21. [1:15] salida de Ipiales

Fuente. El presente estudio



Fotografía 22. [1:20] Se visualiza presencia de un retén de policía nacional de carreteras.

Fuente. El presente estudio

Después de la salida de Ipiales se continuó con el trayecto, en este se pudo observar la presencia de algunos retenes en la vía. (Ver fotografía 21 y 22)

Por último, en la ruta que se trazó en la vía de regreso Tulcán- Pasto, igualmente se volvieron a pasar los mismos puntos tanto de controles aduaneros como de zonas estratégicas evidenciando como los transportadores manifiestan sus estados emocionales con relación a los peligros ya expuestos a lo largo de todo el recorrido.

El ejercicio anterior se mostró muy fructífero para esta investigación, ya que permitió conocer de cerca esta actividad; obteniendo información muy importante, que dio a conocer las opiniones, sentimientos, experiencias y la dinámica espacial, generando percepciones sociales- espaciales de esta actividad, que se profundizaran en el siguiente capítulo “*percepciones socio- espaciales de transportadores y comerciantes frente al contrabando*”.

3. Percepciones socio-espaciales de Comerciantes y transportadores frente al Contrabando

En este capítulo, en primer lugar se abordaran las diferentes percepciones sociales, que han surgido de los comerciantes y transportadores sobre el fenómeno del contrabando. se hablara de las consecuencias positivas y negativas que este deja para la región desde la perspectiva de los sujetos de esta investigación, luego se mencionara las problemáticas y emociones a las que ellos generalmente se enfrentan cada vez que realizan esta actividad, seguida de las medidas que como grupo han adoptado para el cuidado y permanencia de su labor, más adelante se trataran las percepciones sociales; que se han generado en trasportadores y comerciantes a raíz de esta actividad.

En segundo lugar se estudiara y resaltara la importancia de la dinámica espacial, que se ha manejado por años y que les ha permitido consolidar aún más su actividad; esta relación nace de las experiencias que se ha dado con determinados espacios, como en las vías y centros de comercio estratégicos; es aquí donde esta actividad cobra valor desde el campo de la geografía y específicamente de la geografía de la percepción.

Por lo anterior, primero se presenta los fundamentos teóricos de la geografía de la percepción, luego se destaca el objeto de estudio de esta disciplina, que es el espacio subjetivo, el cual se forma con la imagen mental que el hombre posee del espacio exterior a él, después se realiza un estudio de los elementos, que los actores de esta investigación identifican, en los espacios que se desenvuelven en la actividad del comercio informal, en seguida, se tratan los espacios más cercanos y medios perceptivos, en los que los transportadores y comerciantes se involucran; que desde la teoría se denominan esferas concéntricas y niveles del medio humano respectivamente, los cuales permiten elaborar el espacio percibido y así determinar el comportamiento de las personas sobre el espacio objetivo.

Este capítulo fue desarrollado con la aplicación de técnicas como: la entrevista abierta semi-estructurada, la deriva y cartografía social, dentro de la deriva específicamente se utilizaron herramientas como: el diario de campo, material audiovisual y mapas, para la cartografía social un mapa base de la vía Pasto-Tulcán y para la entrevista abierta un cuestionario.

3.1 Percepciones sociales de comerciantes y transportadores

Desde las visiones de comerciantes y transportadores, el contrabando es un factor económico positivo dentro del Departamento de Nariño, ya que este alberga a toda la población que carece de posibilidades, para ocuparse en actividades orientadas al campo legal, una de las características más positivas que resalta la población de esta investigación, es que la importación de mercancías Ecuatorianas, hace posible el abastecimiento del mercado y que este sea asequible para toda la comunidad; dado que, es más rentable por su economía, sin duda da mayores ventajas a los estratos bajos quienes no pueden acceder a comprar productos nacionales, optando así por productos Ecuatorianos y aceptando de igual forma el contrabando como algo favorable. A si lo menciona un transportador y un comerciante:

Pues pero si de pronto póngale que no hubiera contrabando o póngale que se acabara no dejaran pasar pues prácticamente estuviéramos comprando un kilo de arroz en diez mil pesos, un Kilo de azúcar lo mismo diez mil pesos, un enlatado toca comprarlo en seis mil pesos lo que vale un atún colombiano en cambio aquí hay atunes que son más baratos. En si para la gente de bajos recursos (Entrevista realizada a transportador1, 1 de Junio del 2018).

“los pobres que hay dicen no yo no puedo entrar a ese granero a comprar porque eso es caro y viene aquí y dice eso del Ecuador es más baratito y compra porque se les facilita también a la gente pobre pobre se le facilita comprar, buscan la economía”(Entrevista realizada a comerciante 1, 8 de Junio del 2018).

Esta actividad cobra importancia en el departamento y para la gente que se dedica a ella, es así como los transportadores en el intento de preservar su oficio, han implementado diferentes mecanismos de defensa, para combatir los controles y retenes aduaneros, evitando perder sus inversiones y seguir manteniendo ese intercambio comercial para que los consumidores Nariñenses obtengan los beneficios económicos a los que ya están acostumbrados.

Entre los mecanismos que se han desarrollado durante el viaje evidenciados con las salidas de campo se identificaron:

1. Ellos optan por no viajar solos sino hacerlo colectivamente, con el objetivo de desplazarse en diferentes trayectos, manteniendo una comunicación constante y alertándose mutuamente sobre los retenes y controles, que pueden existir en la vía, y a su vez despistar a las autoridades.
2. Otro mecanismo que se ha utilizado cuando hay presencia de autoridades, es esperar y esconderse en otros puntos de la vía; la espera muchas veces puede prolongarse pero los transportadores la asumen, sin importar que de esos puntos puedan salir a altas horas de la noche o en horas de la madrugada, hasta que el retén sea levantado. Cuando los controles por parte de las autoridades son muy restringidos, las horas de la noche y la madrugada se tornan en una variable importante; esto hace que al transitar en ellas no se presenten inconvenientes.
3. De igual forma otro mecanismo, es el conocimiento de quiénes son los encargados de laborar en los retenes y puntos de control, de esto depende el grado de confianza y la negociación que se pueda dar con ellos, para salvar sus mercancías, siendo este último el más importante; porque ellos se ven enfrentados

a las autoridades y siempre se han visto obligados a realizar convenios y pactos para salvaguardar sus productos.

Así mismo los comerciantes del sector El Potrerillo, han optado por implementar mecanismos de precaución, entre ellos se encuentra no almacenar mercancía en grandes cantidades, si no tratar de vender estas a diario, para que no sean decomisadas. También cuando hay operativos por parte de la DIAN, ellos suelen cerrar todos los locales para no permitir la entrada de los mismos, al igual ellos tratan de esconder las mercancías de mayor valor, para que la pérdida no sea de gran impacto, así lo expresa un comerciante.

“Comprar al diario, no tener mercancía almacenada y estar unidos para no dejarse incautar la mercancía, se cierran los locales, no se permite la llegada de ellos de las personas”
(Entrevista comerciante 2, 8 de Junio del 2018)

El contrabando es una actividad, que siempre se verá envuelta en dificultades que se dan a raíz de incautaciones y persecuciones por parte de las autoridades, lo anterior hace que surjan sentimientos, y diversas emociones en las personas que se dedican a este oficio; que pueden ir desde la rabia, impotencia, preocupación y fuertes alteraciones nerviosas, que terminan en malestares físicos. Esto generalmente pasa porque no solo pierden sus mercancías sino que enfrentan otras adversidades como es el pago de créditos, la pérdida de sus inversiones y producido.

En el contrabando comerciantes y transportadores pequeños atraviesan situaciones incómodas, además del estrés y temor que puede generar esta actividad, ellos son vistos como grandes contrabandistas; por lo que sufren una constante presión de autoridades, quienes están al pendiente de cada movimiento que ellos realicen, sin embargo esta población plantea que esto es una gran injusticia, pues saben de la existencia del contrabando que se da en grandes cantidades

y que tiene una mínima restricción dada por el visto bueno de las autoridades; esto se debe a que los dueños de las mercancías importadas en gran volumen, establecen negociaciones con las autoridades y como resultado de estos convenios, estos comerciantes adquieren ciertos beneficios los cuales están negados a los pequeños comerciantes y transportadores.

Traer de allá es un intercambio no es contrabando, contrabando son los grandes, los grandes ricos, ellos lo hacen con el visto bueno de los mismos obreros de la Dian ellos son los que meten una mula de contrabando con papeles y le meten diez por una que meten con papeles y eso es bien fácil hacer eso, yo en medio de lo que se de mi con. De mi intercambio eso no es contrabando, y con nosotros se lavan las manos con lo poco se lavan las manos los guardas nos quitan porque lo grande lo manejan ellos. (Entrevista realizada a comerciante 91, 8 de Junio del 2018)

Este fenómeno del comercio informal ha sido percibido desde diferentes miradas, creando percepciones revelando opiniones que pueden diferir entre transportadores y comerciantes, de acuerdo a las posiciones frente al mismo.

Es así como para la mayoría de los transportadores y comerciantes esta actividad no es vista como ilegal, para ellos el contrabando se da cuando la importación de mercancías es en cantidades exageradas, lo cual no realizan y por este motivo la han denominado como un intercambio comercial, y como un comercio binacional que durante años se ha desarrollado. Así lo manifiesta la transportadora 3:

Este intercambio es una fuente de trabajo para nosotros los pobres, pues es buenopaz mi claro es una fuente de trabajo porque yo de eso he sobrevivido, de eso he educado a mis hijos, pues en lo poco, como poco, como nosotros los pequeños claro, pero el contrabando grande eso si es contrabando y atropella acá al comercio eso si atropella pero los dirigentes eso no lo ven o se hacen los de los ojos ciegos, porque ellos saben que eso entra en grande. (Transportadora 3, 8 de Junio del 2018).

Por tal razón ellos la han seguido desempeñando y apropiando como su principal actividad económica y una forma de vida, de la cual han generado una percepción positiva, que los ha llevado a la defensa de ella. No obstante esta percepción se torna diferente para uno de los comerciantes de la muestra, el sustenta que en cierta medida esta actividad, representa una amenaza para su negocio; porque estos no pagan los impuestos y hacen que el valor de los productos baje de una manera considerable; desde su punto de vista estos precios son regalados y desequilibran el mercado; generándose así una competencia desleal. Ejemplificando lo anterior

La percepción que yo tengo del comercio informal es que son malas porque las como ellos no tienen unos empleados o unos impuestos o a quien rendir cuentas ellos van a regalar el precio, entonces se están, están como decir algo están, se están tirando el mercado desequilibrando el mercado es que se dice. (Entrevista realizada comerciante 2,8 de junio del 2018)

3.2 Percepciones espaciales de comerciantes y transportadores

La importancia de la geografía de la percepción para este proyecto, radica en analizar el valor del espacio con el que están familiarizados comerciantes y transportadores, ya que mediante él se genera un vínculo, que les permite a estos sujetos desarrollar su actividad comercial. Muchas veces estos espacios pasan desapercibidos por ellos, no son conscientes de la utilidad que estos les han brindado para desempeñar su trabajo. Por tal motivo esta investigación titulada “*percepciones socio-espaciales de comerciantes y transportadores del sector el potrero frente al contrabando*”, trata de resaltar las percepciones que se tienen de estos espacios y como a partir de ella transportadores y comerciantes generan formas de comportamiento sobre este mismo.

Anteriormente al siglo XX el espacio se había estudiado desde visiones cuantitativas y neopositivistas, tomándolo como una realidad objetiva y abstracta, que solo podía surgir de la

cartografía y todo hecho cuantificable, lo que permitía hacer un análisis del espacio real. La rigurosidad y la exigencia de estos planteamientos hizo que se dé una contraposición a los mismos, generando nuevas visiones que sugirieran el estudio de un espacio vivido por los habitantes, que más adelante se conocería como espacio percibido y que empieza a producir grandes aportes a la complementariedad de un análisis espacial.(Vara, 2010)

En la necesidad de responder a estos nuevos retos, en la geografía humanista nace la geografía de la percepción, como un referente teórico que le da importancia al individuo y la función de su comportamiento sobre el mismo; es así como el proceso subjetivo empieza a formar parte de un saber teórico, buscando superar las visiones neopositivistas y cuantitativas de la geografía para los años de 1960, en donde la percepción y el comportamiento se unen por la aportación de la psicología, pues esta trata de comprender lo que pasa en la mente del hombre. En este sentido esta nueva geografía acepta el contenido conceptual de la psicología en relación al análisis del estudio del espacio percibido subjetivo (Vara, 2010).

Frente a ello Horacio Capel también destaca la importancia del campo de la psicología en el estudio de la mente del hombre, ya que es en ella donde tiene lugar la percepción humana, la formación de una imagen y la decisión.

La geografía de la percepción no solo se interesa en los aportes de la psicología, gracias a la revolución de su enfoque toma aportes también de la sociología, por la preocupación de la dimensión social. Es así como lo recalca Luis Vara Muñoz en su texto “un análisis necesario: epistemología de la geografía de la percepción”

El término percepción es muy amplio. Para la geografía le interesa un campo más restringido, el de la percepción social. La percepción social depende, más que de los estímulos y de la recepción del individuo, de las experiencias grupales de las actitudes, valores, necesidades, circunstancias sociales o expectativas. (Eastwood, s.f., citado en Vara, 2010).

Esteban Álvarez (1979) al referirse a este tema plantea en su artículo “consideraciones sobre la geografía de la percepción” que esta, nace como un nuevo enfoque de investigación preocupado por el comportamiento individual, que rompe con los límites tradicionales de la geografía cuantitativa y puede considerarse como una búsqueda de una nueva filosofía científica opuesta al neopositivismo. forma parte de una tendencia más amplia llamada “revolución conductista” y es así como empieza a ser una ciencia más interdisciplinaria; porque lleva a la geografía a entrar en contacto con la psicología en especial la europea, la sociología, la economía, la antropología, la planificación y diseño urbano.

En definitiva la geografía de la percepción toma sus bases desde la psicología y la sociología, esta unión permitió entender la capacidad perceptiva y establecer una relación con el análisis geográfico; por lo tanto el objeto de estudio de esta disciplina es el espacio percibido o subjetivo, entendido este como el espacio de los usuarios; que es el espacio vivido, aprendido y conocido mediante la experiencia en el medio, a su vez el comportamiento del individuo en el espacio dependerá de las experiencias, valores, necesidades y circunstancias en las que él se encuentre inmerso.(Vara, 2008)

“Esta nueva geografía toma el papel decisivo de la percepción humana en la formación de una imagen del medio real, la cual influye directamente sobre el comportamiento de las personas”. (Capel, 1973, p. 58)

Es así como la geografía y la psicología han compartido especial preocupación por el estudio de la percepción del medio, puesto que se visualiza como un proceso complejo, que requiere del análisis de la imagen mental del medio; que tiene como resultado un comportamiento espacial.(Vara, 2008)

En este orden de ideas la imagen mental cobra un valor primordial para el campo de la geografía de la percepción, Kevin Lynch (1960) es uno de los pioneros en destacar el estudio de la imagen mental, porque esta permitió el análisis de la percepción urbana; que es la base de su estudio. En él se rescata los factores del medio exterior, que se muestran como símbolos importantes a la hora de crear una representación del mundo real en nuestra mente, siendo este el resultado de imágenes mentales, que determinan las formas de comportamiento en el espacio.

Para la elaboración del sistema de análisis de la conciencia perceptiva, Lynch (1960) estudia la elaboración de la imagen, que es el resultado de un proceso bilateral entre el observador y su medio ambiente; es así como el observador debe desempeñar un papel activo al percibir el mundo y tener una participación creadora en la elaboración de su imagen, el también escoge, organiza y dota de significado lo que ve; de este modo la imagen de una realidad puede variar en forma considerable entre diversos observadores.(Lynch, 1960)

Así mismo Capel (1973) frente a la elaboración de la imagen mental, plantea que cada habitante crea una imagen de su entorno o medio, esta imagen no es continua sino fragmentada, ya que está apoyada en los sentidos; que son filtros de la realidad, es decir, está apoyada en su experiencia sensorial, de igual modo se encuentra apoyada en experiencias pasadas o recuerdos que pueden variar de acuerdo a la edad, clase social y su actividad económica.

Igualmente Álvarez (1979) establece la diferencia que existe entre el papel que toma la imagen mental en las dos ciencias como la psicología y la geografía. Dentro de la psicología la imagen mental sirve para comprender el medio a través de la misma, y desde la geografía la imagen mental, se muestra como un filtro entre el hombre y el medio, porque esto permite contrastar la imagen mental con el mundo real, es decir; este se encuentra mediatizado por los sentidos y esto hace que no se pueda acceder a una imagen total del mismo.

En este sentido, la imagen mental se torna primordial para el estudio del espacio urbano y a su vez puede ser aplicado en otros contextos; la idea central es que mediante la formación de la imagen mental, cada individuo puede relacionarse con su medio físico inmediato, generando formas de comportamiento en el mismo (Lynch, 1960), es así como el estudio de la imagen mental para este proyecto se torna fundamental, porque mediante ella se puede analizar el espacio interno o subjetivo, que han creado los actores de esta investigación y al mismo tiempo como este espacio percibido, influye en el comportamiento de los actores de esta investigación a la hora de ejercer su actividad comercial informal.

Por otro lado Kevin Lynch (1960) destaca que la imagen mental puede ser analizada en tres partes: identidad, estructura y significado, referente a la identidad de una imagen se puede decir que es la identificación de un objeto, la distinción de este frente a otros y el reconocimiento como único. Referente a la estructura de la imagen, es cuando se incluye la relación espacial del objeto con el observador y con otros objetos. Con relación al significado de la imagen, menciona que un objeto debe transmitir utilidad práctica y emotiva para el observador. En si estos tres elementos de análisis en conjunto, definen la imagen y la imaginabilidad; en otras palabras la cualidad de un objeto físico, en su forma, color, distribución, facilita la elaboración de imágenes mentales, que son vívidamente identificadas, poderosamente estructuradas y de suma utilidad.

En referencia a lo anterior Lynch (1960) diseña un sistema de análisis mediante la identificación de cinco elementos, que pueden ser identificados por un individuo; esto se refiere a las formas físicas que pueden tener los contenidos de las imágenes, lo cual facilita la orientación en el espacio, estos elementos se clasifican en:

1. Sendas: son los conductos que sigue el observador normalmente, puede estar representado por calles, senderos, líneas de tránsito, canales y vías férreas. Son calles,

- paseos, aceras que el observador articula y organiza mediante la relación con el medio y su cotidianidad.
2. Bordes: son límites entre dos zonas de clases diferentes, pueden ser vallas más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones también obran como referencias laterales, constituyen un rasgo muy importante en el medio y tienden a fragmentarlo, estos a su vez suelen ser impenetrables al movimiento transversal.
 3. Barrios: son zonas urbanas grandes, en las que el observador puede ingresar con el pensamiento y tienen cierto carácter común, se los puede reconocer desde el interior y de vez en cuando emplear como referencia exterior, cuando una persona va hacia ellos. Se los considera también distritos étnicos o socioeconómicos por poca diferenciación física. Las características físicas que determinan los barrios son continuidades temáticas que pueden consistir en una infinita variedad de partes integrantes como: la textura, el espacio, la forma, los detalles, los símbolos, el tipo de construcción, el uso de actividad de los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía.
 4. Nodos: son los focos estratégicos a los que puede entrar el observador, tratándose típicamente de confluencias, de sendas o de concentraciones de determinada característica; pero si bien son conceptualmente puntos pequeños en la imagen de la ciudad, también pueden ser grandes manzanas o formas lineales, algo prolongadas e incluso barrios centrales.
 5. Mojones: son puntos de referencia, que se consideran exteriores al observador, constituyen elementos físicos que en escala pueden variar considerablemente, su característica clave es que son singulares y especiales, lo cual le facilita al observador

identificarlos , convirtiéndolos a estos en elementos significativos, a causa de que tienen un aspecto único y memorable en su contexto. Los mojones tienen un factor de contraste entre figura y fondo, así mismo estos pueden tener importancia funcional o simbólica secundaria, en contraste con su ubicación, la edad o la escala. De igual forma se destacan en dos formas: por su visibilidad desde muchas ubicaciones, o estableciendo un contraste local y tienen una variación en el retroceso de la altura.

En efecto, para que exista una organización nítida y satisfactoria de la forma de un espacio, es necesario modelar conjuntamente los elementos, anteriormente mencionados para generar una imagen significativa, muchos de estos, no se encontraran solos en el espacio sino que interactuaran entre sí.

La importancia de rescatar, el modo como Lynch organiza la ciudad en elementos, que son visibles por los observadores y que a su vez son identificados por los mismos; se ha convertido en una pieza clave a la hora de construir este proyecto de investigación, porque los elementos que el menciona, no solamente son aplicables para darle forma al diseño de una ciudad, sino que se pueden aplicar a cualquier contexto. En este caso son pertinentes para este estudio, puesto que gracias a su implementación, se tomaron focos estratégicos donde comerciantes y transportadores, se encuentran cotidianamente involucrados en procesos de movilidad espacial, siendo este un insumo riguroso para darle mayor sentido a este estudio perceptivo.

En consecuencia los elementos que son pertinentes a la hora de abordar esta investigación son:

Senda: entendida como el principal elemento, porque se visualiza la vía Pasto-Tulcán, donde los transportadores se involucran y pueden identificar este elemento.



Imagen 1. Senda

Fuente. El presente estudio

Bordes: hacen referencia a límites que separan una zona de otra, en este caso la frontera colombo- ecuatoriana, se muestra como uno de los límites, más representativos para el caso de este estudio.



Imagen 2. Bordes

Fuente. El presente estudio

Barrios: entendidos como zonas urbanas; para este proyecto se encuentra el sector el potrerillo, donde se comercializan las mercancías y el sector ayora en Tulcán donde se compran las mercancías, en los dos se dan relaciones socioeconómicas.



Imagen 3. Barrios

Fuente. El presente estudio

Nodos: son puntos estratégicos de concentraciones y confluencias, donde se involucran comerciantes y transportadores, dichos puntos son: el parqueadero, lugar de estacionamiento donde cargan sus mercancías en Tulcán, las bodegas de compra y venta de los diferentes productos ubicadas tanto en el sector el potrerrillo de Colombia y del sector Ayora en el Ecuador, y la Zona de estacionamiento antes de llegar a la frontera Colombo- ecuatoriana “Rumichaca”.



Imagen 4. Parqueadero en el sector ayora

Fuente. El presente estudio



Imagen5. Bodegas del sector Ayora

Fuente. El presente estudio



Imagen 6. Lugar de transbordo de mercancías

Fuente. El presente estudio



Imagen 7. Sector el Potrerillo

Fuente. El presente estudio

Conviene subrayar, que los elementos identificados por transportadores y comerciantes, no solamente actúan solos, sino que se interrelacionan entre sí, proporcionándoles a estos actores la creación de una imagen significativa y satisfactoria sobre el espacio en el que se desenvuelven.

Gracias a la identificación de estos elementos que se encuentran en el espacio exterior, se permite crear una imagen nítida y clara; haciendo que los sujetos de esta investigación puedan leer su espacio con facilidad. Lo anterior Lynch (1960) lo conceptualiza como legibilidad; que es la calidad visual de un espacio, para ello se estudia la imagen mental que de dicho espacio tienen sus observadores. Igualmente se refiere a la claridad de un paisaje, la facilidad con que puede reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente.

El factor esencial de la legibilidad es la orientación, que es el vínculo estratégico de la imagen ambiental y la representación, del mundo físico exterior que posee un individuo, de ella depende que exista una pauta conexa de símbolos reconocibles, para que la imagen sea aprendida visualmente. Si existe un correcto proceso de orientación se genera una imagen nítida, que permite desplazarse con facilidad y prontitud, además este factor actúa como un amplio marco de referencias, como organizador de la actividad, las creencias o el conocimiento. De igual manera esta forma de la imagen del contorno, constituye una base útil para el desarrollo individual; porque confiere al individuo un marco eficaz en cuanto a la identificación de elementos, que le brinda la posibilidad de opción y un punto de partida para la adquisición de nuevas informaciones (Lynch, 1960).

Estos fundamentos teóricos se visualizan en la práctica comercial, que llevan a cabo comerciantes y transportadores; pues es evidente que hay un buen conocimiento y aprovechamiento de todo el espacio fronterizo como la vía principal Pasto- Tulcán, las rutas que han sido usadas con menor frecuencia conocidas como trochas. No obstante, cabe resaltar que estas tienen vigencia cuando se presentan operativos fuertes en la vía panamericana, frente a esto se cobran importancia, porque son utilizadas para la evasión e infracción de las normas y restricciones establecidas por las autoridades (véase anexo 6).

Cuando existen fuertes operativos contra el contrabando, los protagonistas de este estudio se ven en la necesidad de tomar medidas extremas, con el fin de salvaguardar sus productos; es ahí donde entra en juego el papel de una buena legibilidad y orientación, en estos escenarios donde se desarrolla su actividad, pues ellos pueden desenvolverse en estos espacios con mayor facilidad y confianza.

Para generar una imagen legible, es necesario tener en cuenta que la cualidad de esta, depende del detalle que tenga la imagen; podría deducirse de esto, que las imágenes de mayor valor son las que se acercan a un vigoroso campo total, pues son densas, rígidas y vividas, dicho de otra manera la imagen más próxima al individuo, es la que tiene mayor cualidad y legibilidad (Lynch, 1960, p. 108).

La elaboración de una buena imagen mental, permite crear el espacio subjetivo, que desde la geografía de la percepción es entendido como el espacio percibido, vivido, aprehendido y conocido, estos espacios están dotados de significados, gracias a las experiencias que se tienen en él (Vara Muñoz, 2007).

Para los sujetos de esta investigación, el espacio fronterizo el espacio percibido o subjetivo, porque cumple una función muy importante a la hora de desarrollarse el contrabando. Los espacios donde ellos más se involucran para su actividad comercial son: la frontera Colombo-Ecuatoriana, el sector Ayora, el sector potrerrillo, toda la vía Pasto- Tulcán y dentro de esta los puntos de control aduanero que se encuentran en Rumichaca, Tangua, pedregal, Cebadal; estos se muestran como los principales escenarios para desarrollar su actividad, así lo constata un transportador.

Pues el control aduanero es en Rumichaca no, después el pedregal, después Tangua y aquí en el cebadal y otras veces cuando están los de carreteras es en los toboganes o en el peaje ahí todas esas partes, otras veces están en babarí o ya depende del retén que ellos ejerzan sin estar el control

establecido ellos van colocan sus conos y ya no se sabe dónde se coloquen. (Entrevista transportadora 3, 2018)

Sin embargo también existen otros espacios como son las trochas vecinales, como nos relatan dos transportadores.

Se pasaba por trochas, a si por Carlosama Urbina por mancas coyas todo eso que dicen, por Guachucal, por Cumbal se iba por potosí, por una parte que se llama el charco, esas rutas son rutas alternas que utilizaban antes. (Entrevista realizada transportador 1, 2018)

Andábamos por, como es eso que llamaban Ancuya si tal vez Ancuya es que llaman, si por Ancuya a salir a Samaniego, por Tuquerres, por Pupiales, Aldana, salíamos a Iles, salíamos a San Juan según donde este la policía era, según según sino salíamos a Pilcuan no más y nos íbamos por Iles, del pedregal para acá por Funes, Guitarrilla por todos, la victoria, es que hay varios. (Entrevista realizada a transportador 2,7 de Junio 2018)

Los anteriores relatos dan cuenta de los espacios que para transportadores y comerciantes son útiles para el desenvolvimiento de su actividad comercial.

Teóricamente estos espacios son conocidos como esferas concéntricas. Que son los espacios cercanos al hombre, donde este genera vínculos con ellas, debido a las actividades, necesidades, y experiencias que les sean útiles (Capel, 1973). Cada hombre se mueve en un espacio personal organizado concéntricamente entorno a él; la esfera más inmediata es el medio de actuación habitual del que posee una información personal y directa: la casa, el barrio, la ciudad, los lugares cercanos que frecuenta el fin de semana entre otros (Capel y Urteaga, 1984).

Se acepta siempre que los distintos espacios son percibidos con una nitidez decreciente a partir del más próximo al hombre, que constituye su medio de actuación habitual y del que posee una información directa, hasta los más alejados, percibidos a través de la experiencia ocasional o de la fuentes indirectas de información.(Capel, 1973).

Al mismo tiempo, Esteban Álvarez (1979) hace hincapié en el espacio personal, que permite conceptualizar de manera sencilla, los diferentes medios sobre los que actúa el hombre y así comprender el espacio del individuo, por tanto este es entendido como el más próximo e íntimo, ya que en él actúa; siendo este pertinente para el entendimiento de las imágenes del medio y de sus propiedades.

El individuo es el centro de su espacio personal, este es el que más conoce: su casa, habitación mobiliario y en definitiva las personas que conoce, o con las que convive. La persona se desplaza a otros espacios habituales como el trabajo, su círculo de amistades, la familia, los cuales se ven influenciados por medios masivos de comunicación, esto hace que se transforme la imagen del individuo y cambie la información de unos a otros (Álvarez, 1979, p. 4)

Las esferas concéntricas o espacios personales giran en torno al individuo, convirtiéndose en espacios egocéntricos, porque son los más cercanos a él y en estos se desenvuelve su vida cotidiana (Capel, 1973)

Sonnenfeld (1968) se interesó por sistematizar el medio geográfico desde ese punto de vista egocéntrico, del cual se distinguió varios niveles en el medio humano: El nivel más amplio, es el medio geográfico, es decir, el medio real objetivo exterior al individuo y perfectamente cuantificable. En él está incluido el medio operacional, en el cual se realizan las acciones del hombre, que constituye, pues el espacio de la actividad de cada grupo humano. El hombre no es consciente de todo este medio operacional, sino solo de una parte de él, lo que Sonnenfeld llama el medio perceptivo; la percepción es debida a razones orgánicas y sensoriales o bien es el resultado del aprendizaje. Por último, el medio del comportamiento sería la parte del medio perceptivo que motiva directamente una acción o que provoca una respuesta de comportamiento.

Por lo tanto estos niveles del medio para la muestra de esta investigación se identifican así: el medio geográfico es el tramo Fronterizo de Pasto-Colombia a Tulcán-Ecuador, el medio

operacional es la vía pasto Ipiales y la frontera, el medio percibido son las zonas específicas que se encuentran dentro de la vía Pasto Ipiales, pues en esta desarrollan su actividad comercial, finalmente se encuentra el medio de comportamiento que son los espacios utilizados para la evasión y prevención de controles aduaneros (Véase el gráfico 1).

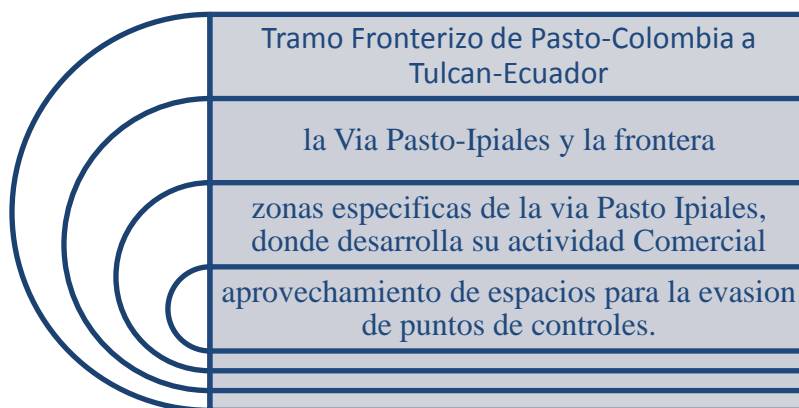


Gráfico 1. Nivel de medio de transportadores

Fuente. El presente estudio

Para el caso de comerciantes estos niveles cambian, el medio geográfico para ellos es el municipio de pasto, el medio operacional es el sector el potrerillo, el medio percibido son las bodegas, locales y graneros, por último el medio comporta mental viene siendo la protección de las mercancías en los locales y graneros (véase el gráfico 2)

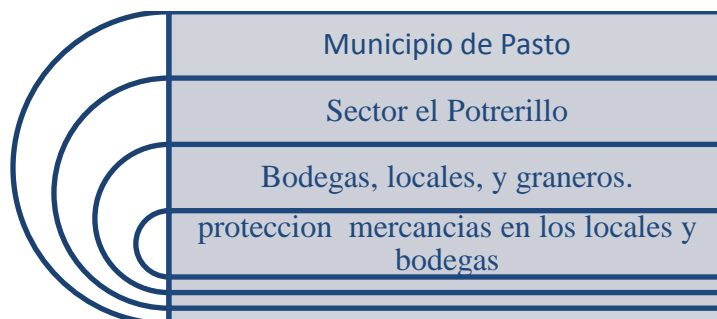


Gráfico 2. Nivel de medio de comerciantes

Fuente. El presente estudio

Sonnenfeld (1968) todos vivimos en un medio geográfico, pero no todo él es operacional; solo de una parte del medio operacional somos conscientes y solos a una parte de éste reaccionarnos.

Desde los estudios de la geografía de la percepción, se han encontrado diferentes modelos descriptivos de percepción y comportamiento; que tratan de entender la interrelación del medio real u espacio objetivo, con el espacio subjetivo o percibido, siendo el comportamiento humano función de este último espacio (Capel, 1973).

Para la explicación de este procedimiento Capel (1973) destaca los modelos descriptivos elaborados por Brookfiel y Downs; iniciando con el modelo Brookfield, este hace alusión a un subsistema que es el de la elaboración del medio percibido, que surge de la imagen mental que el individuo adquiere por parte del medio geográfico y tiene efectos sobre la decisión; en si el autor expone de manera simplificada el proceso de formación del medio percibido por un grupo humano, que lleva un conjunto de técnicas y de informaciones, estas les permiten apreciar el medio real y dan lugar a una imagen, o medio percibido inicial, cuyos recursos son evaluados y, de acuerdo con las necesidades, dan lugar a una decisión.

Por ello, como resultado de la decisión, se realizan unas actividades que modifican el medio real y contribuyen, a su vez, a enriquecer el medio percibido. Este modelo permitió lo siguiente: la distinción entre el medio real y medio percibido, que estos medios pueden transformarse de forma autónoma sin la intervención del otro y que el medio percibido se crea a partir de las necesidades o utilidades que el individuo le puede dar al espacio real. El modelo hace resaltar el hecho de que las decisiones, se tomen en relación con el medio percibido, pero que la acción resultante actúe sobre el medio real (Capel, 1973).

El otro modelo descriptivo es el elaborado por Downs, coincide en algunos aspectos con el modelo anteriormente mencionado, pero se centra en otros; el plantea que a partir de la información obtenida del medio real, llegada al organismo humano a través de los receptores de la información y filtrada por el sistema de valores individual o colectivo, se elabora la imagen que determina la decisión y el comportamiento, el cual a su vez actúa sobre el medio real. El interés principal de este modelo, es que el hombre se convierte en un elemento transformación de la información, ya que los mensajes que entran son convertidos por él en decisiones. (Capel, 1973). (Ver gráfico 3)

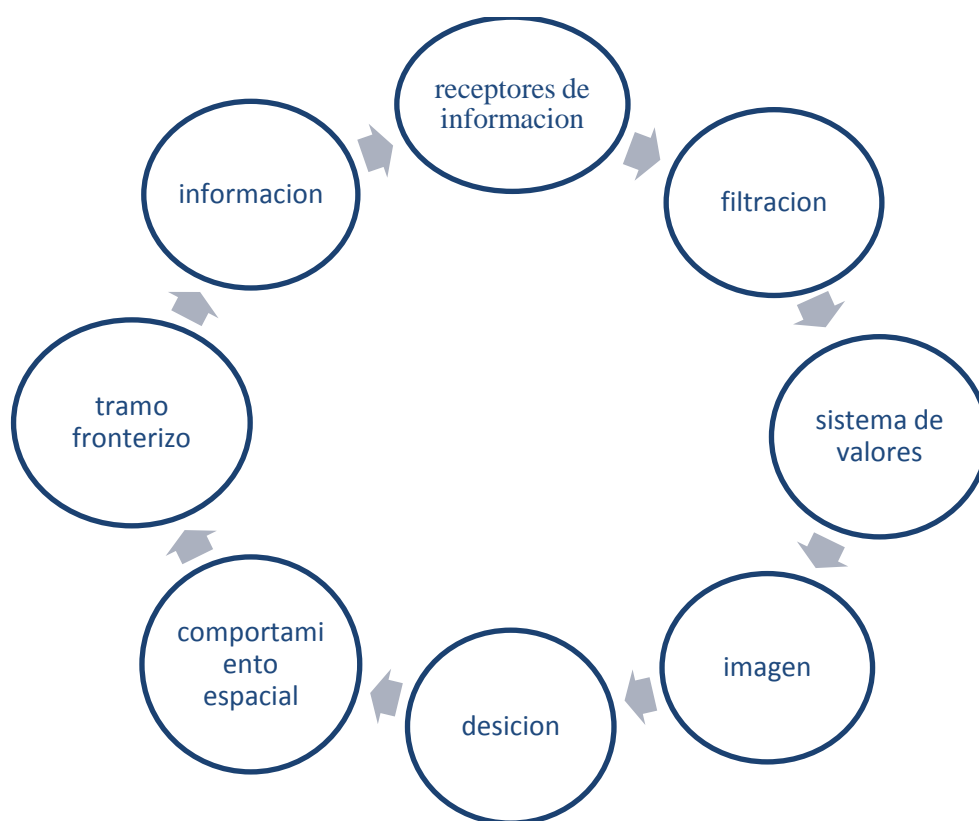


Gráfico 3. Modelo descriptivo de percepción de Downs

Fuente. El presente estudio

A raíz del análisis que varios autores han planteado, con respecto al espacio subjetivo, se logra interpretar como este nace a través de la imagen mental, que cada individuo posee del espacio objetivo o medio real, la cual influye directamente sobre el comportamiento del hombre y no en función del espacio objetivo o medio real (Capel, 1973)

Es entonces, como el comportamiento de los protagonistas de esta investigación en el espacio físico en el que se desenvuelven, es el resultado del accionar, que se forma del espacio que ellos perciben por su actividad de comercio informal, por tal razón es necesario clarificar que el comportamiento de transportadores y comerciantes, difiere en tanto que los transportadores actúan a partir de los puestos de control aduaneros y las persecuciones por la policía de carreteras, mostrándose estos como amenaza para su oficio; es así como ellos recurren al aprovechamiento de algunos espacios, que son utilizados como escondites y refugios que les permiten evitar el enfrentamiento con las autoridades y llevar a cabo su actividad, así lo afirma una transportadora.

Antes nos tocaba esperar hasta que se vayan los del control así unas horas a veces más tiempo, se procura llamar cuando uno está por cierto punto ya se llama, uno se averigua, o pasan otros carros ya le avisan, que están en tal parte, uno como se dice se restringe a pasar por esos lados y se esconde en alguna, como se tiene sus contactos se dice no por aquí no pasen, se dice esta tal persona esta tal agente sea policía aduanera sea policía de carreteras, entonces ellos avisan entonces uno sabe dónde están, entonces preferiblemente es esperar para que no le quiten la mercancía.(Entrevista transportadora 3, 8 de Junio del 2018)

En cuanto a los comerciantes, estos no estarán sujetos al espacio físico de las vías, sino de los centros de acopio comercial, que para este caso es el sector de las bodegas y locales en el potrerrillo y la función de su comportamiento surge de los operativos realizados, por las autoridades encargadas en aprehender mercancías de contrabando, por ende frente a estas

situaciones lo que ellos hacen, es intentar comprar productos de contrabando al día y no tenerlos almacenados en sus locales, así lo expresa un comerciante.

O sea como yo la compro aquí en Pasto, o sea el riesgo lo toman otras personas que son las personas que son las que la compran allá en el Ecuador y la transportan hasta acá, entonces el riesgo que yo tengo es no almacenar en grandes cantidades las cosas de contrabando como te dije se tiene lo que se vende en el día. (Entrevista comerciante 2/8 de junio 2018)

De lo expresado anteriormente se puede confirmar que la percepción del medio y comportamiento de comerciantes y transportadores, se da mediante la decisión que ellos puedan tomar de acuerdo a sus vivencias dadas en sus espacios subjetivos.

Según Capel (1973) la percepción del medio con el comportamiento, se realiza mediante el acto de la decisión, el cual está directamente relacionado con la imagen, que el hombre se forma del medio.

Todo este proceso que se lleva a cabo en la mente del hombre, con la relación de espacio objetivo y subjetivo, da como resultado percepciones espaciales colectivas e individuales.

Cada persona interpreta de manera diferente los elementos que puede percibir del medio real, pues los organiza en categorías aceptables para ella, formando estructuras que son percibidas de manera diferente por cada individuo, sin embargo este se inserta en culturas o grupos, que actúan en la estructura individual percibida, por este motivo, es necesario identificar las características de las percepciones grupales e individuales (Álvarez, 1979).

En consecuencia las percepciones individuales se dan en micro espacios, donde nacen imágenes mentales “idiosincráticas”, esto hace que las percepciones cambien de individuo a individuo y a su vez estén influenciadas por unos factores importantes que son: los sentimientos y las experiencias, porque estos limitan la percepción y hace que no se pueda tener una realidad del espacio (Álvarez, 1979, p. 3), las percepciones de cada actor de esta investigación, estarán

limitadas por los sentimientos de angustia, impotencia, rabia y estrés, que surgen con las experiencias negativas que ellos hayan tenido por persecuciones policiales, decomisos de mercancías, los abusos por parte de las autoridades, influyendo estos en la percepción limitada de sus espacios.

Frente a las percepciones colectivas, estas se originan a partir de imágenes mentales compartidas (Álvarez, 1979). Que en este caso nacen del fenómeno del contrabando, debido a que en esta actividad, los transportadores y comerciantes muestran percepciones similares en cuanto a experiencias y sentimientos, que se han generado a través de un oficio; que para buena parte de la población, este es bien visto y aceptado, no obstante para el resto de la población y entidades gubernamentales este es un mal que afecta la economía del departamento.

Finalmente la aplicación de los estudios de la geografía de la percepción, permitió el conocimiento a través de un esquema cognitivo, que en este caso fue la realización de un mapa como constructo socio-espacial de transportadores y comerciantes sobre un lugar geográfico específico, como es el espacio fronterizo Colombo-ecuatoriano, el conocimiento de ello fue clave y permitió conocer el proceso de orientación y facilidad de lectura que nuestros protagonistas adquieren, las temáticas de trabajo desde la geografía de la percepción, han sido el estudio de fenómenos de catástrofes naturales, de desplazamiento y las preferencias residenciales y comerciales. Pero en este proyecto fue el estudio del fenómeno del contrabando.

Como resultado de esta investigación, se dio la elaboración de un mapa temático, titulado “*la ruta del comercio informal en el corredor Pasto- Tulcán*”, realizado a partir de las percepciones sociales y espaciales del fenómeno del contrabando, en los actores de esta investigación.

Este ejercicio muestra hallazgos importantes, uno de estos es como en la vía, ellos pueden identificar puntos de miedo; entendidos estos como espacios donde se encuentran controles

aduaneros fijos, de igual forma también se evidencian los retenes imprevistos, que son zonas donde usualmente salen las autoridades (POLFA-POLCA) hacer operativos, generando cierta desconfianza y a la vez prevención, a la hora transitar por estos, así mismo se identificaron zonas estratégicas de atajos que conectan con otras rutas o trochas, finalmente se visualiza las vías alternativas de contrabando; entendidas como trochas o pasos vecinales, que han permitido burlar los controles de las autoridades y transportar sus mercancías con libertad. Cabe aclarar que aunque estas ya no son utilizadas diariamente, no han dejado de perder vigencia, cuando hay presencia de operativos muy fuertes sobre la vía principal del contrabando.

Esta construcción se dio a partir de la aplicación de cartografía social, donde se dio la participación de la muestra estudiada, lo anterior permitió la elaboración de un conocimiento de manera colectiva sobre estos espacios, donde se desenvuelve la actividad informal, que se logró a través del desarrollo de mapas; lo cual desata procesos de comunicación en los participantes y pone en evidencia diferentes tipos de saberes que se mezclan para llegar a una imagen colectiva de estos espacios.

Para el desarrollo esta técnica además del mapeo, se utilizó otros instrumentos que ayudaron a enriquecer la información suministrada en el mapa, entre ellos se ejecutaron: la deriva, la observación participativa y la entrevista abierta semi-estructurada.

A continuación se muestra el proceso realizado por los participantes de esta investigación:



Fotografía 29. Elaboración de Cartografía social

Fuente: este estudio



Fotografía 29. Elaboración de Cartografía social

Fuente: Este estudio

4. Conclusiones

Este estudio permitió entender la justificación de esta actividad, desde las percepciones sociales de la muestra, porque en este, se evidencian las desigualdades existentes en cuanto a las políticas de importación, pensadas solo para un grupo de personas, quienes tienen la posibilidad de ingresar mercancías en grandes cantidades; dejando por fuera a los comerciantes y transportadores pequeños, que no importan en grandes volúmenes o cantidades, esto ha llevado a que los actores de esta investigación justifiquen su actividad por la falta de políticas, que los beneficien y amparen. Ellos no pueden acceder al sistema formal por la falta de recursos económicos, por esta razón transportadores y comerciantes del sector el potrero en la ciudad de San Juan de Pasto, han denominado su trabajo como un intercambio comercial, que no hace daño y no atenta contra la integridad de las personas, pues este ha tenido como fin beneficiar a la población vulnerable de Nariño.

El flagelo del contrabando se muestra como un fenómeno difícil de acabar en la región, porque que ha estado cimentado a lo largo de la historia entre los países vecinos y aunque se encuentra en el marco de la informalidad, emplea a mucha de la población nariñense, justificando la defensa de esta actividad, como un medio de subsistencia.

Igualmente según los participantes de esta investigación y la información obtenida en fuentes documentales, se reafirma la condición de la cercanía a la zona de frontera, como un hecho que repercute directamente en esta actividad, dado que gracias a ello se materializa y consolida aún más, porque en una frontera siempre van a existir estos flujos comerciales; ya sea formales o informales, por el intercambio comercial binacional y por el alejamiento geográfico que estas zonas poseen de los centros de sus países.

Con el presente trabajo investigativo se quiere hacer un aporte al conocimiento desde la geografía de la percepción, porque uno de los aspectos más importantes a destacar, fue la implementación

teórica y práctica de esta disciplina, ya que esta muchas veces ha quedado relegada, dejando a un lado el significativo aporte, que puede llegar a brindar a la hora de comprender las dinámicas espaciales subjetivas, que permiten entender el comportamiento humano en relación a su espacio, debido a las necesidades que este pueda tener. Igualmente la geografía de la percepción brinda herramientas para entender las problemáticas sociales, en este estudio se hizo alusión al contrabando.

Uno de los aspectos más fructíferos en esta investigación, fue el análisis del estudio de un constructo cognitivo, generado a raíz de un fenómeno social, anclando un bagaje teórico con la realidad, que dio a entender como el ser humano interpreta el espacio, según sus necesidades generando formas de comportamiento, donde crea relaciones y se dan aprovechamientos espaciales.

De lo anterior, se rescata que esta clase de estudios puede proyectar la realidad intra-mental en un elemento tangible, que muestra aspectos importantes difíciles de identificar y conocer; de ahí la importancia de resaltar el análisis de las percepciones sociales y espaciales.

Bibliografía

- Alvarez, J. E. (1979). Consideraciones sobre la Geografía de la Percepción . *Dialnet* .
- Capel- Urteaga, H. L. (1984). Las nuevas geografías . *Aula abierta Salvat*.
- Capel, H. (1973). Percepción del Medio y comportamiento geográfico . *Revista de geografía*, VII No 1-2 , 58.
- Cardenas, L. F. (2010). *Incidencias del contrabando de la frontera Colombo Ecuatoriana, en la estabilidad productiva y comercian en el departamento de Nariño, 2003-2008*. Pasto: s.n.
- Claros, M. (2016). *Análisis del contrabando en Colombia: una aproximación a partir de las aprehensiones de la dian*: s.n.
- Colombia. Congreso de la República (2000). Ley 599 (Julio 24). Por la cual se expide el código penal colombiano (Delitos contra el orden Económico y social), en materia tributaria y penal del orden nacional y territorial; y se dictan otras disposiciones. Diario oficial.
- Colombia. Congreso de la Republica (2002). ley 788 (diciembre 24). por medio de la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales. Artículo 09. Diario oficial N° 46.460.
- Colombia. Congreso de la Republica (2015). ley 1762 (Junio 6). por medio de la cual se adoptan instrumentos para prevenir, controlar y sancionar el contrabando el lavado de activos y la evasión fiscal. Diario oficial N°49.565 p.1
- Colombia. Estatuto Aduanero. (1999). Decreto 2685. por el cual se define y estipula las funciones de las autoridades aduaneras.
- Colombia. Estatuto Aduanero. (1999). Decreto 2685. por medio del cual se establecen las causales de aprehensión y decomiso de mercancías.

- Fajardo., Mora Combe, L. Y.-L. (2017). *El contrabando como una amenaza multidimensional y la forma de contrarrestarlo*. Bogota: s.n.
- Lara, G., y Pinzon, M. (2007). *Medios de Control del contrabando en la Frontera Colombo Ecuatoriana*. Pasto: s.n.
- Laurent, M. (2008). *El contrabando en Colombia durante el siglo xix (1821-1886*. Bogota: América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigació.
- Laurent, M. (2005). *El contrabando en Colombia durante el siglo XIX(1821-1886): fuentes documentales y aspectos metodologicos para su estudio*. Mexico: America latina en la historia Economica
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad* . Barcelona : Gustaqvo Gili, S.A.
- Montenegro, R. (2005). *Frontera Colombo- Ecuatoriana Historia y destino Comun* . Venezuela: Aldea Mundo .
- Muriel, L. (2005). El contrabando en Colombia durante el siglo xix (1821-1886): fuentes documentales y aspectos metodologicos.*América Latina en la Historia Económica* , 154-157.
- Ortiz, M. I. (2012). Análisis económico regional del comercio fronterizo colombo-ecuatoriano en función de los indicadores macroeconómicos nacionales.*Tendencias* .
- Plan de ordenamiento Territorial de Pasto 2015-2022.
- Plan Binacional de integración fronteriza Ecuador- Colombia, 2014-2022.
- Ramirez, S. (2008). *Las zonas de integracion fronteriza de la comunidad andina. comparacion de sus alcances*. Medellin: Estudios politicos y relaciones internascionales (IEPRI), Universidad de Antioquia , 135-169.
- Sonnenfeld, J. (1968). *Geography, perception and the behadoral environment*.

Vara Muñoz , J. L. (2007). Cinco décadas de la geografía de la percepción. *Dialnet* .

Vara Muñoz, J. L. (2010). Un análisis necesario: epistemología de la Geografía de la percepción.

Redalyc .

Vela Melendez, L. *El contrabando y sus rutas en America Latina y en Peru* .Peru: s.n.

Veleda da Silva, S. (2001). Trabajo informal en américa latina: el comercio callejero.*Revista*

Bibliografía de Geografía y Ciencias sociales .

ANEXOS

ANEXO 1: Técnica de recolección de información

Universidad de Nariño

Facultad de ciencias Humanas

Programa de ciencias sociales

Objetivos:

- Reconocimiento de la vía Pasto – Ipiales.
- Obtención de la información sobre características socioeconómicas del transportador involucrado en el fenómeno del contrabando.

Requerimientos Específicos de Información

- Principales productos que se transportan
- Percepción del transportador frente al contrabando
- Tipo de contrabando que realiza
- Uso y distribución del tiempo

Instrumentos

- Observación directa
- Registro de diario de campo
- Registro de material fotográfico y videos

- Uso y manejo de mapas físicos y políticos

Guía de actividades durante la salida de campo:

1. Con que frecuencia usted viaja al vecino país para adquirir sus mercancías?
- 2.Cuál es la principal zona de frontera, por donde usted pasa sus mercancías?
3. Podría mencionarnos cuales son las rutas alternas que usted utiliza cuando hay bastantes controles en la vía Pasto – Ipiiales?
4. Dentro de la vía Pasto- Ipiiales nos podría comentar cuales son los puntos donde se concentra mayor control aduanero?
5. Cuando hay controles fuertes y usted ya se ve inmerso en ellos, que medidas usted toma para que su mercancía no sea incautada?
6. Cuáles son los lugares donde usted más compra mercancías en el Ecuador?
7. Cuando son los lugares donde usted distribuye estas mercancías en Pasto?
8. como usted ha considerado el espacio como medio

**ANEXO 2: Entrevista semi- estructurada N° 1 realizada a un transportador dedicado al
comercio informal**

Universidad de Nariño

Facultad de ciencias Humanas

Programa de ciencias sociales

Objetivo: Describir las características socioeconómicas de los comerciantes y transportadores del sector del Potrerillo quienes se dedican al contrabando desde la frontera colombo ecuatoriana hasta la ciudad de Pasto

1. Nombre
2. Edad
3. Barrio donde vive
4. Grado de escolaridad
5. Para usted ¿Cómo es un día normal en esta actividad? Coméntenos.
6. ¿Cuántotiempo lleva trabajando en esta actividad?
7. ¿Coméntenos la razón por la cual usted se dedica al comercio informal?
8. ¿Con que frecuencia usted visita a el vecino país para traer mercancía?
9. ¿Qué tipo de productos usted transporta y en qué cantidades lo hace?
10. ¿Qué ganancia usted adquiere por viaje y que ganancia usted adquiere por productos?
11. ¿cuál es el grado de responsabilidad que tiene el transportador, cuando lleva mercancías de comercio informal de otras personas y están son incautas?
12. ¿Cómo ve la situación actual de las personas que se dedican al comercio informal?
13. ¿Usted cree que el gobierno tiene alguna responsabilidad con el comercio informal?

14. ¿Cómo debería ayudar el gobierno a solucionar este problema?
15. ¿Cómo es su relación con otras personas que también se dedican a esta actividad?

ANEXO 3: Entrevista semi- estructurada N° 1 realizada a un comerciante dedicado al

Comercio informal

Universidad de Nariño

Facultad de ciencias Humanas

Programa de ciencias sociales

Objetivo: Describir las características socioeconómicas de los comerciantes y transportadores del sector del Potrerillo quienes se dedican al contrabando desde la frontera colombo ecuatoriana hasta la ciudad de Pasto.

1. Nombre
2. Edad
3. Barrio donde vive
4. Grado de escolaridad
5. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando en esta actividad?
6. ¿Coméntenos la razón porque usted vende productos del comercio informal?
7. ¿Con que frecuencia manda a traer productos al vecino país?
8. ¿Qué tipo de productos usted comercializa y en qué cantidades lo hace?
9. ¿Qué ganancia usted adquiere por producto?
10. ¿Cómo ve la situación actual de usted como comerciante que obtiene productos del comercio informal del vecino país?
11. ¿Usted cree que el gobierno tiene alguna responsabilidad con el comercio informal?
12. ¿Cómo es su relación con otras personas que también se dedican a esta actividad?

13. ¿Qué precauciones usted ha tomado para que la mercancía que ha llegado hasta su local no sea incautada?

ANEXO 4: Entrevista semi- estructurada N°2 realizada a comerciantes y transportadores

Universidad de Nariño

Facultad de ciencias Humanas

Programa de ciencias sociales

OBJETIVO: describir las percepciones que los transportadores y comerciantes han creado acerca de la actividad del contrabando y sus implicaciones socio-espaciales.

1. ¿Qué piensa usted acerca del comercio informal?
2. ¿Qué situaciones le incomoda del comercio informal?
3. Según su percepción ¿El comercio informal genera consecuencias positivas o negativas para la región o el departamento?
4. ¿Qué siente usted cuando le han incautado su mercancía?
5. ¿Qué siente usted al ejercer esta actividad?
6. ¿Cuáles son las dificultades a las que usted se enfrentaba, cuando se transportaba por rutas alternas?
7. ¿nos podría comentar las medidas que han tomado los comerciantes del sector el potrerrillo frente a los operativos que realizan las autoridades para incautar las mercancías de este comercio informal?

ANEXO 5: Mapa Mapa, Ruta del comercio informal en el corredor pasto Tulcán.

Fuente: Esta investigación