

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
NUCLEO UNIVERSITARIO DEL TÁCHIRA
DR. PEDRO RINCÓN GUTIÉRREZ
MAESTRIA EN FRONTERAS E INTEGRACIÓN**

**MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR EN LA FRONTERA
TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER**

Trabajo de Grado Presentado Para Optar al Título de
Magíster Scientiarum en Fronteras e Integración

**Autor: Licda. Yuly Yonizay Jaimes U.
C.I.V.- 13.549.722**

**Tutor: Dr. José Armando Santiago R.
C.I.V. - 3.269.641**

San Cristóbal, Octubre 2010

c.c Reconocimiento

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
NUCLEO UNIVERSITARIO DEL TÁCHIRA
DR. PEDRO RINCÓN GUTIÉRREZ
MAESTRIA EN FRONTERAS E INTEGRACIÓN**

**MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR EN LA FRONTERA
TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER**

**Autor: Licda. Yuly Yonizay Jaimes U.
C.I.V.- 13.549.722**

**Tutor: Dr. José Armando Santiago R.
C.I.V. - 3.269.641**

San Cristóbal, Octubre 2010

c.c Reconocimiento

San Cristóbal, Noviembre de 2009

Universidad de Los Andes Táchira
Consejo de Estudios de Postgrado
Núcleo Universitario del Táchira
Dr. Pedro Rincón Gutiérrez
Centro de Estudios en Fronteras e Integración
Maestría en Fronteras e Integración
Coordinador de Área de Post-Grado
Presente.-

Yo, **José Armando Santiago Rivera** de profesión **Docente Universitario** titular de la cédula de identidad **V. 3.269.641**. Por medio de la presente participo a esta Coordinación que realice tutorías durante la realización del trabajo de grado, presentado por la ciudadana **Yuly Yonizay Jaimes Urea**, Cédula de Identidad Nro. **13.549.722**, para optar al título de Magíster Scientiarum en Fronteras e Integración. Dicho trabajo fue revisado por mi persona y reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a presentación pública y evaluación del jurado examinador respectivo.

Sin otro particular me suscribo de usted.

Atentamente,

Dr. José Armando Santiago Rivera

c.c Reconocimiento

San Cristóbal, Noviembre de 2010

Universidad de Los Andes Táchira
Consejo de Estudios de Postgrado
Núcleo Universitario del Táchira
Dr. Pedro Rincón Gutiérrez
Centro de Estudios en Fronteras e Integración
Maestría en Fronteras e Integración
Coordinador de Área de Post-Grado
Presente.-

Por medio de la presente me dirijo a Ud. Para presentarle formalmente el Trabajo de Grado denominado **MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR EN LA FRONTERA TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER**, para optar al título de Magister Scientiarum en Fronteras e Integración de la Universidad de Los Andes Táchira, a fin de que sea evaluado por las instancias correspondientes.

Anexo los recaudos exigidos conforme a las normas que rigen sobre esta materia.

Atentamente,

Autora: Licda. Yuly Yonizay Jaimes Urea

C.I.V.- 13.549.722

c.c Reconocimiento

www.bdigital.ula.ve

El que ha desplazado la montaña es que comenzó por quitar las primeras piedras; quien pisa con suavidad va lejos y un viaje de diez mil kilómetros empieza por un solo paso.

PROVERBIO CHINO

c.c Reconocimiento

DEDICATORIA

- A Dios por ser mi fuente más grande amor y pilar fundamental de mi existencia.
- A todos los seres especiales, por su ayuda, comprensión y bendición.
- A mi pequeña familia mis hermanos: Carlos Julio, Franklin, Jhon Jaime y Ronal Benjamín que son y serán una motivación muy grande.
- A mi esposo por su amor y gran apoyo en todo lo momento.
- A todas aquellas personas presentes y ausentes que de alguna manera siempre las tengo en mi mente y en mi corazón, sin importar donde estén y sin que puedan llegar a leer estas cortas líneas, les doy las infinitas gracias, por formar parte de mí existir.

AGRADECIMIENTO

- A Dios por darme la oportunidad de estar presente, hacer algo que tanto me llena, además de brindarme fortaleza e iluminarme siempre.
- Mis respetos y mi más sincero reconocimiento, al Doctor José Armando Santiago Rivera, por ser una persona con vocación, empeño y humildad. Muchas Gracias, por su enorme confianza, buena voluntad, disposición y libertad brindada en la realización del presente estudio. “Deseo que Dios le dé la salud y la vida suficiente para continuar enseñando, para que su legado trascienda aún mucho más, porque Usted es un verdadero Maestro, que hace su trabajo con inmenso amor y calidad”.
- El más sincero agradecimiento, a mi Esposo, con el que intercambié ideas e infinitos comentarios, gracias por tu tiempo, consideración e infinita paciencia.
- A la Dra. María Eugenia Bello, Coordinadora de la Maestría de Fronteras e Integración de la Universidad de los Andes Táchira, por su apoyo, paciencia e ímpetu que han hecho posible alcanzar esta meta.
- Finalmente, a todas aquellas personas, por quienes fue posible la presentación de la presente tesis de maestría.

INDICE GENERAL

	pp.
<i>Dedicatoria</i> _____	<i>vi</i>
<i>Agradecimiento</i> _____	<i>vii</i>
<i>Resumen</i> _____	<i>viii</i>
<i>Abstract</i> _____	<i>ix</i>
<i>Introducción</i> _____	<i>1</i>
 CAPÍTULO I	
EL PROBLEMA	4
 1.1 Planteamiento del Problema _____	4
1.2 Objetivos de la Investigación _____	16
1.2.1 Objetivo General _____	16
1.2.2 Objetivos Específicos _____	16
1.3 Justificación _____	17
 CAPÍTULO II	
MARCO TEÓRICO	20
 2.1 Antecedentes de la Investigación _____	20
Internacionales _____	20
Nacionales _____	24
Regionales _____	26

2.2 Bases teóricas	30
2.2.1 Globalización y Movilidad	30
2.2.2 Antecedentes de la Movilidad y su Evolución Conceptual	33
2.2.3 Movilidad Cotidiana y su Sustento Teórico	35
2.2.4 Movilidad Cotidiana en Fronteras	39
2.2.5 Antecedentes de la Movilidad en la Frontera Colombo-Venezolana	42
2.2.6 Integración Socio-Cultural en la Frontera: Columna de la Movilidad Cotidiana Circular	49
2.3 Bases Legales	54
2.3.1 Estatuto de Régimen Fronterizo entre Venezuela y Colombia	55
2.3.2 Acuerdo de Tonchalá	56
2.3.3 Comunidad Andina	57
2.3.4 Constitución de la República Bolivariana de Venezuela	60
2.3.5 Proyecto de Ley Orgánica de Fronteras de la República Bolivariana de Venezuela	61
2.3.6 Constitución Política de Colombia	63
2.3.7 Ley de Fronteras de 1995 de la República de Colombia	64
2.3.8 Ley N° 10 de 17 de Junio de 1983	66
2.3.9 Decreto 3448 de 1983	66
2.3.10 Decreto No. 3450 del 17 de Diciembre de 1983	67
2.3.11 Ley 677 de 2001	68
2.4 Definición de Términos Básicos	69
2.5 Operacionalización de Variables	71

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO 73

Triangulación de Métodos (Investigación Cuantitativa –Investigación Cualitativa)	73
--	----

3.1 Tipo y Nivel de la Investigación _____	76
3.2 Población y Muestra_____	78
3.3. El Escenario Geográfico _____	80
3.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos_____	87
3.5 Técnica de Análisis de Resultados _____	90
3.6 Validación y Confiabilidad de los Instrumentos _____	91
3.7 Procedimiento de la Investigación _____	92

www.bdigital.ula.ve

CAPÍTULO IV

LA EXPERIENCIA DE LA MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR FRONTERIZA 96

4. 1 Diagnóstico de la Movilidad _____	98
4.1.1 Movilidad por el Puente Internacional Simón Bolívar	98
4.1.2 Movilidad por el Puente Internacional Francisco de Paula Santander _____	124
4.1.3 Total Movilidad Cotidiana _____	146
4.2 Resultados de La Encuesta _____	151
4.3 Determinantes de la movilidad cotidiana circular en la Frontera Táchira – Norte de Santander _____	168
4.3.1 Estudio de Caso _____	168
4.3.2 La selección para el estudio de caso_____	169

c.c Reconocimiento

CASO 1 _ _ _ _ _	170
CASO 2 _ _ _ _ _	172
CASO 3 _ _ _ _ _	173
CASO 4 _ _ _ _ _	175
CASO 5 _ _ _ _ _	176
CASO 6 _ _ _ _ _	177
CASO 7 _ _ _ _ _	178
4.4. Una reflexión _ _ _ _ _	181

CAPÍTULO V

LOS FACTORES QUE ORIGINAN LA MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR FRONTERIZA 184

5.1 Factores que Originan la Movilidad Cotidiana Circular Fronteriza	185
a) La Población en el Área Metropolitana Táchira – Norte de Santander _ _ _ _ _	186
b) Los Nexos Existentes (Integración Socio-Cultural) en la Frontera Táchira – Norte de Santander _ _ _ _ _	187
c) Los Sectores Económicos _ _ _ _ _	190
c.1 El Comercio Internacional _ _ _ _ _	190
c.2 El Contrabando _ _ _ _ _	192
c.3 Motivaciones Laborales (Movilidad Cotidiana Laboral) _ _ _ _ _	195
5.2 Las Políticas de los Gobiernos Centrales y la Incidencia en la Movilidad Cotidiana Circular Fronteriza _ _ _ _ _	197
5.3 Reflexión Final _ _ _ _ _	199

CAPÍTULO VI

APORTES TEÓRICOS DE LA MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR A PARTIR DE LA FRONTERA TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER _ _ _ _ _

203

6.1 Situación encontrada _ _ _ _ _ 206

6.2 Las Inferencias _ _ _ _ _ 207

6.3 Modelo Explicativo de la Movilidad Cotidiana Circular _ _ _ 208

6.4 Otros Aspectos Para Continuar Investigando _ _ _ _ _ 212

CAPÍTULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES _ _ _ _ _

214

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS _ _ _ _ _

221

ANEXOS GENERALES _ _ _ _ _

235

INDICE DE CUADROS

	pp.
Cuadro N°1 Operacionalización de Variables _ _ _ _ _	71
Cuadro N°2 Estimado de la Movilidad Cotidiana por medio de Desplazamiento Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar (Agosto 2009) _ _ _ _ _	119
Cuadro N°3 Movilidad Cotidiana de Personas Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar (Agosto 2009) _ _ _ _	120
Cuadro N°4 Estimado de la Movilidad Cotidiana por medio de Desplazamiento Lugar: Puente Internacional Francisco de Paula Santander (Agosto 2009) _ _	143
Cuadro N°5 Movilidad Cotidiana de Personas. Lugar: Puente Internacional Francisco de Paula Santander (Agosto 2009) _ _ _ _ _	144
Cuadro N°6 Total Movilidad Cotidiana de Personas por hora en la Frontera Táchira – Norte de Santander _ _ _	146
Cuadro N°7 Total Movilidad Cotidiana de Personas por día en la Frontera Táchira – Norte de Santander _ _ _	148
Cuadro N°8 Desplazamiento diario por la frontera hacia Venezuela a través de los puentes	

internacionales Simón Bolívar y Francisco de
Paula Santander _____ 152

Cuadro N°9 Se moviliza diariamente gran cantidad de
personas por esta frontera hacia Venezuela ____ 153

Cuadro N°10 Cruzar la frontera hacía Venezuela le permite
satisfacer sus necesidades diarias, así como
también le genera mejores oportunidades
educativas, laborales y de salud _____ 155

Cuadro N°11 Movilidad Cotidiana circular en la frontera es
motivada por la educación, servicios de salud,
comercio, y la economía en general _____ 157

Cuadro N°12 Cruza la frontera hacia Venezuela para laborar
en Ureña o San Antonio del Táchira _____ 159

Cuadro N°13 Sus motivaciones para cruzar la frontera hacia
Venezuela _____ 161

Cuadro N°14 Familiares a ambos lados de la frontera ____ 163

Cuadro N°15 Su entorno familiar se moviliza por esta frontera
hacia Venezuela _____ 166

INDICE DE GRÁFICOS

		pp.
Gráfico N°1	Desplazamiento diario por la frontera hacia Venezuela a través de los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander _____	152
Gráfico N°2	Se moviliza diariamente gran cantidad de personas por esta frontera hacia Venezuela ____	154
Gráfico N°3	Cruzar la frontera hacia Venezuela le permite satisfacer sus necesidades diarias, así como también le genera mejores oportunidades educativas, laborales y de salud _____	156
Gráfico N°4	Movilidad Cotidiana circular en la frontera es motivada por la educación, servicios de salud, comercio, y la economía en general _____	158
Gráfico N°5	Cruza la frontera hacia Venezuela para laborar en Ureña o San Antonio del Táchira_____	160
Gráfico N°6	Sus motivaciones para cruzar la frontera hacia Venezuela _____	162
Gráfico N°7	Familiares a ambos lados de la frontera _____	164
Gráfico N°8	Su entorno familiar se moviliza por esta frontera hacia Venezuela _____	166

INDICE DE FIGURAS

pp.

Figura N°1	Modelo de la Movilidad en la Frontera Táchira – Norte de Santander _ _ _ _ _	210
Figura N°2	Modelo de Movilidad Socio – Territorial en la Frontera Táchira – Norte de Santander _ _ _ _ _	211

www.bdigital.ula.ve

c.c Reconocimiento

INDICE DE FOTOS

pp.

Foto N°1	Movilidad Cotidiana (Medio: Transporte Público: Expresos Corta Distancia LTDA) Lugar: San Antonio (Antes de ingresar al puente internacional Simón Bolívar)_____	101
Foto N°2	Movilidad Cotidiana (Medio: Transporte Público: Expresos Corta Distancia LTDA Lugar: Redoma de San Antonio _____	102
Foto N°3	Movilidad Cotidiana (Medio: Transporte Público: Expresos Corta Distancia LTDA) Lugar: Av. Venezuela - San Antonio (Antes de ingresar al puente internacional Simón Bolívar) _____	103
Foto N°4	Movilidad Cotidiana (Medio: Transporte Público: Expresos Bolivarianos S.A Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar_____	104
Foto N°5	Movilidad Cotidiana (Medio: Transporte Público) Expresos La moderna Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar_____	105
Foto N°6	Movilidad Cotidiana (Medio: Transporte Público) Expresos La Moderna. Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar _____	106

Foto N°7	Movilidad Cotidiana (Medio: Moto taxis) Línea Moto Frontera Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar _____	107
Foto N°8	Movilidad Cotidiana (Medio: Moto taxi Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar_____	108
Foto N°9	Movilidad Cotidiana (Medio: Moto taxi) Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar_____	109
Foto N°10	Movilidad Cotidiana (Medio: Bicicletas) Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar_____	110
Foto N°11	Movilidad Cotidiana (Medio: Motos Particulares) Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar _____	111
Foto N°12	Movilidad Cotidiana (Medio: Vehicular) Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar_____	112
Foto N°13	Movilidad Cotidiana (Medio: Vehicular) Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar_____	113
Foto N°14	Movilidad Cotidiana (Medio: Taxis colombianos) Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar _____	114
Foto N°15	Movilidad Cotidiana (Diversos medios de desplazamiento) Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar _____	115
Foto N°16	Movilidad Cotidiana (Medio: Peatonal) Lugar:	

	Puente Internacional Simón Bolívar_____	116
Foto N°17	Movilidad Cotidiana Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar _____	117
Foto N°18	Movilidad Cotidiana (Medio: Motos Particulares) Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar _____	118
Foto N°19	Movilidad Cotidiana (Medio: Peatonal) Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar_____	122
Foto N°20	Movilidad Cotidiana (Diversos Medios) Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar_____	123
Foto N°21	Movilidad Cotidiana (Medio: Transporte Trans Tonchalá) Lugar: El Escobal _____	126
Foto N°22	Movilidad Cotidiana (Medio: Transporte Oriental)_	127
Foto N° 23	Movilidad Cotidiana (Medio: Transporte Oriental) Lugar: Puente Internacional Francisco de Paula Santander_____	128
Foto N° 24	Parada Transporte Trans Oriental, Calle 2 Barrio 24 de Julio - Ureña - Venezuela _____	129
Foto N° 25	Parada Transporte Trans Oriental, Calle 2 Barrio 24 de Julio - Ureña - Venezuela _____	130

Foto N° 26	Parada Transporte Trans Oriental, Calle 2 Barrio 24 de Julio - Ureña - Venezuela _____	131
Foto N° 27	Parada Línea de Taxis Internacional calle 6. Av. 4. Cúcuta _____	132
Foto N° 28	Línea de Taxis Internacional Cúcuta – Norte de Santander _____	133
Foto N° 29	Movilidad Cotidiana (Medio: Peatonal) Lugar: Francisco de Paula Santander _____	134
Foto N° 30	Movilidad Cotidiana (Medio: Moto) Lugar: El Escobal – Francisco de Paula Santander _____	135
Foto N° 31	Movilidad Cotidiana (Medio: Moto) Lugar: Francisco de Paula Santander _____	136
Foto N° 32	Movilidad Cotidiana (Medio: Vehicular y Peatonal) Lugar: Francisco de Paula Santander _____	137
Foto N° 33	Movilidad Cotidiana Lugar: Francisco de Paula Santander _____	138
Foto N° 34	Movilidad Cotidiana (Medio: Vehicular) Lugar: Francisco de Paula Santander _____	139
Foto N° 35	Movilidad Cotidiana (Medio: Bicicletas) Lugar: Francisco de Paula Santander _____	140

Foto N° 36	Movilidad Cotidiana (Medio: Peatonal) Lugar: Francisco de Paula Santander _ _ _ _ _	142
Foto N° 37	Movilidad: Francisco de Paula Santander _ _ _ _ _	147
Foto N° 38	Movilidad: Simón Bolívar _ _ _ _ _	147

www.bdigital.ula.ve

c.c Reconocimiento

INDICE DE MAPAS

	pp.
Mapa N°1	
Ubicación: Ureña – San Antonio - Cúcuta en la frontera Táchira – Norte de Santander_____	80
Mapa N°2	
Mapa Político Referencial del Estado Táchira – Venezuela_____	81
Mapa N°3	
Mapa Municipal del Estado Táchira – Venezuela_	82
Mapa N°4	
Ubicación del Norte de Santander Colombia_ _ _	83
Mapa N°5	
Mapas de Departamental Norte de Santander- Ubicación de la frontera Táchira – Norte de Santander _____	84

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
NUCLEO UNIVERSITARIO DEL TÁCHIRA
DR. PEDRO RINCÓN GUTIÉRREZ
MAESTRIA EN FRONTERAS E INTEGRACIÓN**

**MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR EN LA FRONTERA
TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER**

Autor: Licda. Yuly Yonizay Jaimes U.

Tutor: Dr. José Armando Santiago R.

Resumen

La globalización lleva inmersa la evolución de la movilidad geográfica, sus motivos, temporalidad, espacios, vida cotidiana y redes sociales; creados con los desplazamientos, modificando la estructura mundial en forma progresiva y constante. En este contexto, las fronteras sirven de encuentro, promoviendo una integración socio-cultural, donde la movilidad coloca de relieve el contacto permanente, activando el comportamiento integrador. En efecto, el objetivo fue Proponer aportes teóricos sobre la movilidad cotidiana circular que ocurre en la frontera Táchira – Norte de Santander, desde el estudio de las características y razones que explican su comportamiento habitual, en los puentes Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña). Al respecto, el estudio fue descriptivo apoyándose en la triangulación de métodos: cualitativo-cuantitativo, desarrollado bajo la modalidad de campo. La población estuvo determinada por habitantes del Departamento Norte de Santander (Colombia) y los Municipios Bolívar y Pedro María Ureña (Venezuela). La muestra fue aleatoria simple de cien personas que cruzan la línea fronteriza diariamente por los puentes internacionales por diversos motivos; utilizando las técnicas de observación, encuesta y entrevista; la encuesta fue un cuestionario dicotómico, analizándose los resultados con estadística descriptiva; sometido a validación por el procedimiento “juicio de expertos”, su confiabilidad por el coeficiente Kuder-Richardson arrojando 0,96. Para sustentar la investigación la entrevista se aplicó a siete personas seleccionadas de la muestra para un estudio de caso. Se derivaron conclusiones como: la movilidad en la frontera Táchira – Norte de Santander significa encuentros que generan transformaciones imaginarias, sociales, territoriales, económicas, estableciéndose vínculos en la convivencia binacional, su estructura nace de la historia compartida, manteniéndose gracias a dinámicas extendidas y reforzándose con lazos socio-culturales desarrollados; asimismo, existen fuerzas que articulan su interacción, catalogándolas ciudades gemelas en un enclave donde los habitantes generan movilidad, reflejo de su estructura colectiva.

Palabras Claves: Movilidad Cotidiana Circular, Frontera, Táchira y Norte de Santander.

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
NUCLEO UNIVERSITARIO DEL TÁCHIRA
DR. PEDRO RINCÓN GUTIÉRREZ
MAESTRIA EN FRONTERAS E INTEGRACIÓN**

**DAILY CIRCULAR MOBILITY IN THE BORDER
TÁCHIRA - NORTH OF SANTANDER**

Author: Licda. Yuly Yonizay Jaimes U.

Advisor: Dr. José Armando Santiago R.

Abstract

Globalization takes immersed the evolution of the geographical mobility, their motives, temporality, spaces, daily life and social networks; created with the displacements, modifying the world structure in progressive and constant form. In this context, the borders use as meeting, promoting a sociocultural integration, where the mobility places of relief the permanent contact, activating the of integration behavior. In effect, the aim was To propose theoretical contributions on the daily circular mobility that happens in the border Táchira - North of Santander, from the study of the characteristics and reasons that they explain their habitual behavior, in the bridges Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) and Francisco de Paula Santander (The Escobal - Ureña). In the matter, the study was descriptive resting on the triangulation of methods: qualitative - quantitative, developed under the field modality. The population was determined by inhabitants of the Department North of Santander (Colombia) and the Municipalities Bolivar and Pedro Maria Ureña (Venezuela). The sample was random sample of hundred persons who cross the border line every day for the international bridges for diverse motives; using the techniques of observation, survey and interview; the survey was a questionnaire dicotómico, The results being analyzed by descriptive statistics; submitted to validation for the procedure " experts' opinion ", their reliability for the coefficient Kuder-Richardson throwing 0,96. To sustain the investigation the interview was applied to seven persons selected of the sample for a study of case. Conclusions stemmed as: the mobility in the border Táchira - North of Santander means imaginary encounters that generate transformations, social, territorial, economic transformations, links being established in the binational conviviality, their structure is born of the shared history, maintaining thanks to widespread dynamics, strengthened by developing socio-cultural ties, there exist forces that articulate their interaction, cataloguing twin cities in an enclave where the people generate mobility, reflecting its collective structure.

Keywords: Daily circular mobility, Border, Táchira, North of Santander.

INTRODUCCIÓN

La globalización ha generado una compleja realidad en el mundo contemporáneo, donde la movilidad cotidiana constituye uno de sus rasgos más relevantes y trascendentales, porque coloca en primer plano los desplazamientos de la población en una forma tan intensa que ya es motivo de inquietud planetaria.

Esto ha generado nuevos retos en los análisis de la movilidad cotidiana a escala mundial, pues se trata de una situación que revela la forma intensa como la población se desplaza por diversos motivos. En los últimos años, la presencia a esfera global ha sido más intensa, por lo que sus esquemas han supuesto la necesidad de continuos estudios para dar explicación conceptual, metodológica y empírica a este fenómeno.

Uno caso interesante es la movilización que ocurre diariamente en las fronteras entre países vecinos, por su acento habitual, micro, natural y espontáneo en la relación e integración fronteriza, considerado como ejemplo del comportamiento de la sociedad actual; en especial, al hacer referencia a la forma cotidiana y circular como se desplazan las personas.

La movilidad ha facilitado al individuo el acceso a diferentes regiones y replantear la definición territorial de las poblaciones así como la delimitación de los contextos geográficos, que influyen en los procesos de consolidación de lugares, en especial y con mayor connotación, en las zonas de frontera.

El eje fronterizo Táchira - Norte de Santander ha sido a lo largo de su historia, una zona económicamente importante entre Colombia y Venezuela, manteniendo una frontera en constante movimiento, garantizando, un intercambio cultural, social y comercial, creando espacios de oportunidades y de procesos generadores de desarrollo.

Es así que, de una u otra forma, eso ha consolidado un dinamismo, con un flujo constante de personas que se mueven a lo largo y ancho de

estos límites políticos, así como también, disfrutar de las bondades que se les ofrece convirtiéndola en una frontera viva e intensa, que proporciona la estabilidad económica, social y cultural de miles de familias de esta zona limítrofe.

En el citado espacio fronterizo en particular, existe una movilidad, específicamente, la cotidiana y de manera circular que permite a sus habitantes satisfacer necesidades al tener accesibilidad a bienes y servicios como: educación, empleo, salud, recreación, entre otros; en un espacio determinado mejorando la calidad de vida de las personas y permitiendo que se desarrollen las redes sociales que sustentan luego dicha movilidad.

Esta movilidad diaria supone el retorno al lugar de origen en forma habitual; su causa es por la decisión de los individuos que desarrollan desplazamientos para realizar diferentes actividades que conllevan a la transformación de la vida social de los lugareños, con ello, se desdibuja imaginariamente los límites políticos establecidos por Colombia y Venezuela, convirtiéndose en un área única con una dimensión amplia.

El estudio de esta circunstancia se justifica ante la necesidad de entender y comprender el espacio intangible creado por sus pobladores a través de la movilidad cotidiana circular en este escenario fronterizo. En consecuencia, el estudio tuvo como objetivo general analizar la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander, características, causas que la motivan, y con base en estos criterios proponer aportes teóricos.

Metodológicamente el estudio asumió los fundamentos de la ciencia cuantitativa para describir la situación de la movilidad cotidiana, pero también recurrió a los fundamentos de la ciencia cualitativa para obtener las impresiones personales de los transeúntes que diariamente transitan por la frontera colombo-venezolana, Norte de Santander - Táchira, en los puentes Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander.

La investigación fue documental, de campo y se estructuró en

capítulos, como se especifica a continuación: El capítulo I, contiene el planteamiento del problema, donde se describe teóricamente la realidad del tema estudiado, asimismo los objetivos y la justificación de la investigación. El capítulo II, comprende el marco teórico, conformado por los antecedentes, bases teóricas, bases legales, variables que incidieron en la investigación, así como también los términos básicos.

El capítulo III, Marco Metodológico se refiere al tipo y nivel de investigación, población y muestra, las técnicas e instrumentos de recolección de datos, validación, confiabilidad del instrumento y los procedimientos presentados de la información recopilada, e igualmente las fases desarrolladas a lo largo del estudio.

El capítulo IV, refleja la experiencia de la movilidad cotidiana circular fronteriza en resultados cuantitativos, la encuesta se muestra por cada pregunta expresada en frecuencias y porcentajes, describiéndose sus resultados con su respectivo análisis, obtenido del instrumento aplicado a las personas que cruzan diariamente los puentes internacionales entre Colombia y Venezuela, además de los resultados cualitativos analizados son derivados de las entrevistas realizadas a siete personas seleccionadas para el desarrollo del estudio de caso; cerrando este capítulo con una pequeña reflexión, comprobando así el cumplimiento de los objetivos planteados.

El capítulo V, recopila los factores que originan la movilidad cotidiana circular en la frontera, bajo un análisis descriptivo de la realidad hallada. Se cierra este capítulo con unas reflexiones finales originadas del estudio realizado.

El capítulo VI, centra los aportes derivados de la investigación realizada, éste, bajo un modelo teórico fenomenológico, que además enmarca la necesidad de realizar investigaciones futuras. El capítulo VII, resume las conclusiones generales de la investigación por cada objetivo planteado y sus respectivas recomendaciones, consecuencia de los resultados obtenidos previamente a lo largo de la presente investigación.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema

La globalización es un proceso continuo y dinámico que se ha desarrollado a pasos agigantados y con ello, la economía mundial, la tecnología, los sistemas de comunicación, la medicina, la política, la sociedad, la cultura, el desarrollo, la movilidad de los recursos financieros y comerciales; es decir, hay cambios, prosperidad, pero también la manifestación de problemáticas con rasgos de actualidad y vigencia del pasado.

Allí una temática de interés lo constituye el aceleramiento, agilidad y frecuencia del desplazamiento de personas entre diferentes regiones del planeta. El cambio y dinamismo mundial se manifiesta en la intensa movilidad demográfica que ha derivado en una problemática que ya es motivo de interés, debido a que los traslados de personas se han magnificado para dar origen a prácticas xenofóbicas, el racismo, la discriminación y la exclusión social; aspectos que se revelan con el traslado de habitantes entre localidades, regiones, países y continentes.

Delgado Wise y Mañan (2005) describen que en el escenario que ha originado la globalización también han recrudecido los desplazamientos humanos en el planeta y que la integración ha contribuido al desarrollo y la expansión; en otras palabras, que las sociedades han incrementado su acercamiento, unificación y relaciones de toda clase, para mostrar un mundo donde las fronteras se manifiestan abiertas, fluidas e intensamente vinculadas.

El hecho es llamativo debido a que la movilización de población se ha intensificado en el marco de la globalización. Anteriormente, en la evolución histórica de la humanidad se han desarrollado constantes movimientos de población, configurando nuevos territorios, reglas y organizaciones que redefinen espacios y situaciones, utilizando la movilidad como estrategia para impulsar el acercamiento en la población mundial.

Los procesos móviles se complejizan cuando se relacionan con el crecimiento demográfico, los cambios climáticos, los desastres naturales, las necesidades económicas: (empleo y bienestar), la perspectiva de acceso a servicios educativos, los procesos de formación de las naciones, la persecución política y las guerras. Por tanto, movilidad implica abarcar grandes extensiones de territorio, mejores tierras, espacios para cazar, poblar, alcanzar poder, desarrollo y calidad de vida, desarrollar industrias prósperas y consolidar mercados, entre otros aspectos.

Según López Lara y López Pérez citado por Almoguera (2002), refieren que “la movilidad parte de la búsqueda de mejores expectativas de vida, y en otros casos obligados por terremotos, inundaciones, desastres naturales, intensas sequías” (p.68); es así que los seres humanos tienen motivaciones para realizar desplazamientos que han ido creciendo a lo largo de los años.

La importancia de la movilidad de la población radica en su auge e implica la inserción del individuo a un amplio abanico de formas globales que generan universalidad en sus movimientos. Eso se magnifica cuando se enmarca en las nuevas condiciones de los mercados, la expansión de las empresas multinacionales y de los patrones cada vez más nuevos de localización de las diferentes actividades.

En la globalización se ha potenciado la capacidad de movilización demográfica y ya es cotidiano apreciar el desplazamiento entre distintos lugares con transformaciones a nivel de los espacios de vida de la sociedad

planetaria. Indiscutiblemente que eso afecta de manera directa las relaciones sociales, familiares y laborales.

Los traslados de poblaciones ratifican la importancia que cada vez es menor el espacio, el tiempo y la distancia, diluyendo cualquier tipo de fragmentaciones existentes. En este sentido, Ianni (2006) indica que “existe una aldea global que implica la idea de una comunidad global, y donde no existen fronteras” (p. 5).

Una consecuencia de esto, es que se ha fortalecido la unión y la universalidad generada por la globalización donde es fácil ver los movimientos humanos en un ir y venir en los distintos puntos de la esfera terráquea.

Algo visible de la intensidad de los movimientos migratorios globales en la actualidad, es la movilidad sur – norte. Se trata de un elemento nuevo en la globalización y en la movilidad geográfica que se origina con los intercambios, en el cual, la población se desplaza de los países más pobres a los más ricos. Una finalidad de esta acción migratoria es la intención social de los pobres para superar los estadios de la sobrevivencia.

Un caso de significativa importancia es el desplazamiento de Suramérica hacia Norteamérica y Europa en busca de mejores oportunidades de vida. Levine (2008) reseña esta circunstancia y argumenta que “obedece a situaciones sociales en los lugares de expulsión donde los individuos se motivan desplazándose hacia otros lugares de recepción por la dinámica económica y todo lo que ello puede otorgar “. (p.29). Es así que los seres humanos se movilizan también por incentivos monetarios.

Los flujos datan del siglo XIX, pero en las últimas décadas han cobrado mayor fuerza, hacia los Estados Unidos de Norteamérica, siendo este país el que mayor inmigración tiene en el mundo. Allí convergen personas de distintas nacionalidades: entre las más destacadas, hondureños, salvadoreños, guatemaltecos y por supuesto, mexicanos.

Por cierto, la presencia de estos residentes se ven en todos los Estados de la unión americana. Tan es la diversidad hoy día que el idioma oficial en Estados Unidos es el inglés, pero la realidad y la necesidad, demuestran que el español tiene tanta fuerza que no se puede evadir la alteración social desarrollada por la movilidad humana.

Ante el incremento de esta situación con el calificativo de problema, los gobiernos involucrados han agregado a sus agendas de trabajo aspectos fundamentales, para lograr encontrar soluciones efectivas y de cooperación a las dificultades comunes originadas por la migración permanente o semi-permanente y la movilidad cotidiana fronteriza entre México y Estados Unidos.

La situación se complica porque la estructura social está alterada y se requiere de un reacondicionamiento gubernamental para atender las distintas situaciones que son ya problemas que afectan a estos países. Es por lo que Levine (2008) expresa que “las causas y efectos de estos desplazamientos en la esfera norteamericana no se han analizado en su conjunto y menos aún en los programas de políticas públicas.” (p.119).

Esta realidad ya es tema a tratar por los gobiernos, debido a que este fenómeno es un inconveniente para Estados Unidos donde existen redes sociales y culturales fuertes y extensas que reconocen y estimulan la movilidad, porque los actores ya tienen una percepción clara de las transformaciones existentes, sus características, causas y efectos, fundamentalmente en lo social y cultural.

Entre estos cambios están, el transculturalismo social que ya forma parte del imaginario colectivo; situación que es vista negativamente por el americano común que ve amenazada la identidad de su país y que apoya la construcción del muro fronterizo para evitar penetración mexicana en su territorio.

Otro punto es la movilidad intra-continental que se da entre países de un mismo continente como por ejemplo las de Argentina hacía Chile, Brasil,

Uruguay, Paraguay, Bolivia y viceversa; donde llegan a comprar favorecidos por el tipo de cambio; estas fronteras funcionan como un complejo punto urbano donde convergen las realidades de sus países, se establecen actividades de ambos lados de las líneas divisorias, donde miles de vehículos y personas transitan diariamente por estas ciudades para realizar diferentes actividades.

En estos aspectos, De Marco y Sassone (1983) revelan que “la formación de los paisajes fronterizos, sus circunstancias geopolíticas, el comportamiento de los habitantes lugareños, y la movilidad caracterizan la vida cotidiana de estos espacios” (p.78), lo que significa que son lugares aptos y accesibles para el movimiento.

Otro caso es la triple frontera conformada por Brasil, Paraguay y Argentina, un área de 2500 Km². que cuenta con un color socio-cultural propio donde se presentan diversas actividades ilícitas, y se conforma el epicentro de lo imaginable, especialmente por la falsificación y contrabando fluvial de artículos electrónicos burlándose fácilmente de la seguridad.

Este mismo fenómeno ocurre en la Unión Europea donde existe alta movilización intercontinental de América Latina y África hacia Europa en busca de oportunidades. Actualmente la UE está atravesando cambios profundos y radicales; de invasiones masivas africanas, debido a que este continente está inmerso en hambrunas, epidemias, guerras, pobreza generalizada, infraestructuras y comunicaciones deficientes, falta de condiciones higiénicas y sanitarias, entre otros aspectos; lo que ha generado un impacto en la aspiración de convertir a Europa en la quimera alcanzar.

El impulso para que la población se motive a movilizarse hacia Europa, entre otros, es conseguir una mejor vida con oportunidades a su alcance. Según García Molina (2007) describen que es inobjetable que también se puede revelar como causa “el comercio de las armas, que ocasionan las guerras fratricidas y civiles, la tensión política y étnica, el bajo

nivel escolar, las prácticas comerciales injustas, hacen una realidad africana inquietante” (p.8).

Es necesario reconocer que la movilidad también significa apertura, escenario donde las fragmentaciones en los espacios se diluirán, pues los seres humanos así lo han determinado históricamente por lo que en el tiempo, uno de los factores que ha sido y es preponderante en los desplazamientos es el intercambio económico. Este es un rasgo que caracteriza los procesos de configuración y transformación, debido a sus dinámicas y efectos en las fronteras móviles y fluidas.

La movilidad representa conexión y unificación de los espacios, por lo que Módenes y Sánchez (2003) describen que “el potencial de la movilidad de la población no sólo tiene que ver con su ubicación espacial respecto a los destinos sino también con las oportunidades a su alcance” (p.71). Por consiguiente, la interacción local de las sociedades en áreas de frontera pobladas hace que las personas busquen formas de aprovechar esta vecindad para diversos propósitos, bien sea la demanda de fuerza laboral en los sectores agrícola, industrial, comercio, transporte, servicios, construcción e incluso en el sector informal.

El acontecimiento se convierte en un suceso cotidiano, por ejemplo cuando se vive en un lado de la frontera y se trabaja del otro, gracias a las ventajas que esto puede otorgar, pues permite que el individuo se interrelacione con actividades entre espacios y temporalidades múltiples. Ese proceso se conoce como movilidad y constituye un elemento de gran interés y en especial en áreas de frontera, Turner (1961) considera que “la frontera es un elemento geográfico que actúa también como forma de socialización con una nueva identidad” (p.326). Esta se da por la condición de permeabilidad, contacto e intercambio constante e integral, además la movilidad puede ser permanente o cíclica.

Dentro de la movilidad espacial de la población se han distinguido de manera tradicional dos tipos fundamentales, la migración y la circulación,

caracterizándose la primera por una modificación permanente o semi-permanente del lugar de residencia tras el desplazamiento y, la segunda, por referirse a movimientos breves y reiterativos en el lugar de destino así como un retorno al lugar de origen.

En las fronteras, la movilidad cotidiana es circular; es decir, las personas se trasladan de un lugar a otro, haciendo que las localidades fronterizas se conviertan en un observatorio natural de desplazamientos internos e internacionales al dinamizar la actividad fronteriza y el acontecer geográfico habitual.

Módenes (2007) también precisa que la movilidad espacial se ha ido convirtiendo en una interpretación del uso del territorio por parte de la población, a raíz de sus actividades cotidianas. Además que la movilidad comprende un sistema local formado por uno o varios centros con un territorio circundante dependiente; igualmente considerando los mercados de trabajo que atraen personas en ambos lados de la frontera con ayuda de las redes sociales y familiares que utilizan en sus desplazamientos.

Adicionalmente, la movilidad cotidiana circular es todo desplazamiento diario en un ir y venir, realizado por la población como una actividad habitual, natural y motivada por necesidades e intereses laborales, sociales, familiares consuetudinarios, entre otros.

Este fenómeno representa un tema interesante de abordar, debido a que está estrechamente vinculado a la evolución de la sociedad en términos sociales, culturales, familiares, territoriales, geopolíticos y con ellos, por supuesto, los mercados económicos y laborales enmarcados en la interacción binacional, que afectan a las personas en su movilidad cotidiana circular.

En analogía, las fronteras venezolanas, son consideradas como puntos donde ocurren interesantes y complejos encuentros, dada la extensión que comparte con Colombia, unos 2.219 km². Se trata de una de las más activas a nivel socio-comercial por su estratégica ubicación y

permanente movimiento poblacional entre los dos países, especialmente en las que corresponden al departamento Norte de Santander del lado colombiano y el Estado Táchira, por el lado venezolano.

En el Departamento Norte de Santander, su mayor fuente de ingreso es el comercio legal e ilegal y servicios conexos con Venezuela, especialmente con San Antonio – Ureña y San Cristóbal, y con ello se produce un permanente flujo de población en esta parte del cordón fronterizo, lo que contribuye a establecer vínculos entre familias colombianas y venezolanas, así como formar redes de apoyo entre parientes, socios y amigos. Gracias a esa integración social se han construido fuertes lazos y una gran receptividad entre las comunidades de esta región.

La movilidad en esta zona se asoció en sus inicios a la ventaja de cambio entre sus respectivas monedas: el Bolívar y el Peso colombiano. Esto sirvió para desarrollar la dinámica que se mantiene hasta hoy, que las personas decidieran cruzar la frontera diariamente y también para instalarse del otro lado estableciendo asentamientos en las ciudades fronterizas.

Las condiciones de extensión contigua y la facilidad para el paso de la línea fronteriza, entre otras, ha favorecido históricamente el flujo permanente de personas gracias a la prosperidad económica de Venezuela, lo que ha producido el aumento de la migración desde Colombia hacia este país, en busca de mejores oportunidades de vida.

En la frontera Táchira–Norte de Santander, la movilidad cotidiana presenta características particulares, debido a una historia de afinidades culturales, vínculos comerciales y permeabilidad de la frontera, que se identifican por las prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia sujetas a distintos fines de un lado a otro del límite político.

Este traslado, por lo general, ocurre de manera diaria y supone el retorno al lugar de pernocta habitual; es decir, sin necesidad de cambiar el lugar de residencia. La causa de este fenómeno social es complejo, depende

de la elección de los individuos y se hace por motivos de orden educativo, económico, comercial, laboral, recreativo, visitar a familiares y amigos, realizar trámites, acceder a servicios médicos, transporte; tomando en cuenta que el factor económico y el intercambio estimula la movilidad cotidiana circula.

Es importante acotar que la movilidad se da principalmente por razones de trabajo, salud y de estudio (en ocasiones englobadas como movilidad obligada). Esto permite la transformación social debido a la forma de como la movilidad articula la frontera, es decir, los desplazamientos vienen a redibujar el modelo espacial.

En las últimas décadas, las ciudades de la frontera Táchira – Norte de Santander se han caracterizado por un crecimiento demográfico y económico notable y más dinámico que las del resto del país. Si bien es cierto que la vecindad geográfica de las ciudades fronterizas ha sido un polo de atracción para la migración internacional especialmente de Colombia.

Resulta que el crecimiento y diversificación de las actividades económicas de estas ciudades la han convertido en destinos atractivos para la búsqueda de mejores oportunidades de trabajo y de salarios, con ello se presenta que en las empresas de la región fronteriza de Ureña y San Antonio del Táchira existe un 80% de mano de obra colombiana, que diariamente cruza la frontera, datos proporcionados por la Cámara de Comercio de San Antonio del Táchira (2009).

En el caso de las ciudades de San José de Cúcuta, San Antonio del Táchira y Ureña, que tienen características que las diferencian, en el rasgo económico, predomina la actividad comercial e industrial, confección de prendas de vestir, industria metalmecánica, marroquinería y procesos de transformación de la madera.

Esto ha hecho que a lo largo de los años se desarrollaran conglomerados laborales de importancia, que según La Cámara de Industria y Comercio de Ureña para el año 2007 alrededor de diez mil personas

cruzaban la frontera para laborar en unas 300 empresas afiliadas a las Cámaras de Comercio del los Municipios Bolívar y Pedro María Ureña.

Pero según los mismos empresarios pertenecientes a estas Cámaras, ratifican que el número es mayor, esto sin contar las personas que se desplazan para laborar en oficios informales, así como también las personas que lo hacen por otras diversas razones. Esto ha hecho variar la organización tanto del mercado local como su sociedad, al aumentar la movilidad inter y transfronteriza.

En relación con muchos fenómenos sociales, la frontera Táchira – Norte de Santander se desenvuelve en un escenario de complementariedad que permite que cada vecino obtenga del otro lo que para cada quien sería más difícil o más oneroso generar por sí mismo.

Por consiguiente, la presente investigación se centró en determinar las causas que generan la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander, específicamente, en el caso de los Municipios Bolívar y Pedro María Ureña.

Esa movilidad cotidiana en la zona de frontera Táchira - Norte de Santander representa un problema que deriva en una circunstancia que, de una u otra forma, afecta la estructura social, cultural, educativa, laboral y económica de la zona.

La situación es tal, que el ciudadano común se reconoce como un habitante de frontera, el cual debe satisfacer sus necesidades y por eso se desplaza al otro lado, estas personas demandan servicios que deben ser cubiertos por la zona receptora, entre ellos: el educativo, asistencia de salud, laboral, entre otros, además, cobran en bolívares y gastan en bolívares, lo que representa un aumento del consumo en el área de estudio.

Conjuntamente, se añade que estas personas deban conocer las distintas legislaciones de los países involucrados; igualmente se crea una ignición social en comercio formal e informal, contrabando de extracción y servicios conexos; desplazamiento de mano de obra especializada que en

conjunto generan grandes colas por los puentes internacionales; muchas personas en forma peatonal, otras en automóvil, moto, bicicleta, y transporte público, que por la gran cantidad de ellas, se intensifican los controles que de alguna manera, retardan la movilidad cotidiana circular en la zona.

De acuerdo a lo anterior, es necesario comprender la situación desde un contexto, social; se menciona la movilidad y la connotación que tiene en el área, pero es ineludible un análisis que dé respuesta a este fenómeno desarrollado por el individuo, asimismo, entender la connotación intangible del territorio, su particularidad y porque se diferencia de otros, la estructura social existente, el comportamiento humano y su importancia, con ello, se entenderá mejor este fenómeno único y especial en esta frontera.

La movilidad cotidiana circular, requiere de estudio por su desenvolvimiento que elimina las barreras cambiando las franjas sociales instituidas por sus ciudadanos, además en la frontera Táchira – Norte de Santander, existen diversos tipos y formas de desplazamiento, como: movilidad: (1.educativa, 2. salud, 3. laboral, 4. familiar, 5. recreacional) realizadas por diversos medios como: automóvil, transporte público, peatonal, bicicletas, motos; donde estas adquiere cada vez más fuerza, debido a la necesidad de los habitantes.

En este sentido, la movilidad crea y concentra espacio, tiempo y actividades que están inmersas en un cúmulo de prácticas generadas por las relaciones en la zona, que se acrecientan a través del tiempo, por lo que la realidad de estudiar la movilidad se basa en la integración social, cultural, económica, familiar, que es clave para entender estos desplazamientos.

De acuerdo a la problemática anteriormente expresada, se formuló una interrogante principal que estuvo directamente relacionada al objetivo de la presente investigación:

¿Qué aportes teóricos se pueden formular desde el estudio de las características y razones que explican la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander a través de los pasos internacionales (puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña)?

De la misma manera se originaron una serie de subinterrogantes que son importantes señalar:

1. ¿Cuál es el comportamiento de la movilidad cotidiana en la frontera Táchira – Norte de Santander, en los puentes Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña)?.
2. ¿Cuál es el flujo de personas que se desplazan diariamente por la frontera Táchira – Norte de Santander, a través de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña)?.
3. ¿Cuáles son los argumentos personales sobre la movilidad cotidiana circular del Departamento Norte de Santander hacia los Municipios Bolívar y Pedro María Ureña (Estado Táchira), a través de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña)?.
4. ¿Cuál es la Importancia de los factores que originan la movilidad cotidiana circular, así como su articulación en la frontera Táchira – Norte de Santander, a través de los pasos internacionales puentes:

Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña)?.

5. ¿Qué aportes teóricos sobre la movilidad cotidiana circular, se podrían formular a partir de la experiencia de la frontera Táchira – Norte de Santander, desde las concepciones de los usuarios habituales de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario- San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña)?.

1.2 Objetivos de la Investigación

1.2.1 Objetivo General

www.bdigital.ula.ve

Proponer aportes teóricos sobre la movilidad cotidiana circular que ocurre en la frontera Táchira – Norte de Santander, desde el estudio de las características y razones que explican su comportamiento habitual, en los puentes Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña).

1.2.2 Objetivos Específicos

1. Determinar cuál es el comportamiento de la movilidad cotidiana en la frontera Táchira – Norte de Santander, en los puentes Simón Bolívar (Villa del Rosario- San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña).

2. Estimar el número de personas que se desplazan diariamente por la frontera Táchira – Norte de Santander, a través de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario- San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña).
3. Especificar por medio del estudio de caso, los argumentos personales que inciden en la movilidad cotidiana circular del Departamento Norte de Santander hacia los Municipios Bolívar y Pedro María Ureña (Estado Táchira), a través de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario- San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña).
4. Establecer la Importancia de los factores que originan la movilidad cotidiana circular, así como su articulación en la frontera Táchira – Norte de Santander, a través de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario- San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña).
5. Proponer aportes teóricos sobre la movilidad cotidiana circular, a partir de la experiencia de la frontera Táchira – Norte de Santander, desde las concepciones de los usuarios habituales de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario- San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña).

1.3 Justificación

En el contexto de la globalización, a pesar de las barreras y diferencias en el mundo, cada vez existe mayor movilidad de personas que cruzan límites internacionales trastocando a su paso las estructuras sociales

establecidas por sus habitantes, estos desplazamientos están vinculados a la búsqueda de mejores condiciones de vida y con la globalización se ha incrementado este suceso.

De esta movilidad en fronteras han surgido nuevas formas de desplazamiento de personas a las ya conocidas tradicionalmente, como lo es la movilidad cotidiana circular, además que se realiza por absoluta necesidad humana, en busca de mejores oportunidades fuera de su lugar originario, lo que incrementa el volumen de seres humanos en movimiento, y produce una transformación social, económica, cultural y por supuesto del territorio, creando concentraciones en ciertos lugares y horas en la frontera.

Además la movilidad se ve afectada por nuevas situaciones como la distancia, el tiempo, el destino y la permanencia diaria, que la hace diversa. Cuando las personas se trasladan generan nuevas relaciones, modifican su estructura social y económica.

Específicamente los espacios territoriales fronterizos, sirven de base para los encuentros, el área y el sistema facilitan los desplazamientos, en este sentido, las personas convergen, interactúan, hasta el punto inclusive de mimetizar las acciones y comportamientos que asociados a los procesos históricos, han permitido que las fronteras sean estudiadas desde otra perspectiva como es la social.

Entre estas nuevas formas de estudio, se encuentra la movilidad que es uno de los fenómenos propios más visibles de las zonas fronterizas, tiene que ver con la vida cotidiana y es regulada por el entorno económico, dada por su vecindad geográfica, ubicación y accesibilidad a distintos factores como: educación, salud, y trabajo, el cual promueve los desplazamientos generando cambios sociales en torno a la frontera y a los individuos que experimentan un rápido desarrollo.

La importancia del estudio radicó en que las ciudades fronterizas de Táchira – Norte de Santander presentan dinámicas de movilidad, donde el individuo genera universalidad en sus movimientos, a partir de las

oportunidades presentes en el territorio. Allí el medio es el viaje cotidiano a través de la frontera donde los ciudadanos se desplazan para realizar diferentes actividades, sin tener en cuenta el límite político, permitiendo que emerjan las masas y, con ello, la demanda de servicios que requieren satisfacer, conllevando al crecimiento y desarrollo de la zona.

Estos movimientos humanos en un territorio determinado, es este caso la frontera Colombo-venezolana (Táchira - Norte de Santander) en sus puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander ha desarrollado la transformación macro y micro con la nueva configuración de los espacios, así como también de su sociedad, cultura y economía, donde la integración es la palabra clave para explicar este proceso. Estos movimientos humanos cotidianos ratifican la importancia del estudio donde el ser humano ha diluido el espacio territorial, el tiempo y el lugar.

Por tanto, la investigación será un aporte social, teórico, metodológico y práctico para futuros trabajos en la región fronteriza Táchira – Norte de Santander, debido a que los resultados del estudio aportarán elementos que permitirán comprender la situación y bajo qué modelo y variables se sustenta la movilidad cotidiana en la frontera, para así razonar la complejidad social existente.

Por consiguiente, el estudio se justifica desde el punto de vista social; es por lo cual se investiga, de la misma manera se centrará en dar respuesta a dicho fenómeno, sus características y razones de tal comportamiento específicamente en los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

Todo proceso investigativo en la búsqueda de un nuevo conocimiento debe fundamentarse en estudios previos, que sirven de base para generar aportes a través de las conclusiones obtenidas en estudios afines. En tal sentido, se presentan a continuación los antecedentes seleccionados que aportan sustentos teóricos y metodológicos para justificar el desarrollo de la investigación, por tratarse de estudios afines, similares o relacionados con el trabajo realizado:

Internacionales

Un caso a citar es que la movilidad está estrechamente vinculada a los mercados laborales. En ese sentido, Anguiano (2009) realizó una investigación titulada “Movilidad Laboral Transfronteriza: El programa de los Trabajadores Temporales en la frontera Sur de México”, de tipo descriptiva, y cuyo objetivo fue destacar uno de los resultados de la política migratoria reflejado en la evolución reciente del proceso de regularización y documentación de los trabajadores temporales guatemaltecos. Ello, bajo la propuesta de una política migratoria integral orientada a facilitar la circularidad laboral de manera legal. Entre lo más resaltante, describe la dinámica de la movilidad entre la frontera México – Guatemala y las asociaciones de este desplazamiento a factores económicos, como también la herencia cultural e historia compartida por sus habitantes. Detalla las

características de la movilidad humana transfronteriza de esa región, asociando el motivo y la temporalidad de los desplazamientos que se distinguen en cuatro tipos de flujos de personas: 1. trabajadores temporales transfronterizos, 2. residentes fronterizos, 3. visitantes temporales locales y 4. transmigrantes que se desplazan a lo largo del territorio mexicano mayoritariamente hacia el destino Norteamericano.

La relación existente del antecedente presentado y la investigación actual es que la movilidad se presenta con razones propias e identitaria de la población local de frontera, además que en la zona fronteriza Táchira – Norte de Santander no existen políticas integrales orientadas a la movilidad. Se hace mención aunque este no sea el objetivo central de la presente investigación.

Las fronteras son dinámicas y sensibles, al respecto Módenes (2008), realizó una investigación titulada: “Movilidad Espacial, habitantes y lugares”. Lo más relevante es que considera la movilidad espacial como un fenómeno demográfico, complejo e integrado por diferentes dimensiones: habitual, residencial, migratoria, vacacional frecuente, vacacional anual, porque cada vez se hace más difícil analizarlas por interactuar entre sí. Así como también establece que entender la movilidad espacial es comprender la experiencia territorial, lo que define las poblaciones y su interdependencia a nivel individual; concluye que la movilidad es un fenómeno sensible a las características y circunstancias demográficas, toma los espacios de vida como lugares organizados alrededor de la residencia y todos aquellos frecuentados por el individuo.

El aporte a la investigación realizada es que la movilidad habitual es una oportunidad que tienen los individuos basados en los medios a su alcance, ubicación espacial y actividades de la vida cotidiana, además de servir para la delimitación de áreas y estar relacionada directamente con los asentamientos de la población.

La movilidad espacial es un fenómeno complejo y constituido en el sistema donde interactúan movilidad habitual, en tal sentido, Módenes (2007) realizó una ponencia titulada “Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas”, publicada en la revista Estudios Geográficos. El objetivo de la ponencia fue hacer un balance de las nuevas líneas de investigación que se están abriendo en la literatura sobre los temas de movilidad. Este autor expone que la movilidad es un fenómeno visible y que tiene muchas vertientes entre las que se encuentra la estabilidad, expone que la población es protagonista del proceso, el cual se fortalece con el transporte existente y otros elementos estructurales; además que la movilidad es en función de las necesidades personales; subraya un elemento interesante que es la frontera donde se debe estudiar los más pequeños desplazamientos. En conclusión, expresa que la movilidad espacial de la población no sólo tiene que ver con su ubicación respecto a las oportunidades (laborales, de compras o de ocio) sino con los medios técnicos a su alcance y la distancia.

El aporte de esta ponencia a la presente investigación es que las zonas de fronteras sirven de núcleo para estas relaciones y que la movilidad delimita imaginariamente un territorio donde se realizan diferentes actividades cotidianas tomando de base sus espacios de vida, por lo que la población se vincula a esos lugares.

El espacio fronterizo permite que se genere la movilidad así como observar sus dimensiones temporales y espaciales. Por ello Mendoza (2004), realizó una investigación titulada “Circuitos y Espacios Transnacionales en la Migración entre México y Estados Unidos: Aporte de una encuesta de flujos”, de tipo descriptiva, un primer objetivo del presente es observar la dimensión temporal del concepto circuitos y espacios transnacionales, ello reflexiona los patrones de movilidad procedentes de México a Estados Unidos, además de la relevancia de las redes móviles a la hora de constituir espacios sociales transnacionales y el papel que juegan las ciudades de frontera para este

proceso. Esta situación configura lo social y lo cultural. Entre lo más resaltante establece que los circuitos transnacionales implican una dimensión temporal asociada a la movilidad periódica y una dimensión espacial que se relaciona a un tercer espacio, interactuando varios territorios, así como también que la movilidad ha sido definida como un elemento clave para entender el transnacionalismo entre México y Estados Unidos.

El aporte de esta ponencia se centró en que los territorios de fronteras son propicios para el patrón de alta movilidad y de confluencia, además de producirse en espacios con múltiples dimensiones, compuesto por áreas interrelacionadas sin límites.

García (2004), (Des) Territorialidades y (No) Lugares en el Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia, Medellín, llamado “Poblaciones migrantes, fronteras móviles y representaciones sociales en la construcción de regiones”. Predomina que el contacto y el intercambio se imponen en tiempos de globalización con una transformación y configuración del territorio, las regiones adquieren nuevos estatus en el escenario global, donde las fronteras son activas, en permanente transformación. Refiere que América Latina está muy asociada a los procesos de expansión de las fronteras con una intensa movilidad en sus espacios. Al mismo tiempo, la fuerza del movimiento genera la expansión de la frontera. Cierra, que las fronteras internas se difunden gracias a la movilidad de la población, donde se construyen territorios aun más pequeños que la entidad territorial, determinando la construcción de nuevas regiones.

El vínculo del presente antecedente con el estudio actual, se basa en que la globalización expande los territorios, haciendo de ellos móviles y fluidos sin barreras de ningún tipo, promoviendo la movilidad de la población a grandes escalas para configurar y transformar distintos espacios, que se organizan paulatinamente en el tiempo.

Por otra parte, Fimbres y Ortega (2001), “Inmigración y Movilidad Laboral de Trabajadores Mexicanos Residentes Legales en una Ciudad

Fronteriza de Estados Unidos: Caléxico California”, fue un estudio de tipo descriptivo y se enfocó en los factores que intervienen para que se lleve a cabo la movilidad laboral. Incide que es un reflejo del cambio socio-económico y que es fuerte el nivel de la corriente de mexicanos que llegan a la frontera por motivos laborales, sobresale que la frontera es un área receptora, ágil de gran proximidad con fuertes lazos familiares, concluye que la residencia en un país no es condicionante para que se lleve a cabo la movilidad laboral.

La relevancia de este antecedente a la investigación, son los factores económicos y sociales que intervienen para que se dé la movilidad, siendo el principal centro de este fenómeno social.

De la misma manera la globalización implica apertura e integración, por tanto, Vásquez Ruíz, (1997), “Fronteras y Globalización”, Integración del Noreste de México y Suroeste de Los Estados Unidos. El análisis puntualiza que: la globalización y la integración son hechos reales y formales así como la internacionalización y la unión en un espacio regional. Hace énfasis en la frontera México-Estados Unidos y los hilos urdidos de esta región con la unificación entre ambas naciones, centrándose en la integración industrial, nuevos corredores, vinculados al mercado de trabajo y concluye en la conformación de grandes regiones industriales con grandes asimetrías que conducen en ocasiones a la complementariedad y en otros casos a la descomplementariedad.

Se insiste en el antecedente presentado que la integración en regiones de fronteras es una realidad cada vez más en aumento, debido a que la globalización acelera estos procesos. Por tanto se debe profundizar en el estudio de las teorías que den respuestas a los constantes cambios suscitados en las fronteras.

Antecedentes Nacionales

En el ámbito venezolano se ha considerado que la vida cotidiana es un elemento central en la globalización. Esto lo explica Urreiztieta V. (2004), “La Sociología Interpretativa: Globalización y Vida Cotidiana” de la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad del Zulia. El estudio fue descriptivo, tomando como objetivo general, el relacionar las transformaciones acaecidas en la modernidad reciente y su repercusión en la cultura cotidiana en los contextos de la globalización desde una perspectiva hermenéutica y crítica. Analiza la reorganización del tiempo y el espacio con los grandes cambios sociales, originado en el avance de las tecnologías y las comunicaciones, el cual supera todo tipo de barreras y fronteras, expandiéndose más allá de lo que el ser humano hubiese podido imaginar. Expresa también que la globalización es un complejísimo fenómeno multicasual y multidimensional que implica una perceptible pérdida de fronteras del cotidiano que modifica la vida entera y que fuerza a todos a adaptarnos y a responder. El estudio concluye con la nueva configuración de los espacios junto con los procesos de creación e intercambio.

El antecedente mencionado refuerza las implicaciones de la globalización de un mundo cambiante que elimina las fronteras imaginadas, motivando la movilidad cotidiana y generando apertura de todos los sectores de la vida diaria, ampliando las posibilidades de ingresar, participar y ser un actor social en el escenario económico, financiero, comunicacional, político, social y cultural global.

Cabe agregar que los proyectos en zonas de frontera son indispensables para el desarrollo local. En tal sentido, Otalvora. (2003), “Fronteras en Tiempos de Globalización: El Proyecto de la Zona de Integración Fronteriza (ZIF)”. El análisis alude que la frontera es entendida como el espacio donde la contigüidad y la proximidad espacial, permite el contacto a las comunidades nacionales de dos países, así como también que la globalización, entendida como un proceso orientado hacia la globalidad, crea vínculos y espacios sociales transnacionales, revaloriza culturas locales,

donde la frontera ha sido y sigue siendo un escenario privilegiado en el cual confluyen impactos de las circunstancias económicas internas de cada uno de los países vecinos. Eso se denomina “efectos de derrame”, siendo esto importante debido a que las relaciones entre las comunidades de Táchira y Norte de Santander, han sido objeto de especial atención desde perspectivas históricas, económicas, políticas y, más recientemente, con revisiones sociológicas, existiendo una percepción generalizada sobre la existencia de una vinculación especial entre ambos grupos humanos. En el caso de la Zona de Integración Fronteriza (ZIF), se fundamenta en los lazos existentes de los pobladores que los diferencia de los demás habitantes de ambas naciones, porque ellos se sustentan de un imaginario local, aunque están sujetas a un marco legal, estos definen ámbitos especiales de aplicación y crean sus propias reglas de funcionamiento diferentes a las del resto del territorio.

Este antecedente sustenta el estudio, debido a que la movilidad cotidiana es el factor que ocasiona cambios particulares que hacen de la frontera Táchira – Norte de Santander un lugar geoestratégico, donde cohabitan poblaciones que se sostienen de la vida cotidiana en ese espacio territorial binacional.

Antecedentes Regionales

La heterogeneidad de las fronteras es una característica real entre Colombia y Venezuela. Por eso en el ámbito regional, Urdaneta (2006), “Desarrollo Fronterizo”, cuya exposición se centró en la convivencia en las fronteras, motivada por la condición de vecindad, y el nuevo papel de las fronteras en el proceso de integración y la necesidad de acometer el proceso de transición en las mismas para adecuarlas a los nuevos requerimientos y garantizar su desarrollo; en el caso de la frontera Táchira – Norte de Santander. Menciona Urdaneta que constituye el espacio fronterizo más abierto de Venezuela, Colombia y de América del Sur, que se dan intensos

flujos con miles de toneladas de bienes, personas y vehículos que cruzan diariamente el límite político. Aparte concluye que se requiere de planificación conjunta, armonización bilateral, cooperación administrativa porque en los territorios fronterizos es necesario llevar a cabo un desarrollo compartido.

El aporte del antecedente presentado complementa la unión existente en la frontera y de la necesidad de interesarse en la zona para mantener los lazos desarrollados, además de lineamientos que otorguen el impulso del eje fronterizo en todos sus aspectos.

La frontera permite el intercambio y genera a su vez la interdependencia. Valero (2004), “Ciudad y Fronteras”, estudio descriptivo, analítico y establece que los límites y las fronteras forman parte de la estructura organizativa de las sociedades y son complementarios. Conjuntamente los límites son hitos que separan los territorios e identifican a los grupos humanos con sus ámbitos nacionales. En cambio las fronteras son espacios que se establecen a partir del límite. Concluye que, con los procesos globales, existen transformaciones territoriales, algunas de las funciones se alteran, al tiempo que se reafirman las políticas, a partir del límite se localizan las ciudades de frontera que están estructuradas por grupos humanos que construyen y reconstruyen sus particulares estilos de vida estableciendo puntos de encuentro.

Este antecedente refuerza la investigación teóricamente por la construcción socio-cultural existente en la frontera Táchira – Norte de Santander, en la cual, existe confluencia binacional con una configuración de espacios especiales acompañado de intercambios, movimientos habituales y relaciones humanas indisolubles.

Se afirma que en la actualidad la globalización resulta indispensable para articular la vida social de los seres humanos. Fue por eso que Vilera. (1997-1998), “Disolución de la Identidad Univoca y Nuevos Espacios como Cruce de Fronteras”, describiendo abiertamente el proceso o la transición

vivida de una vida organizada a una práctica sin centro y deslocalizada y diluido a partir de los modos de vida individuales y colectivos; reafirma el proceso acelerado, la recomposición y la reconfiguración de las sociedades, debido a que la llamada globalización permitió el giro vertiginoso que erosiona toda la matriz fundamentalista de la modernidad. Hace énfasis también este autor en su estudio que el mundo cultural está en las transformaciones, no hay fronteras y se deslindan los límites, lo que estaba alejado se acerca y el pasado se convierte en presente. Concluye con la deslocalización de las sociedades, los grupos y de los individuos, permite las fragmentaciones del presente, el pensamiento en red y las visiones múltiples de la realidad.

Este estudio se vincula a la investigación porque la hibridación abre a disímiles escenarios, determinando una nueva vida, escribiendo una historia moderna relacionada a espacios, tiempos y lugares entrelazadas con la vida cotidiana de los seres humanos, motivando la migración y por supuesto la movilidad en todas sus facetas sin fronteras que hacen rico, múltiple y novedoso el escenario global.

La frontera colombo-venezolana representa el imán para las actividades económicas, sociales y culturales debido a sus antecedentes históricos y a la hermandad existente entre dos naciones. Rodríguez (1997-1998) “Integración binacional colombo-venezolana y desarrollo regional fronterizo”, tomando en cuenta que Colombia y Venezuela, desde su conformación como naciones, han mantenido estrechos vínculos culturales y socioeconómicos y más en el caso de Táchira–Norte de Santander. Además señala el informe que “la integración espontánea de las poblaciones que ocupan las zonas fronterizas comunes mantienen un grado tal de organicidad histórica que sus relaciones superponen y abrevian cualquier restricción que pretenda obstaculizar sus vínculos”. Concluye que en la relación binacional existe una complejidad en las relaciones económicas, sociales y culturales,

ambientales, militares y políticas, que se articulan desde distintas formas y con intensidades variables.

El aporte de este estudio a la investigación actual se basa en las relaciones comprendidas entre Venezuela y Colombia, específicamente las de la frontera Táchira – Norte de Santander, que junto con la interdependencia y la globalización condicionan los vínculos entre estas dos naciones, siendo importante elevar los niveles de integración para apoyar la ya desarrollada por sus habitantes.

Bolívar Chollett. (1993), en su estudio “Medición de las Migraciones en América Latina”, se centró en la ola migratoria que impactó el comportamiento de la población venezolana, en sus espacios, laborales, culturales y sociales, apoyándose en la presencia significativa de colombianos. De la misma manera resalta que los movimientos se destacaron en cinco periodos: el primero denominado “la migración frustrada” ubicada en la segunda mitad del siglo XIX, el segundo periodo denominado “la transición” entre 1900 y 1936, el tercero nombrado y reconocido como “puertas abiertas” entre 1947/1948 y 1959/1960, donde se produjo una gran oleada de personas recibidas por Venezuela. El cuarto espacio en la década de los años 70, en la que existió una contracción porque la actividad legal de la política migratoria se volvió selectiva. Y el quinto lapso se ubica entre el 1971 – 1979, en la que fue tal la ola migratoria, que esta impactó el comportamiento de la población venezolana. El renglón concluye que la composición etnográfica estuvo marcada por españoles, portugueses, italianos y colombianos que venían en busca de una vida llena de prosperidad y paz.

El aporte de este trabajo fundamenta el mestizaje venezolano, adornado de costumbres que enriquecen la sociedad, además subraya en la actualidad la importancia de ese enriquecimiento socio-cultural que aumenta con la globalización y la apertura de las fronteras.

Los antecedentes presentados sustentan el estudio debido a que la movilidad es un proceso visible con una dinámica evolutiva, que se adapta a nuevas condiciones y conlleva a la integración de diferentes dimensiones: económicas, sociales y culturales. En el caso particular de la frontera Táchira-Norte de Santander, el fenómeno tiene vertientes interesantes, allí se sustenta con el conglomerado humano y el movimiento económico, que permite que se vinculen espacios y lugares.

2.2 Bases Teóricas

2.2.1 Globalización y Movilidad

La globalización está en el escenario y en el pensamiento de los seres humanos, diseñando un nuevo mapa en la realidad y en el imaginario colectivo. Es un término que abarca al mundo en su totalidad, se puede definir como un proceso económico, político y social que engloba la creciente internacionalización y mundialización del capital financiero, industrial y comercial con nuevas relaciones políticas internacionales; constantes ajustes a la estructura del sistema capitalista acompañado de nuevos procesos, productos de distribución y consumo. Al respecto, Ianni (2008), expresa que:

El mundo ya no es exclusivamente un conjunto de naciones, sociedades nacionales, Estados – naciones. En sus relaciones de interdependencia, dependencia, colonialismo, imperialismo, bilateralismo, multilateralismo; simultáneamente el centro del mundo ya no es principalmente el individuo, aunque la nación y el individuo sigan siendo muy reales, incuestionables y estén presentes todo el tiempo, porque han sido subsumidos por una sociedad global y por las configuraciones y los movimientos de la globalización. (p.3).

El mundo se ha abierto hacia lo global como parte de un proceso histórico. El término globalización fue usado por primera vez en el año 1961, pero se hizo popular a partir de los años noventa, haciéndose presente en todas las actividades humanas.

Se puede hablar de globalización desde tiempo atrás, aunque resulte para muchos el término demasiado joven; sus comienzos fueron en la época cuando se iniciaron las migraciones para fundar nuevos pueblos, descubrimientos geográficos de desconocidos territorios y colonización de los mismos, imponiéndose, diferentes idiomas, culturas, religiones y costumbres, donde los procesos de colonización provocaron la ampliación de los sistemas económicos, sociales y culturales.

Ellwood (2001) explica que “durante la época colonial expandieron su dominio por todo el planeta, británicos, franceses, holandeses, españoles, portugueses, belgas, alemanes y más tarde americanos tomaron posesión de la mayor parte de lo que después sería llamado el tercer mundo”. (p.19).

El proceso globalizador se inició después de la segunda guerra mundial, y se aceleró con el fin de la guerra fría, la caída del comunismo y del muro de Berlín. La razón fue la reestructuración del capitalismo, creándose tecnologías con nuevos procesos productivos que fueron demandados a escala mundial; evolucionaron las comunicaciones: (televisión, telefonía, y la entrada por la puerta grande del internet). Todo esto facilitó el flujo de capitales e informaciones por encima de las fronteras nacionales, a ello Ellwood refiere que es:

Es un término nuevo que describe un proceso antiguo: la integración de la economía mundial que comenzó hace ya cinco siglos, con el inicio de la época colonial europea, no obstante el proceso se ha visto acelerado por la tecnología, la eliminación a las limitaciones de la circulación de las mercancías y capitales, asimismo por la expansión del poder económico y político de las empresas multinacionales (p.17).

La globalización promovió el desarrollo económico y con él la civilización humana, mejores condiciones de vida, acceso a todos los mercados; el rápido crecimiento de la población mundial ha hecho de la modernidad la clave para los desplazamientos a cualquier parte del mundo o simplemente observar las distintas situaciones en tiempo real.

En la actualidad, se habla de un mercado global, que mueve la economía, las finanzas, la sociedad y la cultura, donde los sistemas están cada vez más interconectados. Esto ha promovido la movilidad de la población, a tal magnitud, que existe migraciones de países pobres a países ricos que puedan ofrecer mejores expectativas al permitir a las personas obtener salarios más altos por las labores desempeñadas.

La globalización ha afectado todas las dimensiones y la sociedad especialmente; con los desplazamientos humanos por el mundo, motivados por la apertura de la economía y de los mercados que activan las oportunidades para alcanzar mejores niveles de vida. Por tal motivo la movilidad acrecienta la migración permanente, semi-permanente o simplemente la movilidad de un lugar a otro con los distintos medios disponibles: aviones, automóviles, barcos, transporte público, de manera peatonal etc.

El resultado de la mundialización de la cultura, la comunicación e identidad nacional, manifestándose en una amplia diversidad, es así que la movilidad se ha convertido en un elemento particular de la globalización va de la mano con ella, esta acelera y desregula cualquier elemento que origine el movimiento y la modernización de los factores, transformando las sociedades de los países receptores, como de los países emisores, reorganizando la cartografía global de la población humana.

Un ejemplo específico es América del Norte, conformada como una zona múltiple de nacionalidades con una fuerte interrelación mundial, tiene un elevado flujo comercial, financiero, de personas, turismo, telecomunicaciones, y transporte. Bajo esta premisa Palomeque (2002)

indica que “la globalización significa libertad de movimientos humanos, de transacción, comercio sin trabas arancelarias y legales” (p.24); es decir el nuevo modelo de un mercado que no quiere tener límites.

La contribución de la globalización y su influencia en la movilidad, se visualiza en las fronteras venezolanas, siendo la más activa la de Táchira – Norte de Santander donde existe una interconexión cotidiana que enfatiza el comportamiento de la población en este ámbito fronterizo.

2.2.2 Antecedentes de la Movilidad y su Evolución Conceptual

En la antigüedad no se hablaba de movilidad sino de migración y esta comenzó a desarrollarse como fenómeno con la formación de los Estados-Nación europeos; el colonialismo y la industrialización, que constituyeron procesos históricos fundamentales para explicar las grandes corrientes migratorias previas al siglo XX. En las décadas siguientes, el estancamiento económico y la agitación política, trajeron consigo una reducción considerable de este fenómeno social.

Tras el fin de la II guerra mundial, cuando numerosos trabajadores escasamente cualificados emigraron: unos, temporalmente de Europa a Estados Unidos por los programas temporales de trabajadores que se iniciaron tras el fin de la guerra, también un elemento fuerte fue el rápido crecimiento industrial y a la necesidad de mano de obra con baja cualificación. Otros, se movilizaban entre las fronteras como respuesta a la necesidad de reconstrucción nacional en Europa y a la vez por la escasez de mano de obra que era necesaria para la época.

Durante los años cincuenta y sesenta, del siglo XX se requirieron de trabajadores temporales en diferentes sectores de las economías en desarrollo, hasta los años setenta, cuando esta resultó afectada por la crisis económica mundial.

Fue entonces, que el alcance de la movilidad internacional y con ello el crecimiento económico mundial estimuló la movilidad cotidiana; según Castles (2006) en la década de los noventa los programas de trabajadores temporales en la Unión Europea se reiniciaron por los empleos de temporada y las oportunidades fronterizas que permitían a los trabajadores participar en este tipo de programas temporales.

Es en este marco de migración temporal, donde nace y se ubica el concepto de movilidad cotidiana o habitual de tipo circular. Según Constant y Zimmerman (2003) el término circular aparece en 1982 cuando Graeme Hugo lo usa para describir la migración interna de Indonesia.

Estos procesos de movilidad debían ser totalmente aclarados y al respecto, La Organización de Naciones Unidas (1998) establece la existencia de dos movimientos ampliamente diferenciados, 1. Las migraciones que pueden ser de larga duración. Esta, se realiza cuando el tiempo de estancia es mayor a un año de residencia, o la migración de manera permanente. 2. También están las migraciones de corta duración cuya estancia se encuentra entre los tres a seis meses. Es, en este último grupo, donde se establecen las migraciones temporales y se enmarca la movilidad cotidiana. Según la Organización Internacional para las Migraciones. Esta se define en los siguientes términos:

Las migraciones de corta duración (junto a turistas y estudiantes). Se trata, en definitiva, de ciudadanos que parten para trabajar en el extranjero, es decir, “extranjeros admitidos por el Estado receptor para el propósito de ejercer una actividad económica remunerada dentro del país de destino cuya duración de estancia y tipo de empleo que pueden ocupar está restringido” (ONU 1998: 15).

Los movimientos migratorios de lapsos breves encuentran en el comportamiento cotidiano a un nuevo escenario para el desarrollo de investigaciones. Allí, la importancia se acrecienta pues se trata de valorar los

puntos de vista de los actores habituales del desplazamiento; unos por razones familiares, educativas, de salud y otros por razones laborales; como es el caso de los puentes Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal y Ureña), en la frontera colombo - venezolana.

El estudio sobre la movilidad cotidiana es relativamente nuevo, aunque está asociado directamente a la migración. Por tanto, esto significa un gran aporte respecto a la visión tradicional de la temática, sin romper posturas anteriores de migración, sino más bien enriqueciendo su marco teórico, debido a que la movilidad cotidiana no es una migración, pero si representa una derivación de la misma.

2.2.3 Movilidad Cotidiana y su Sustento Teórico

La movilidad es una actividad que está estrechamente relacionada con las características socio - territoriales de cada región y es uno de los temas emergentes de la geografía y la sociología actual, pero además, es necesario, dar aproximaciones desde nuevos enfoques y la frontera es uno de ellos; la movilidad es entendida como la suma de los desplazamientos que realiza la población en forma recurrente, para acceder a bienes y servicios en un territorio colindante determinado.

La movilidad hoy en día se ha convertido en uno de los elementos más significativos de la transformación de los espacios, al caracterizarse éstos por un componente central que es lo habitual. Es decir, se relaciona la movilidad con la inclusión de lo cotidiano, basándose en los elementos de frecuencia y de distancia.

Le Breton (2006) opina que las fronteras son cada vez más complejas y entrelazadas. Cuando la movilidad se integra en la vida cotidiana de la población, emerge la circularidad; la movilidad cotidiana circular es

establecida en un ir y venir diario que se puede realizar por diferentes motivos sin cambiar el lugar de residencia.

Bourdieu (1979) sostiene en sus estudios sociológicos que los desplazamientos son intragrupos sociales y que son parte de la mejoría del grupo frente a otros, esto se observa en las ciudades por tener la movilidad cotidiana factores económicos, fundamentalmente, la búsqueda de oportunidades de mayores ingresos, de un mejor trabajo, educación, o servicios y bienestar, que incluye el estilo de vida y conocer nuevas culturas; lo anterior, resulta un proceso favorable para la sociedad, pues permite analizar los diversos ámbitos en los que se desplaza la fuerza humana, utilizando cualquier medio de transporte a su alcance y tomando en cuenta la vida en el lugar de origen y las actividades en el lugar de destino.

Kaufmann y Jemelin (2004) en sus diferentes investigaciones distinguen cuatro acepciones básicas utilizadas para describir los desplazamientos de personas en el territorio: 1. movilidad residencial, 2. migración, 3. viajes y 4. movilidad cotidiana.

Estos desplazamientos permiten desarrollar vínculos entre personas y territorios, cimentados en el factor tiempo y accede además a que se generen relaciones sociales o modifiquen las existentes en el punto de origen como en el de destino. Es por ello, que la movilidad conforma la estructura local y la social; por consiguiente, todos los elementos mencionados en conjunto también definen el fenómeno de la movilidad.

Lo descrito anteriormente incide en el territorio, por lo que son muchos los factores asociados a esta metamorfosis que influyen en el volumen como en las características de los desplazamientos, al que se le relacionan: espacio físico, vecindad, cultura, entornos sociales, economía, servicios, etc. Lo que tiene repercusiones directas en estos procesos de traslado, otorgando una expansión óptica sin precedentes, que condicionan directamente la movilidad.

Miralles (2002) explica que existe una relación entre las ciudades, los medios de transporte y la movilidad recíproca que es circular en el tiempo, en las que subrayan sus características temporales, espaciales y por supuesto las sociales.

Tarrius (1978) refleja que la movilidad no se establece únicamente por los desplazamientos, ni por la unión de un espacio, sino que se da y se mantiene por las relaciones sociales, necesidades y modos de vida de los individuos. Por su parte, Le Breton (2006) determina que la movilidad se puede dividir, según su función:

En la organización de la vida cotidiana, en una movilidad estratégica (aquella que tiene que ver con la localización de la residencia y con la adscripción a un territorio), movilidad habitual (la que satisface diferentes tareas de frecuencia cotidiana) y la movilidad incorporada, que más bien se refiere a la potencialidad técnica, física y cultural. (p.23).

www.bdigital.ula.ve

Este autor opina que la movilidad cotidiana permite al individuo acceso a diferentes territorios y sus respectivos vínculos sociales como: trabajar, estudiar, relacionarse, recrearse. Estas son actividades que se ejecutan de manera cotidiana, asimismo, está determinado por las capacidades y posibilidades, dentro de una sociedad y otros factores que influyen en el tipo y modo de los desplazamientos.

Dekkers y Tarrius (1988) opina que cualquiera sean las formas y la amplitud de los desplazamientos, moverse significa consumir espacio y tiempo, en este sentido, Montulet (1998) complementa que las movilidades expresan identidades, costumbres, creencias y son reflejo del funcionamiento de una entidad social

La movilidad lleva inmerso determinados factores que incrementan la necesidad de desplazarse, y este se denota no solo en el aumento de la movilidad, sino también de sus distancias, tiempos de viaje y algo muy

importante que es la accesibilidad. Farrington (2007) reformula el concepto de accesibilidad como elemento central para el estudio de la movilidad cotidiana y que cede protagonismo a los colectivos sociales periféricos.

Por lo que se hace referencia, que los patrones de movilidad también están influidas por los horarios, la apertura de los establecimientos comerciales, diferentes servicios y lugares donde la población realiza sus actividades cotidianas diarias, aparte de las características individuales y familiares de la población que también condicionan de manera decisiva la movilidad de cada persona, tanto en lo relativo a las pautas horarias como a los modos de desplazamiento utilizados para satisfacer sus requerimientos.

La movilidad es una actividad que varía en función del objetivo a realizar, por lo que en realidad, es que la movilidad crece y se diversifica. Los flujos son cada vez mayores y más dispersos en el espacio, y también en tiempo, permitiendo que se produzca una redistribución de los desplazamientos, asimismo, una flexibilización de las formas para ejecutarlo.

Borja (2003) hace referencia que la movilidad “se incrementa en horarios llamados horas “punta o pico” y en oposición, las horas llamadas “valle” se suavizan, en el cual, se desplaza la población no activa, que se considera todavía menos programada y previsible, pero, la realidad es cada vez más importante” (p. 51). Lo que le permite a la movilidad distribuirse homogéneamente en el tiempo.

Existe un elemento importante teóricamente que es la variable temporal, esta cobra un interés especial, no solo desde el punto de vista de la distribución diaria de los viajes, sino también, desde la perspectiva de la duración que la población dedica a los desplazamientos.

Los estudios de movilidad, han empezado a asumir que el tiempo es una variable principal, debido a que es fundamental para las personas que se dedican a viajar de manera constante, eso es lo que da la “circularidad” y transforma por completo el modelo de movilidad cotidiana, que asociado al término circular genera un cambio esencial, por explicar la movilidad de

masas en forma concentrada en sitios específicos por motivos como: 1. salud, 2. compras, 3. trabajo, 4. Estudios, 5. recreación, etc.

Es importante la dirección de los flujos “periferia-centro” o en la dimensión tiempo “horas pico y horas valle”, como se mencionaba en un párrafo anterior, determinándose como una movilidad singular, que diversifica los motivos humanos para los desplazamientos.

La movilidad lleva inmersa un conjunto de características propias que son adoptadas por los seres humanos, de tal modo, que toda persona que desee desplazarse, tiene el derecho a realizarlo, por ende, la movilidad se relaciona a una serie de beneficios: educativos, laborales y sociales, y con ella se manifiestan cambios en el entorno espacial, en el cual, los individuos son el eje fundamental en estos lugares específicos.

En la actualidad, movilidad abarca la multidireccionalidad y los movimientos pendulares de ida y vuelta, característicos en las áreas urbanas, pero también en espacios de frontera, éstos, permiten otorgar nuevos estilos de vida y nuevos espacios sociales transnacionales.

Garduño (2003) puntualiza que: “las comunidades trasnacionales llevan a cabo reconstrucciones simbólicas por encima de las fronteras internacionales” y “manteniendo una vida cotidiana y lazos con personas en un lugar de origen además de participar en diversos asuntos en lugares de destino” (p. 75).

En esencia, la movilidad cotidiana de la población está estrechamente ligada a su propia caracterización socio-demográfica y cultural, esto se ha demostrado con factores asociados como el tiempo, distancia y la accesibilidad a espacios.

2.2.4 Movilidad Cotidiana en Fronteras

La movilidad otorga homogeneidad a la estructura de los espacios fronterizos, creando nuevos imaginarios, dando paso a nuevos tipos de

organización en la vida cotidiana y en los desplazamientos. Lo cotidiano surgió a partir de la insatisfacción de varios estudios de los fenómenos sociales a mediados del siglo XX con el enfoque de la macro teoría clásica y contemporánea.

Actualmente, en las fronteras, existen espacios delimitados, que comprenden un sistema de movilidad local, conformado por un territorio circundante dependiente, con una cohesión a centros metropolitanos y centros locales de servicios educativos, salud, trabajo, así como también lazos familiares. Es por ello, que las regiones fronterizas son móviles y cambiantes y en ella, la movilidad cotidiana es relevante en la calidad de vida de sus habitantes por permitir el acceso a diferentes espacios.

El punto de partida, es asumir como base los límites políticos de dos países. Allí lo cotidiano se refiere a lo que las personas viven de manera diaria: es el nivel en el que éstas actúan o se desarrollan; y se da una interacción entre las prácticas individuales y las estructuras sociales, entre los diferentes tipos de acciones y los diversos niveles de conciencia.

Haciendo referencia a lo anterior, los espacios fronterizos sirven de mediador entre individuos y grupos, por un lado y por otro, creando las redes sociales integradoras que agilizan en cadena la movilidad espacial circular o cíclica, como lo señala Mummert (1999), las reflexiones de frontera y movilidad han servido para explicar la creciente fluidez y porosidad de estas, características que no sólo permiten sino que invitan al paso de personas, ideas, imágenes y símbolos.

En las fronteras, la movilidad es una realidad, con ello el intercambio y la predisposición de las personas a cruzar el límite para realizar actividades, es común ver los casos de personas que viven cerca de la frontera, aprovechan esta condición para estudiar, comprar y laboran en un Estado pero residen en otro y regresan diariamente a su lugar de origen, lo que se consolida día a día entre el ir y venir. Por lo que el espacio hace referencia a dos momentos, el lugar de partida y el lugar de llegada y que el tiempo se

basa en la duración de estancia en estos dos lugares. (Poulain y Perrin 2002).

Pinson y Thomann (2001) proponen el concepto de “movi-estabilidad”, que se puede definir como: el deseo de fijar espacialmente de manera duradera la residencia para permitir el uso de la movilidad en la vida cotidiana: la movilidad habitual ideal dependería de la estabilidad residencial.

En las zonas de frontera y, en especial, la de estudio: Táchira – Norte de Santander, el circuito o la cotidianidad rediseñan la idea del territorio y la predisposición de desplazarse, el papel de la integración social ha hecho de estos espacios que se fortalezcan, así como también, reconfiguran la identidad de los ciudadanos, los cuales se insertan en la sociedad receptora, manteniendo el contacto permanente con la ciudad de origen.

Eso trae como efecto, conformar o crear un nuevo espacio imaginario, con nuevos patrones diferentes al de origen y al de destino. Martínez (1998) define que “las ciudades fronterizas binacionales son ciudades gemelas, entendidas como un área metropolitana unificada compartiendo aires comunes. (p.145).

La vida cotidiana en la frontera y la integración social y cultural influye de manera directa en la movilidad, siendo sensible y dinámica sobre la población local que es protagonista en estos procesos.

Es importante mencionar que el territorio fronterizo se desdibuja con este fenómeno, siendo un área de cohesión interesante entre el lugar y el habitante, donde se desarrollan diversas actividades fomentando la circularidad, estableciendo que el individuo es usuario de un territorio, delimitando así entornos residenciales, educativos y laborales.

Los espacios de vida conforman el lugar en el que el individuo, por lógica, establece la movilidad y generan integración socio-cultural; la población identifica al territorio como propio y construye a partir de allí, un territorio imaginario de connotación social, es aquí donde la movilidad se

desenvuelve y juega un papel preponderante estableciendo el comportamiento habitual del individuo.

Las fronteras son lugares de encuentros, por tal motivo generan diversas interrogantes a las cuales es necesario darles respuesta, en este caso la movilidad es una de ellas. Esta teje una red de tal superficie que lo cotidiano representa la base de los desplazamientos. El imaginario local se refiere al individuo, sus requerimientos y las oportunidades a su alcance.

Se podría afirmar que el desplazamiento de la población se ha intensificado tanto, que las fronteras se han flexibilizado para facilitar la integración entre los países fronterizos, de manera intensa, activa y con un intercambio demográfico que llama la atención a los expertos en geografía, la sociología y otras áreas.

2.2.5 Antecedentes de la Movilidad en la Frontera Colombo–Venezolana

La conformación del territorio fronterizo entre Venezuela y Colombia así como su poblamiento, se realizó sin tomar en cuenta los actuales límites políticos; su origen data de la vecindad geográfica, lo que contribuyó a que este territorio sirviera como polo de atracción para que las poblaciones se incentivaran a cruzar constantemente la frontera, a fin de satisfacer sus necesidades.

Tomando estudios previos, Venezuela se ha caracterizado por ser un Estado abierto, en referencia, han migrado desde el siglo XIX a este país flujos de población vinculados a actividades económicas dentro de las que se encuentran las agrícolas, siendo el café uno de los principales elementos de producción, implicando un importante desarrollo económico en la zona de frontera Táchira – Norte de Santander.

Según Rangel (1969) el predominio de colombianos de lado venezolano, se debía a la necesidad de mano de obra para cubrir la recolección anual de café, por eso se desplazaban oleadas de personas para

este proceso, puesto que “se beneficiaban porque los salarios en la época eran relativamente mayores que los ofertados en Colombia por labores equivalentes” (p.79).

Esto ayudó a que los flujos migratorios temporales para laborar de lado venezolano en actividades agrícolas se consolidaran, venían a trabajar braceros y jornaleros agrícolas especializados en la recolección de café, de diferentes zonas colombianas como: Boyacá, Cundinamarca, Santander, Tolima, Risaralda, Caldas y Quindío.

Para el año 1913, según Anzola (1981) “llegaban anualmente entre tres mil y cuatro mil colombianos” que incluso se desplazaban hasta localidades cercanas a la frontera como Rubio para desempeñar tareas agrícolas, (p.184). Ya para 1918, la migración era más o menos de un 3%, y el diferencial cambiario se ubicaba en 1 peso = a 5 Bs, lo que era atrayente.

Lo mencionado anteriormente, ayudó a que Cúcuta creara para la época un mercado de productos agropecuarios, y en 1933, se produjo una devaluación con un cambio de 1 peso = 2 Bs, a pesar de ello, los flujos migratorios continuaron, en la misma dirección.

Consecutivamente, en la década de los años 50 puede considerarse como un período de creciente y sostenida migración de colombianos por los problemas de violencia en Colombia, principalmente en la región fronteriza, convirtiéndose ésta, en un área preponderante en actividades agrícolas e industriales pero también las referentes a los servicios.

A partir de la década siguiente (sesenta), según Llambí (1989) “la apertura de trabajo en la región andina venezolana, sumada a la diferencia de salarios y cambiaria entre los dos países estimuló a la población del Norte de Santander a buscar mejores oportunidades de trabajo y de vida”. (p.2).

Entre los inmigrantes, predominaron, los desplazados que venían en busca de prosperidad, tomando en cuenta que Venezuela ya presentaba una economía considerablemente buena y desarrollada gracias a las oportunidades generadas por el petróleo, además, existía una paridad

cambiaría altamente favorable, la cual era una excelente motivación; convirtiéndose para la época en el principal país receptor de inmigrantes provenientes de Colombia.

Haciendo referencia a las condiciones económicas, Valero (2008) destaca que en los inicios de la década de 1960 “la conversión cambiaria se estableció en 4,54 bolívares por cada dólar”. (p.83). situación que se mantuvo varios años, seguidamente, en 1961 según Berglund, (1983) la presencia de la inmigración colombiana en Venezuela era tan importante como la italiana, pues, sobre los 526.000 extranjeros registrados, constituyendo el 21% de ciudadanos de ese país, y la migración no solo era por “la proximidad física y geográfica sino también la lingüística, la cultural y hasta con un historial regional”. (p.46).

Igualmente Valero (2008) manifiesta que “el cambio en la frontera entre el bolívar y el peso colombiano era de 1,5 pesos” (p.83), y en los años siguientes su apreciación se incremento progresivamente, beneficiando a la población de lado colombiano, por laborar en el espacio venezolano y cambiar sus salarios bolívares a pesos colombianos.

En los años setenta, se produjo un alza progresiva en los precios del petróleo, lo que permitió que se afanzara la prosperidad económica en Venezuela, y este fue un elemento dinamizador de los movimientos migratorios colombo-venezolanos, al respecto, Cardona (1980), menciona que la migración a Venezuela estuvo relacionada con el auge petrolero iniciado en los sesenta, en su mayoría los migrantes pertenecían a departamentos próximos a la frontera, como Norte de Santander, Cesar y Guajira, además expresa que se trató de trabajadores que se desplazaban a Venezuela siendo éstos de baja escolaridad.

Los mismos venían en busca de mejores oportunidades de vida, atraídos por las facilidades que las ciudades aledañas a la frontera les ofrecía, Valero (2008) menciona que en Venezuela desde 1973 hasta los primeros meses de 1983, se adoptó un sistema de cambio fijo de 4,30

bolívares por cada dólar norteamericano. Esto fue importante porque existió una estabilidad cambiaria en la frontera, y las condiciones reinantes eran atractivas.

Ya para 1980, el salario mínimo urbano en Venezuela era de 900 bolívares, siendo mayor que el obtenido por laborar en las ciudades del vecino país colombiano. Con respecto al cambio se cotizó según Valero (ob. cit.) “en los primeros años de la década de los 80 a un promedio de 15 pesos” por bolívar. (p.83). situación interesante para los que disponían de la moneda venezolana.

En 1982, se originó una baja en los precios del petróleo y para febrero de 1983, se produjo el conocido viernes negro en Venezuela, el bolívar sufrió una fuerte devaluación frente al dólar afectando el cambio peso/bolívar, en ese momento, la economía venezolana comenzó a declinar y los flujos migratorios comenzaron a desacelerarse sin decaer totalmente en la zona de frontera.

Valero (ob.cit) expresa que después de esta debacle económica en Venezuela, el bolívar se devaluó frente al peso, “estableciéndose un tipo de cambio de alrededor de 1 bolívar por 10 pesos” (p.87), estrechando el cambio en 5 pesos menos, la situación siguió declinando en los años siguientes, afectando las dinámicas reinantes en la frontera Táchira – Norte de Santander. Esta devaluación promovió un aumento en los salarios en Venezuela que para “1985 era de 1500 bs” (p.88). Condiciones favorables para el colombiano que cruzaba los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander para suplir necesidades, debido a que la conversión del salario en bolívares a pesos era de unos 13.000 pesos.

A partir de ese momento, los flujos en la frontera eran por incentivos laborales, aunado también a las razones de desplazamiento interno en Colombia, donde los movimientos se realizaron por motivos económicos, originado por las precarias condiciones para satisfacer las necesidades básicas, o de manera forzada, asociados a hechos de guerra.

Estas situaciones suscitadas, promovieron que la población buscara en estas tierras venezolanas la tranquilidad y la paz, todo ello conllevó a multiplicar los asentamientos en las ciudades de San Antonio, Ureña por el Estado Táchira y en especial las ciudades de San José de Cúcuta, Villa de Rosario, Los Patios y El Escobal por el Norte de Santander.

Subrayando que estas ciudades de Cúcuta y su área metropolitana se encuentran situadas muy cerca del eje fronterizo venezolano. Lo que ha creado establecimientos poblacionales importantes que posteriormente harían de la frontera un modo de vida cotidiana importante. Al respecto Dureau y Flores (1985) afirman que:

La vinculación de Cúcuta a la economía fronteriza se destacó por sectores: cerca de cuarenta por ciento de los ocupados estaban en el sector de servicios comerciales, sociales y personales, veinticinco por ciento en el sector de la industria manufacturera y doce por ciento en la construcción. Por consiguiente las medidas económicas venezolanas tuvieron influencia sobre la economía de la ciudad de Cúcuta, especialmente sobre el mercado de trabajo. Debido a ello la mano de obra de la ciudad fluctuó entre uno y otro lado de la frontera. (s/p).

Esta situación revela la complejidad de la relación económica en la zona de frontera con una interacción binacional que se ha expandido a otros sectores como, por ejemplo, las relaciones sociales, familiares, educativas, recreacionales. Estas relaciones hacen del espacio fronterizo colombo-venezolano, un área con elevada confluencia que ha beneficiado por muchos años al Norte de Santander (Colombia) y San Antonio - Ureña (Venezuela).

En esta perspectiva, la Organización de Estados Americanos (1985) manifestó que:

Común es encontrar trabajadores que viven en la ciudad y trabajan en la zona fronteriza del país vecino. Motivados por los diferenciales de salarios entre los mercados fronterizos originando movilidad de personas establecidas en Cúcuta que terminan por insertarse en los mercados de trabajo del territorio venezolano, especialmente en San Antonio y San Cristóbal. En los principales sectores industriales, tales como cuero, taller automotriz y construcción. Las diferencias salariales en 1982 llegaban a ser de 200 por ciento, y en el personal calificado en tapicería había una diferencia de hasta 600 por ciento respecto del salario pagado en Cúcuta. (s/p).

Como se menciona en la cita anterior, los trabajadores fronterizos se han visto motivados por los diferenciales cambiarios en los diversos sectores económicos de la zona fronteriza, siempre ha existido la atracción por satisfacer necesidades económicas y de otra índole, esto a través de los años es lo que ha incrementado y fortalecido la movilidad cotidiana circular en el lugar.

Ya es normal y habitual vivir en una parte del límite y estudiar, recrearse, comprar y laborar del otro lado, desplazarse permite establecer una zona fronteriza importante, fluida y cambiante, de personas que entablan sus relaciones representando un elemento central en la producción y demanda de bienes y servicios, consolidando el espacio así como también la economía local y nacional de ambos países.

Es pertinente mencionar, que esta movilidad cotidiana circular permitió detectar características específicas como: las razones personales con una combinación de necesidad y oportunidad, de igual forma también es un desarrollo compartido entre la persona, la familia, la comunidad y la sociedad de los países colindantes.

En el caso del Municipio Pedro María Ureña, su desarrollo poblacional estuvo basado principalmente gracias a ciudadanos colombianos migrantes del vecino país que decidieron venir al lado venezolano por mejores oportunidades de vida, estas personas se radicaron en este municipio

desarrollando asentamientos poblacionales que ocasionó al fortalecimiento económico de esta ciudad. Hernández (1993) menciona al respecto que:

Se calcula que la población de Ureña está conformada en un 80%, por nacionales colombianos radicados legalmente en el área, sin contar la población flotante integrada por trabajadores fronterizos, que en número aproximado de 8.000 a 12.000, ingresan diariamente a trabajar en la zona industrial y agrícola de Ureña; y por la tarde regresan a sus hogares en la margen opuesta del río Táchira. (p.23).

De acuerdo a la cita anterior, se hace referencia que se desarrolló en el tiempo un sistema industrial, implantando una economía local basada en la carpintería en general, marroquinería, tabaquería, confección de zapatos y prendas de vestir, además de un conglomerado de industrias metalmeccánicas y de transporte pesado, presentándose una demanda y oferta de servicios que se mantiene hasta hoy día, motivando la movilidad de personas que ingresan diariamente de manera circular a desempeñar distintas labores fortaleciendo localmente la economía.

En contexto resulta imprescindible conocer la historia de la conformación del territorio fronterizo colombo-venezolano, en el cual sus principales actores fueron personas que por alcanzar recursos y una mejor calidad de vida se sintieron atraídos por las bondades de Venezuela.

Las fronteras fueron la puerta de ingreso de los muchos que se establecieron de manera permanente, permitiendo el crecimiento, evolución social, cultural, económica y de infraestructura, promoviendo el desarrollo poblacional en la frontera Táchira – Norte de Santander, lo que ha concebido que hoy día represente una zona estratégica con fuertes lazos sociales que son hasta tal punto indisolubles.

De acuerdo a lo expresado anteriormente, se hace énfasis en la importancia de la relación bilateral colombo – venezolana por este eje fronterizo, donde se ha consolidado una integración entre sus habitantes

intensa, estable, natural, homogénea y ampliamente reconocida, haciendo de este espacio, un centro propulsor de distintos elementos como: la cultura, la sociedad, la educación, la economía, el aspecto laboral, el comercio internacional y con todo ello, la movilidad cotidiana circular.

Estas razones fundamentales, se han manifestado en el tiempo alcanzando el desarrollo local así como de las diferentes actividades que se realizan en la zona fronteriza, lo que representa un esqueleto económico en distintos sectores, que ha sido, es y será un eje fundamental para sus pobladores, así como también para el desenvolvimiento diario de situaciones relacionadas directamente con la movilidad cotidiana circular.

2.2.6 Integración Socio-Cultural en la Frontera: Columna de la Movilidad Cotidiana Circular

La frontera Táchira – Norte de Santander presenta una relación entre la cultura y la vida social que contribuye a consolidar las formas de conducta y de convivencia basadas en el intercambio simbólico. Es de esta manera que la integración en zonas de fronteras se da a través del tiempo y de la interacción de sus habitantes, originados por la necesidad y el aprovechamiento de las ventajas del país vecino. Este transforma con la movilidad cotidiana circular la línea divisoria de los límites políticos y con ello los factores sociales ayudando a la formación integral de las personalidades.

De la misma forma, representa la entrada y salida de personas, bienes y servicios convirtiéndose en un lugar de movimientos, y con ellos se desplazan costumbres, comportamientos, aptitudes, lenguaje, cultura, interacción social, pensamientos, sentimientos, ideas, mitos, formas de vivir y ver el mundo así como también el asimilar los procesos diarios y el entorno laboral.

Diariamente personas van y vienen de un lado a otro de la frontera, bien sea por la realización de compras cotidianas como: (víveres, ropa,

bienes), vivir, trabajar, estudiar o utilizar servicios públicos y privados del otro, es una reciprocidad, sólida y permanente. Por estas razones, esta frontera en particular, es un territorio donde los procesos y relaciones que se dan, son propios de la condición de vecindad de dos sociedades y Estados contiguos.

La integración en la frontera es compleja, están presentes agentes sociales y económicos, con la existencia de intensos flujos móviles de personas, vehículos, bienes y servicios que se desplazan diariamente en el espacio fronterizo junto con el recorrido (vivienda, educación, trabajo, recreación, búsqueda de servicios y adquisición de bienes y salud) se impone un tratamiento de conjunto, de común acuerdo.

Es por lo cual, que en la movilidad cotidiana circular está la oportunidad para que el intercambio se dé a nivel local, haciéndolo presente en el mundo de la vida cotidiana, al respecto Schütz (1932) describe que los sujetos viven en una actitud natural, desde su propio sentido común.

Esto conforma la cotidianidad y la integración socio-cultural de la frontera el cual está en el imaginario colectivo, al sentirse uno solo, un solo espacio, un modo de vivir, de compartir y de relacionarse, gracias a la interacción, lo que influyó en la unificación social y sus conductas; es decir, el imaginario integracionista socio-cultural se manifiesta en la movilidad espacial de la población.

Es importante señalar que el intercambio económico, social y cultural proviene de una interdependencia histórica que ha permitido la movilidad y la integración entre sus habitantes, igualmente de una realidad social que según Schütz (1962) expresa que es la existencia cotidiana entre sus semejantes, vinculados por múltiples relaciones de interacción.

En concordancia Hollander (1982) manifiesta que la Interacción social es el fenómeno básico mediante el cual se establece la posterior influencia social que recibe todo individuo de la relación persona - persona, esto a su vez conlleva a los procesos de hibridación en las costumbres y culturas.

Es por lo cual, que la frontera no es simplemente un límite físico definido como "línea que divide", pasa a ser un espacio en el que se generan contactos humanos caracterizados por múltiples relaciones derivadas de la interacción social, demostrando que no existen barreras para el intercambio y la integración social y cultural de sus pobladores.

El habitante tiene como noción de frontera la que se relaciona con los conceptos de país, nación, Estado, pueblo, ciudadanía, territorialidad, patria, soberanía e identidad nacional, entre otros. Connota lo de aquí y lo de allá. Lo mío y lo tuyo, creando esquemas que se materializan y representan a través de la movilidad espacial, posibilitadas por el contacto entre grupos sociales de uno y otro lado.

La frontera constituye un espacio único para la movilidad cotidiana, donde convergen situaciones del mundo habitual, lo que cimientan estilos de vida enmarcados dentro de relaciones sociales propias de la estructura físico-territorial del lugar. Es decir, las fronteras no sólo son construcciones, también son áreas múltiples y cambiantes. Por un lado, la gente se traslada, desplaza y trastoca significados anatomizando los vínculos entre cultura, identificación y territorio.

Scott, (2003) describe que "símbolos, textos músicas y objetos viajan aunque las personas permanezcan inmóviles, cuestionando por otra vía aquella supuesta imbricación. Sin embargo, en los ámbitos fronterizos poblados no existe tal inmovilidad, por el contrario se establecen flujos y en algunos casos intensos entre dos alternativas culturales donde las fronteras y los límites se desdibujan". (p.229).

Por estas razones, esta estructura física funge de puente para que el habitante de la frontera exteriorice y trasmita de padres a hijos, la costumbre de la movilidad cotidiana circular, el valor del trabajo y la oportunidad de vivir en área de frontera, lo que se le puede denominar herencia social. Ralph Linton (1945) expone que esta es fundamentalmente todo aquello que se

transmite de generación en generación. Buena parte de esa herencia tiene la fuerza de lo perdurable. Por eso es conservada por la tradición.

Dado este enfoque, la herencia social es el patrón que fomenta la movilidad, la integración social y cultural de la zona en estudio. Es importante exponer que existen patrones y estructuras visibles en la conducta de las personas en la frontera, estar en los Puentes Internacionales por un espacio de tiempo demuestra la dimensión de la movilidad, lo que forma parte de una estructura mental.

Lucien LeFevre (1970) llama “estructuras mentales”, que constituyen la configuración de creencias, representaciones e ideologías dominantes en los grupos y sus entornos. Estas estructuras marcan los comportamientos y configuran lo social y cultural, donde es parte del patrón de la integración y por supuesto de la movilidad cotidiana circular que cumple una función notable en el proceso de acercamiento y mejor conocimiento del vecino en la frontera.

La condición de vecindad genera interdependencia, cotidianidad, unificación así como el aprovechamiento de los recursos. Es por lo cual que Mario Valero (1990) señala esta interrelación por lo que manifiesta que:

En ambos lados se localizan ciudades donde convergen los intereses de sus habitantes, que se expresan en redes de flujos y circuitos comerciales e intercambios cotidianos, que en su diversidad organizativa muchas veces se desenvuelven por encima de las normas y leyes que definen la territorialidad entre ambos países. (p.139 -158).

Lo atractivo de esta frontera, es la complejidad que emerge de la unidad geográfica que resulta de vincular las comunidades, de un lado y del otro. Al respecto, Cardoso Zamora (2006) enfatiza en sus estudios que la frontera es múltiple. Es decir, la explicación más clara es que se trata de un contexto de relaciones fraternales donde se articulan lo familiar, lo social y lo

cultural, con un intenso flujo de intercambio comercial, en una vida cotidiana que no tiene límite geopolítico para diferenciar países.

Los espacios fronterizos son zonas con una historia compartida y de fusión que preservan relaciones incluso por encima de las diferencias gubernamentales, estatales, diplomáticas y conflictos bilaterales. Además, son fronteras altamente dependientes unas de otras, que se ven alteradas y beneficiadas por lo que ocurra en cada uno de sus perímetros.

Las personas móviles que se desplazan diariamente por diversas motivaciones, entretejen el espacio, las costumbres y ayudan a la unificación social de estos espacios, fortaleciendo la convivencia binacional en todos los aspectos.

En concreto, la condición fronteriza significa oportunidad para aprovechar lo mejor de dos mundos, y desplazarse a través de una frontera para alcanzar algún beneficio en otro país, y posteriormente, al final del día, regresar a su residencia habitual ubicada al lado opuesto de la frontera. No es un migrante, solo tiene una doble vinculación en función de sus lugares de residencia y de: educación, trabajo, u otra actividad.

Para el ciudadano fronterizo cruzar la frontera colombo-venezolana representa la ejecución de funciones en diferentes ámbitos y sectores; un estímulo es la diferencia cambiaria, que ha favorecido los precios de productos y servicios a lo largo de los años, en el que los habitantes locales encontraron su principal razón de ser.

Además en términos laborales el comercio formal, informal y de contrabando así como los asociados a los servicios fueron y son la principal fuente económica en la zona, permitiendo ocupaciones de carácter transfronterizo.

Una de las más mencionadas es la actividad de contrabando, inseparable del término frontera y, aun más, de la integración socio – cultural, que influye en diversos sectores de la población y a veces afecta localidades enteras. Al respecto, se genera un intercambio dónde la movilidad cotidiana

juega un papel de primer orden, haciendo que las personas se dirijan en ambos sentidos, asociándose con el tiempo y el espacio fronterizo.

Para precisar, la integración es un factor elemental en las fronteras y más cuando son extremadamente porosas. En este aspecto se consolidan las formas, comportamientos, intercambios, vínculos y necesidades, donde el tiempo y el espacio son parte del día a día, por permitir aprovechar todas las oportunidades ofrecidas por un territorio determinado, en tal caso, la frontera Táchira – Norte de Santander transforma con su cotidianidad todos los procesos que se manifiestan en su población.

2.3 Bases Legales

El primer acuerdo entre ambos países fue el régimen fronterizo, marco legal desarrollado para atender a la frontera; posteriormente se realizaron diversos acuerdos, actas, tratados y declaraciones que forman parte hoy en día de la reglamentación fronteriza.

En este aspecto, la Decisión 503 de La Comunidad Andina, sobre “Reconocimiento de documentos nacionales de identificación”, tampoco ha logrado los resultados necesarios, porque Venezuela exige el pasaporte y la visa a los ciudadanos que ingresan por la frontera terrestre.

Pero para el caso de la frontera Táchira – Norte de Santander, específicamente, el paso de Cúcuta hacia San Antonio del Táchira y Ureña, los ciudadanos colombianos pueden circular en territorio venezolano, sin pasaporte y visa, hasta el Destacamento de Fronteras Nro. 11 de Vigilancia de la Guardia Nacional en Peracal, el mismo se encuentra a ocho kilómetros del límite internacional, entre Colombia y Venezuela; tema suscrito por ambos países en 1942.

Por el lado colombiano, el tránsito de venezolanos es libre hasta la ciudad de Ocaña, Departamento Norte de Santander al noroccidente colombiano; esto divisa la amplitud de territorio que se puede recorrer sin

ningún trámite legal permitiendo la movilidad espacial de cientos de personas y vehículos entre este espacio territorial binacional, generando una dinámica de desarrollo social de las poblaciones involucradas y con ello la movilidad de personas diariamente en la zona de frontera.

Este acuerdo fue suscrito en 1942 y modificado luego por el Tratado de Tonchalá de 1959, en el que se menciona las pretensiones de ambos gobiernos de dinamizar las relaciones en regiones fronterizas. Esto en el tiempo ha quedado sumamente rezagado, en función de la situación actual de las actividades y las necesidades que se imponen en los nuevos tiempos con la intensa movilidad cotidiana circular en la zona.

2.3.1 Estatuto de Régimen Fronterizo entre Venezuela y Colombia

Este se refirió fundamentalmente al tránsito de la región fronteriza de los nacionales de cada país, y fue en el año de 1940 cuando la “Sociedad Binacional de Táchira y Norte de Santander” solicitó a los gobiernos de los dos países la ayuda para regularizar y dinamizar las relaciones bilaterales. El “Estatuto de Régimen Fronterizo” de fecha 05 de agosto de 1942 y ratificado el 22 de febrero de 1944, consta de 27 artículos y es donde se describen instrumentos y se norma el tránsito fronterizo de sus nacionales por las ciudades fronterizas, entre Colombia y Venezuela.

Esto, dio respuesta a esa petición de mecanismos para regular el intercambio y la circulación de personas, bienes y vehículos, tanto por vía terrestre como fluvial para lo cual planteó la necesidad de definir zonas fronterizas. El artículo uno, de dicho Estatuto, establece que las partes contratantes, acuerdan regular el tránsito de sus nacionales entre los territorios de su región fronteriza, la cual se determinará por un cambio de notas sobre la base de la división política, distrital o municipal de cada país.

Este Estatuto constituye la domiciliación en la región fronteriza, además de establecer en su artículo VI que los niños de edad escolar de la

nación vecina serían admitidos en las escuelas públicas de cada Estado en igualdad de condiciones que los nacionales, dicha situación es uno de los factores de la movilidad cotidiana en la frontera debido a que diariamente estudiantes cruzan el límite en dirección San Antonio y Ureña para cumplir con las actividades escolares.

Desde este punto de vista, el Estatuto entre Venezuela y Colombia fundamenta la base de los demás acuerdos, tratados y decisiones diseñadas en este ámbito, porque establece el lineamiento en materia fronteriza, con base en el interés de los gobiernos por el tránsito de personas, bienes y servicios, facilitando el intercambio y la cotidianidad entre cada uno de los asentamientos que bordean el límite político.

2.3.2 Acuerdo de Tonchalá

Este Tratado fue suscrito el 06 de noviembre de 1959, y se dio con la finalidad de verificar la realidad en las zonas fronterizas con respecto al tránsito y residencia de sus respectivos connacionales, para minimizar o eliminar las diferencias y fortalecer los vínculos de amistad entre Colombia y Venezuela, haciendo referencia del artículo 1 del Estatuto de Régimen Fronterizo entre ambos países de 1942.

En sus primeros capítulos, se señala la elaboración de un censo para documentar e identificar a las personas ubicadas al otro lado de su país, además de mejorar legalmente las condiciones de los trabajadores agrícolas, industriales y servicios domésticos de la época.

De igual manera, establece las normas para el ingreso de trabajadores industriales por medio de un contrato de trabajo básico que especifique la remuneración, clase de trabajo, horas de labor y duración.

Con la firma del Tratado de Tonchalá se mostró la intención por ambos países de adoptar decisiones para promover el desarrollo de la zona fronteriza colombo - venezolana, sirviendo de aliciente para que las

poblaciones de ambos lados se desplazaran atravesando la frontera, situación que luego se convirtió en algo natural y cotidiano entre los habitantes de las ciudades aledañas.

Posterior a su firma se reflejó un incremento de la movilidad de bienes, servicios y personas entre ambos países. Además, este Acuerdo fue el segundo lineamiento establecido entre Colombia y Venezuela en el que se hace referencia a la frontera, tal fue su importancia que se requirió dar respuesta a los vínculos desarrollados entre sus habitantes.

2.3.3 Comunidad Andina

La interacción cotidiana en la frontera ha fortalecido los lazos integracionistas; en el año 1963, los presidentes de Colombia y Venezuela le encargaron al Banco Interamericano de Desarrollo la realización de un estudio que se terminó en 1964, luego de reconocer la articulación existente entre el Estado Táchira y el Departamento Norte de Santander en el cual se propuso un tratamiento conjunto de esta zona.

Posteriormente, se hizo una propuesta similar sin éxito en 1989, fue cuando el Grupo Andino se refirió al conjunto metropolitano formado por Cúcuta, San Antonio y Ureña como “ciudades bisagras” y al año siguiente incluyó a San Cristóbal, la cual propuso encarar la situación que avanzaba de hecho, para lograr lógica funcional y equilibrio binacional en la zona de frontera. Esta situación ha motivado su estudio en varias ocasiones.

La Decisión 459 de la Comunidad Andina contempla la Política Comunitaria para la integración y el Desarrollo Fronterizo, aprobada por el Consejo Andino de Cancilleres en 1999, en el que especifica, en el **artículo 4** la facilitación de la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios a través de los pasos permitidos legalmente en la frontera, para profundizar la integración y el desarrollo fronterizo.

En el **artículo 2** de dicha Decisión proponen la incorporación de las zonas fronterizas como ámbitos territoriales dinámicos y respeta la identidad cultural de las poblaciones aledañas a la frontera, promover además su integración para contribuir al fortalecimiento de los vínculos de entendimiento y cooperación entre ellas.

La Decisión 501 menciona la Zona de Integración Fronteriza (ZIF) para el desarrollo binacional y en lo que respecta para la presente investigación manifiesta en transformar los espacios fronterizos en áreas dinamizadoras del desarrollo compartido, en su **artículo 4** inciso b) menciona la necesidad de fomentar el crecimiento, modernización y diversificación de la base productiva de las zonas fronterizas, tomando en cuenta las ventajas de ubicación de dichas zonas.

También hace énfasis en el mismo artículo, inciso c) en procurar que el desarrollo social y económico para mejorar la calidad de vida de la población; y algo relevante que apoya el presente estudio; inciso e) se promueve el libre tránsito de personas, vehículos, mercancías y servicios así como armonizar y simplificar los procesos migratorios.

Destaca la importancia de las fronteras y su desarrollo lo que favorece en gran medida la movilidad cotidiana circular, en su **artículo 5** se establece contribuir a diversificar, fortalecer y estabilizar los vínculos económicos, sociales, culturales, institucionales y políticos; lo mismo fue flexibilizar y dinamizar el intercambio económico y comercial, así como la circulación de personas, mercancías, servicios y vehículos en dichos ámbitos; siendo lo mencionado importante para la dinámica local y la movilidad espacial.

Se resalta igualmente lo que establece el inciso g) del mismo **artículo 5** en estimular procesos y relaciones sociales, económicas, culturales y étnicas históricamente existentes en dichas zonas; además, inciso i) menciona la importancia de: incrementar y fortalecer la oferta y el abastecimiento de servicios básicos y/o sociales de utilidad común, como:

acueductos, electrificación, comunicaciones, infraestructura vial, salud, educación y recreación.

Lo expresado anteriormente enriquece las posibilidades de la frontera y las motivaciones de sus habitantes para recorrerla, creando sólidos lazos sociales y culturales donde el territorio fronterizo juega un papel preponderante para la movilidad habitual circular, por las oportunidades que ofrece al aprovechar lo mejor de ambos lados de los límites.

Apoyando lo expuesto en el **artículo 9** de la misma Decisión 501 inciso d) indica que es importante: Establecer o perfeccionar, según sea el caso, regímenes de tránsito de personas, vehículos y mercancías a fin de dinamizar los procesos de integración fronteriza y contribuir a generar mercados fronterizos. Lo que es relativamente importante para enfatizar a su vez la intensa y permanente movilidad diaria de un lado a otro de la frontera. Esto motiva los circuitos de intercambio en el proceso integracionista socio-cultural local.

Bajo este enfoque, Colombia y Venezuela han desarrollado alianzas a lo largo de su historia, sus afinidades son vitales por lo que la Comunidad Andina tiene un marco institucional sólido que brinda seguridad y representa la base legal en materia jurídica y comercial, ello fundamenta la frontera porque el comercio es lo principal en su economía local.

Por consiguiente, la CAN ha reconocido la integración existente entre sus comunidades, aunque Venezuela se retiró de la Comunidad Andina en el año 2006, pero aun corre el plazo de los cinco años establecidos en las normas de la Comunidad para países que se retiran del Acuerdo, es importante resaltar que en este plazo de tiempo Venezuela debe cumplir con la normativa de la CAN.

Cabe destacar que la frontera Táchira Norte de Santander es importante para Colombia y Venezuela; a continuación se puntualizarán ambas constituciones, la ley de fronteras de Colombia de 1995, el proyecto de ley de fronteras de Venezuela que está en discusión, así como las demás

leyes y decretos de Colombia que hacen mención a la frontera, su desarrollo e importancia.

2.3.4 Constitución de la República Bolivariana de Venezuela

Las fronteras venezolanas son indispensables para la nación, así lo establece la Carta Magna de la República Bolivariana de Venezuela en el cual enfatiza el interés en las zonas de fronteras, su desarrollo como parte integral del territorio nacional.

Así se reseña, en el **artículo 15** que refiere: “El Estado tiene la obligación de establecer una política integral en los espacios fronterizos terrestres” de la misma forma debe “preservar la integridad territorial, la soberanía, la seguridad, la defensa, la identidad nacional, la diversidad y el ambiente, de acuerdo con el desarrollo cultural, económico, social y la integración”.

Se enfatiza en el referido artículo la importancia de una ley y que se atenderá: “a la naturaleza propia de cada región fronteriza a través de asignaciones económicas especiales, una Ley Orgánica de Fronteras determinará las obligaciones y objetivos de esta responsabilidad”.

Manifiesta además que el manejo de una política fronteriza es de interés y competencia del Poder Público Nacional, así lo establece el **artículo 156**: “El manejo de la política de fronteras con una visión integral del país, que permita la presencia de la venezolanidad y el mantenimiento territorial y la soberanía en esos espacios”. Por consiguiente todo lo descrito anteriormente se sustenta en el **artículo 327** que reza:

La atención de las fronteras es prioritaria en el cumplimiento y aplicación de los principios de seguridad de la Nación. A tal efecto, se establece una franja de seguridad de fronteras cuya amplitud, regímenes especiales en lo económico y social, poblamiento y utilización serán regulados por la ley, protegiendo de manera

expresa los parques nacionales, el hábitat de los pueblos indígenas allí asentados y demás áreas bajo régimen de administración especial.

La importancia de las fronteras venezolanas son fundamentales y así lo demarca la Constitución, dándole la primacía que requiere, este instrumento se basa en la política fronteriza, su protección y el interés del Estado en el desarrollo económico, social y cultural de esas regiones y en especial la frontera (Táchira – Norte de Santander), siendo la más activa de todas las fronteras venezolanas, lo cual es fundamental por promover y aumentar la movilidad cotidiana circular en la región.

2.3.5 Proyecto de Ley Orgánica de Fronteras de la República Bolivariana de Venezuela

Debido a la amplia frontera venezolana es necesario implementar herramientas y mecanismos que lleven con el tiempo a estas zonas a integrarse de manera equitativa y definitiva al desarrollo nacional, en específico la región fronteriza Táchira – Norte de Santander, que ha desplegado una complementariedad y homogeneidad entre sus habitantes con una alta movilidad cotidiana circular entre los límites políticos. Por tanto, se pretende que la Ley Orgánica de Fronteras regule estos espacios necesarios y vitales para la nación.

Se apoya en el artículo 327 de la CRBV lo anteriormente descrito, de tal forma el presente texto de ley orgánica aún se encuentra en discusión en la Asamblea Nacional, la cual se espera que apruebe este instrumento legal en la segunda discusión.

Ese texto debe contener todos los elementos jurídicos necesarios que permitan el apoyo, desarrollo y cuidado de estos espacios, por lo que debe basarse entre otros aspectos en:

1. Promover y facilitar el desarrollo social, económico, cultural y tecnológico en el área de frontera para alcanzar su desarrollo.
2. Dar importancia a la Zona de Integración Fronteriza por los espacios geográficos y municipios fronterizos, donde las relaciones sociales, económicas, culturales son densas, igualmente debe contar con una planificación coordinada que beneficie a las poblaciones de frontera.
3. Asignar recursos económicos a la frontera para lograr su desarrollo.
4. Promover programas de cooperación que tomen en cuenta las necesidades de las poblaciones fronterizas, satisfacer sus necesidades básicas, garantizar la seguridad alimentaria y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.
5. Generar trabajo productivo, mejorar las condiciones de salud pública e incentivar la creación, desarrollo y mantenimiento de las pequeñas y medianas empresas.
6. Establecer mecanismos para una educación especial y plena en áreas de fronteras.
7. Desarrollar la infraestructura necesaria para facilitar el asentamiento humano. Así como de fortalecer las poblaciones establecidas previamente.

En este contexto, se debe garantizar las condiciones para fortalecer la movilidad en la frontera porque la política del Estado venezolano hacia sus regiones fronterizas ha sido insuficiente y dispersa en la consecución de sus fines, pero por el contrario, Colombia sí ha desarrollado políticas en la materia.

Es así que la legislación venezolana debe apoyar en todos los aspectos a la frontera Táchira – Norte de Santander de manera primordial, debido a que esta zona debe ser atendida, a causa de la intensa movilidad

cotidiana y con ella, sus redes sociales, económicas y culturales, porque sus relaciones son históricas y significativamente fuertes.

Al aprobarse el referido texto, se dará un avance en materia jurídica para la protección y salvaguarda de las fronteras venezolanas, además de permitir el asesoramiento, ayuda y desarrollo de las zonas de frontera; esto sustenta el presente estudio a representar una herramienta básica para el impulso de la zona Táchira – Norte de Santander, donde las alianzas existentes van más allá de los límites políticos entre Colombia y Venezuela, esta ley será vital en materia fronteriza al facilitar aún más la cooperación y la integración de la zona.

2.3.6 Constitución Política de Colombia

Establece las políticas que permiten la atención a sus zonas de frontera, así se reseña en el **artículo 289**. “...Por mandato de la ley, los departamentos y municipios ubicados en zonas fronterizas podrán adelantar directamente con la entidad territorial limítrofe del país vecino, de igual nivel, programas de cooperación e integración, dirigidos a fomentar el desarrollo conminatorio, la prestación de servicios públicos y la preservación del ambiente...”

Igualmente en el **artículo 337** de la misma Constitución se plantea que “...la ley podrá establecer para las zonas de frontera, terrestres y marítimas, normas especiales en materias económicas y sociales tendientes a promover su desarrollo...”

Desde este aspecto fundamental, haciendo referencia a la frontera mencionada en la Constitución Política de Colombia se refleja el valor que tienen estas zonas para el vecino país, siendo la base para el desarrollo de otras Leyes y Decisiones con el firme propósito de fomentar estas áreas, y recalcado para la investigación por representar la base y la norma que rige sobre materia fronteriza.

2.3.7 Ley de fronteras de 1995 de la República de Colombia

Con la finalidad de proporcionar a las fronteras colombianas la potestad de ser más competitiva con sus países vecinos, el gobierno estableció lineamientos jurídicos para alcanzarlos.

En su **artículo 1**, basado en los artículos 285, 289 y 337 de la Constitución Política de Colombia, instituye que la Ley tiene por objeto establecer un régimen especial para las Zonas de Frontera, con el fin de promover y facilitar su desarrollo económico, social, científico, tecnológico y cultural.

En su **artículo 2**, menciona que la acción del Estado en las Zonas de Frontera deberá orientarse prioritariamente a la consecución de los siguientes objetivos: “protección de los derechos humanos, mejoramiento de la calidad de vida y satisfacción de las necesidades básicas de las comunidades asentadas en las zonas de frontera”.

De la misma manera, dentro del proceso está el “fortalecimiento de los procesos de integración y cooperación y eliminación de los obstáculos y barreras artificiales que impiden la interacción natural de las comunidades fronterizas, inspirados en criterios de reciprocidad”.

El desarrollo sería un conjunto de elementos que deben permitir satisfacer niveles de vida y la frontera Táchira – Norte de Santander es fundamental por la intensa movilidad generada, esta ley reseña la “creación de las condiciones necesarias para el desarrollo económico de las zonas de frontera” en materia de transporte, legislación tributaria, inversión extranjera, laboral, seguridad social, comercial - aduanera, telecomunicaciones, energía eléctrica, agua potable, saneamiento básico, educación y salud.

Con ello, la infraestructura general para el desarrollo integral, prestación de los servicios necesarios para la integración fronteriza y las actividades económicas, sociales y culturales, mejoramiento de la educación y formación de los recursos humanos que demande el desarrollo fronterizo.

En su **artículo 3** manifiesta algo de real importancia cómo es la calidad de vida de los habitantes de la frontera. El apoyo a las comunidades para realizar actividades y programas de “promoción de los recursos humanos, desarrollo institucional, investigación fortalecimiento y desarrollo de tecnologías propias o transferencias de tecnologías apropiadas para su desarrollo socioeconómico”.

Se agrega en apoyo el contenido del **artículo 4**, que define claramente los términos como: Zonas de Integración Fronteriza y Unidades especiales de desarrollo fronterizo.

El **artículo 7** establece que los Gobernadores y Alcaldes de los departamentos y municipios fronterizos, previamente autorizados pueden celebrar con las autoridades correspondientes del país vecino, convenios de cooperación e integración para fomentar el desarrollo comunitario y la prestación de servicios públicos en beneficio de las respectivas entidades territoriales, inspirados en criterios de reciprocidad y/o conveniencia nacional.

En su **artículo 43** reseña que los municipios de Cúcuta tienen la calidad de “puerto terrestre” y que el gobierno nacional dotará de toda la infraestructura necesaria para su desarrollo. Y se cierra haciendo énfasis en el **artículo 48** en el que se menciona la construcción, reparación y mantenimiento de la infraestructura de transporte necesaria para la integración fronteriza, siendo esto tan relevante, estará a cargo de la nación.

En materia legal fronteriza Colombia posee gran experiencia, debido a que le ha dado la importancia que requiere a sus zonas de frontera, siempre ha promovido su impulso e institucionalidad, fortaleciendo sus áreas en materia política, jurídica, económica, comercial, social y cultural.

Esto sustenta la movilidad local al existir un amplio abanico de leyes, decretos y reglamentos en general; desde hace mucho tiempo el Estado colombiano ha dictado medidas en materia fronteriza para su integral desarrollo, tal como se evidencia en las siguientes leyes y decretos.

2.3.8 Ley N°10 de 17 de Junio de 1983 (Por la cual se provee al Gobierno de Instrumentos para el manejo de la Política de Fronteras.

Artículo 1. inciso b) establece crear en las zonas fronterizas que se considere necesario, corporaciones autónomas de desarrollo regional; proveerlas de ingresos ordinarios permanentes, esto, para alcanzar su desarrollo, y en el inciso c) establece los estímulos e incentivos del orden fiscal, tributario, de fomento, crediticio, así como de comercialización y producción que contribuyan al desarrollo y progreso de las zonas fronterizas del país.

Esta ley resulta indispensable para el estudio porque ha contribuido, en el caso del Norte de Santander, de manera especial, al intercambio en distintas escalas y ha creado relaciones económicas y sociales sólidas con las poblaciones vecinas del otro lado del límite (Ureña y San Antonio del Táchira).

2.3.9 Decreto 3448 de 1983 (Por el cual se establece un Estatuto Especial para las zonas fronterizas, se otorgan estímulos e incentivos para su desarrollo y se dictan otras disposiciones).

Este Decreto establece que “el desarrollo de las zonas fronterizas y su integración con el resto del país”, esencial para el “progreso armónico y equitativo de la nación”; y da preponderancia a “la diversificación y la consolidación de la estructura económica de las zonas fronterizas.

Estos, son requisitos indispensables para que ellas obtengan una mayor autonomía frente a las economías vecinas”; haciendo referencia a los “mecanismos que permitan afirmar la presencia constructiva y creadora del Estado en las zonas fronterizas de la Nación, consolidando de esta manera la soberanía nacional en dichas áreas”.

En su **artículo 2**, numeral 7, considera como región fronteriza al Departamento de Norte de Santander, y en su **artículo 3**, como Distritos

fronterizos a: Los Municipios de Tibú, Cúcuta, Pamplona, Villa del Rosario, Rangovalia y Herrán, en el Departamento de Norte de Santander.

Por otra parte, dentro de los incentivos, planeación e inversión pública en su **artículo 5**, incide en elaborar su plan de desarrollo económico y social, con base en los planes de desarrollo regional. En conjunto este Decreto otorga legalmente los incentivos para la frontera beneficiando de manera directa al Norte de Santander, promoviendo un desarrollo equitativo a la altura de otras regiones de la nación colombiana.

Todo ello resulta primordial porque la relación de esta zona del país imaginariamente se extiende más allá de sus límites políticos, sus habitantes han establecido, con su movilidad cotidiana circular, un amplio territorio diferente a los ya establecidos, creando una zona de confluencia que se ve beneficiada por todas las disposiciones que se dicten en materia fronteriza.

2.3.10 Decreto No.3450 del 17 de Diciembre de 1983 (Por el cual se crea la Corporación Autónoma Regional de la Frontera Nor – Oriental).

Como el Departamento Norte de Santander es una zona económica especial, se creó la Corporación Autónoma Regional de la Frontera Nor - Oriental - CORPONOR, como un establecimiento público descentralizado del orden nacional, adscrito al Departamento Nacional de Planeación, dotado de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

Todo lo anterior con el fin de promover, fomentar, coordinar, ejecutar y consolidar el desarrollo económico y social de la región comprendida dentro de su jurisdicción, así como también, realizar programas, planes y obras propias o de manera conjunta, bilateral o mixta con organismos, entidades y empresas nacionales o extranjeras que se vinculen a la región y/o el proceso de Integración Fronteriza.

Lo descrito anteriormente, refuerza el interés del Estado colombiano en promover sus zonas fronterizas, y en especial la frontera Táchira – Norte

de Santander, lo que abre nuevas y diversas oportunidades al permitir la planificación conjunta entre Colombia y Venezuela.

El fin es diseñar planes orientados al desarrollo sectorial que logren avivar, ampliar, mantener el contacto entre las ciudades aledañas a los límites políticos por medio de la movilidad cotidiana circular entre sus habitantes, creando y aumentando una gama de posibilidades económicas, sociales, culturales y jurídicas en materia bilateral que en conjunto sustentan la convivencia, el intercambio y la vecindad en estas localidades.

2.3.11 Ley 677 de 2001 (Por medio de la cual se expiden Normas sobre Tratamientos Excepcionales para Regímenes Territoriales).

En esta Ley se reseñan los planes especiales para las zonas económicas y en su **artículo 1**, se establece la creación de condiciones legales especiales para la promoción, desarrollo y ejecución de procesos de producción de bienes y servicios para exportación en las Zonas Especiales Económicas de Exportación. En los municipios y sus Áreas Metropolitanas, se menciona a la ciudad de San José de Cúcuta, en el Departamento de Norte de Santander y toda su área metropolitana como una de estas zonas privilegiadas.

Las fronteras requieren de normas específicas para fomentarlas, Táchira – Norte de Santander presenta particularidades que no son vistas en ningún otro lugar de la frontera colombo-venezolana, por ello, los planes deben ser orientados a regiones específicas de acuerdo a sus necesidades.

Por consiguiente, las constituciones, decretos y leyes descritas anteriormente determinan la importancia de las regiones de frontera y en específico la zona Táchira – Norte de Santander, por su elevada movilidad cotidiana, nexos establecidos, dándole presencia a los gobiernos para el desarrollo uniforme e igualitario de esta zona e incorporar la frontera al

aparato productivo binacional; en este sentido, se hace necesario fortalecer y profundizar su tratamiento, fomentando su competitividad.

2.4 Definición de Términos Básicos

- a) **Estructura mental:** Es el orden mental que elaboran los sujetos al involucrarse en el espacio que habitan, basados en sus relaciones con su grupo humano y con su territorio, cultura, lenguaje, valores, religión; lo que conforma una estructura con la que entiende y explica su realidad vivida.
- b) **Herencia Social:** Es la transmisión de esquemas o modelos sociales explícitos o implícitos de un grupo social a otros, dentro de los que integran religión, costumbres, prácticas, códigos, normas, reglas, maneras de ser, vestimenta, normas de comportamiento etc.
- c) **Interacción Social:** Es el fenómeno en el cual se genera una influencia sobre el individuo, manifestándose en las conductas personales, debido a una relación recíproca concebida y desarrollada como respuesta a las relaciones de contacto social que produce efectos sobre la percepción, motivación, aprendizaje y adaptación de los actores sociales.
- d) **Imaginario Colectivo:** significa y comprende una construcción social del conjunto de representaciones, imágenes, símbolos y controles formales e informales que el individuo, a lo largo de su vida, ha interiorizado, conformando una estructura mental que sistematiza su forma de visualizar el entorno, así como también, su comportamiento.

- e) **Movilidad cotidiana:** se define como el conjunto de desplazamientos que un colectivo de personas realiza habitualmente en un espacio geográfico, para resolver necesidades del ámbito productivo y social, como: (trabajar, estudiar, recrearse, comprar, situaciones de salud, entre otras actividades etc.).
- f) **Movilidad cotidiana circular :** Es todo desplazamiento diario en un ir y venir realizado por la población en un espacio geográfico determinado con elementos de tiempo y lugar, asociados a esta práctica social, debido a que esta se caracteriza por ser pendular y se realiza por actividades diversas como: laborar, estudiar, comprar etc..
- g) **Movilidad Cotidiana Circular en la Frontera Táchira – Norte de Santander:** Es el desplazamiento diario en un ir y venir realizado por la población de la zona de frontera Táchira – Norte de Santander (San Antonio del Táchira - Cúcuta y Ureña - Cúcuta), como una actividad habitual, natural y motivada por necesidades e intereses laborales, familiares y consuetudinarios, entre otros, como comunidades que viven la integración más sencilla entre Colombia y Venezuela.

En contexto, con la explicación de los antecedentes, bases teóricas, bases legales y términos básicos que apoyan y sustentan la indagación y la complejidad de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander, es lo que valoriza el tema como objeto de estudio.

De allí que ahora es conveniente expresar la forma en que se realizó la aproximación a esa realidad, en procura de obtener los datos, en un todo de acuerdo con lo establecido en los objetivos que orientan el desarrollo de esta investigación.

2.5 Operacionalización de variables

Definición de la Variable: Movilidad Cotidiana Circular: Es todo desplazamiento diario en un ir y venir realizado por la población de la zona de frontera Táchira – Norte de Santander (San Antonio del Táchira-Cúcuta y Ureña-Cúcuta), como una actividad habitual, natural y motivada por necesidades e intereses laborales, familiares y consuetudinarios, entre otros, como comunidades que viven la integración de Colombia y Venezuela.

Cuadro N° 1

Objetivo General: Proponer aportes teóricos sobre la movilidad cotidiana circular que ocurre en la frontera Táchira – Norte de Santander, desde el estudio de las características y razones que explican su comportamiento habitual, en los puentes Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña).				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ÍTEMS
Determinar cuál es el comportamiento de la movilidad cotidiana en la frontera Táchira – Norte de Santander, en los puentes Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña).	MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR	Estadística	- Relación - Cantidad	1 2
Estimar el número de personas que se desplazan diariamente por la frontera Táchira – Norte de Santander, a través de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal – Ureña).		Social	- Oportunidad - Dependencia - Empleo - Requerimientos - Nexos - Patrón	3 4 5 6 7 8

• Especificar por medio del estudio de caso, los argumentos personales que inciden en la movilidad cotidiana circular del Departamento Norte de Santander hacia los Municipios Bolívar y Pedro María Ureña (Estado Táchira), a través de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña).		Vida Cotidiana	• Período • Desempeño • Experiencia • Práctica • Medio • Familia • Servicios • Territorio	9 10 11 12 13 14 15 16
• Establecer la Importancia de los factores que originan la movilidad cotidiana circular, así como su articulación en la frontera Táchira – Norte de Santander, a través de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal Ureña).		Esquema Social - Cultural - Económico	• Motivación • Vínculo • Integración • Económico • Circunstancia • Comercio • Controles	17 18 19 20 21 22 23
• Proponer aportes teóricos sobre la movilidad cotidiana circular, a partir de la experiencia de la frontera Táchira – Norte de Santander, desde las concepciones de los usuarios habituales de los pasos internacionales de los puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña).		Teórica Social y Territorial	---	---

Fuente: Elaboración Propia (2009)

CAPÍTULO III

MARCO METODOLOGICO

Generalmente los estudios sobre movilidad en todas sus formas abordan y hacen referencia a los aspectos cuantitativos. De allí que la presente investigación, dados sus objetivos, se fundamentó en las orientaciones metodológicas del enfoque cuantitativo y también recurrió a los fundamentos cualitativos, para realizar una indagación a la comprensión del problema en estudio.

Se explica que una investigación cuantitativa, es aquella que parte de una realidad social y estudia sus causas y efectos, apoyándose en principios lógicos. Este tipo de estudio suele ser sistemático y abierto, recoge y examina datos/información sobre variables aplicando una forma de análisis estadístico, con métodos totalmente estructurados y formales, sus hallazgos son proyectables, es decir, este tipo de investigación utiliza modelos numéricos.

Hurtado y Toro (1998) expresan que la investigación cuantitativa es aquella que permite examinar los datos de manera numérica, especialmente en el campo de la estadística descriptiva. Igualmente tiene una concepción línea y tiene claridad entre los elementos que conforman el problema por lo que parte de un proceso definido.

Es una metodología de investigación que busca cuantificar y aplicar una forma de análisis numérico, para recoger información empírica de cosas y aspectos que se puedan contar, medir o pesar, dada su naturaleza exacta y perfecta se toma en cuenta en números y se describen sus resultados.

Se usó lo cuantitativo en la presente investigación por generar respuestas de tipo puntual, como resultados que otorgan control sobre un

fenómeno específico, como es la movilidad cotidiana circular, su conteo y sus magnitudes; con ello se alcanza equilibrio y secuencia con los objetivos planteados, y brinda de la misma manera, una realidad definida en cifras asociando y relacionando las variables que fueron cuantificadas.

Eso contribuyó en gran medida al análisis de los resultados firmes y coherentes, con lo que sucede orientándose en todo momento hacia un nuevo conocimiento. La Investigación también presenta características de estudio cualitativo, pues permitió describir a través del proceso de la observación, bajo la forma de entrevista, notas de campo y registros, la realidad. Además de obtener datos de calidad de todo lo abstracto, concreto y global de una manera natural, la misma procuró lograr una descripción holística analizando exhaustivamente un fenómeno en particular.

La investigación cualitativa se interesa en conocer cómo se da una dinámica, es decir cómo es un proceso. De acuerdo a Stake (1995), la investigación cualitativa comprende y se centra en la indagación de los hechos, en el papel personal que adopta el investigador desde el comienzo de la investigación, así como su interpretación de los sucesos. Se espera con ello una descripción densa, una comprensión experimental de múltiples realidades. Por consiguiente, el investigador no descubre sino construye el nuevo conocimiento.

En el presente estudio se usó la investigación cualitativa para poder contextualizar y orientar al campo y así, comprender directamente el fenómeno de la movilidad cotidiana circular en la frontera colombo – venezolana específicamente Táchira – Norte de Santander, describiéndolo de manera clara, amplia y natural.

Los datos aportaron información relevante y fundamental que generaron comprensión acerca de las acciones de la población objeto de estudio, sus actividades, motivaciones y significados subjetivos para posterior

teorización de un conocimiento, por la amplia variedad de ideas que fue lo deseado con la presente indagación.

. Los estudios cualitativos - cuantitativos son combinación de dos técnicas de investigación para recolectar información con el propósito de argumentar y presentar nuevos supuestos. Estos se utilizan cada vez más en las investigaciones, obteniéndose amplios e interesantes resultados. En la actual indagación se pretendió abarcar los dos siendo una triangulación basada en lo empírico.

Cabe agregar que la triangulación hace referencia a la pluralidad de los enfoques; es decir, investigaciones cualitativas - cuantitativas, además de utilizar diversas técnicas e instrumentos de recolección de datos, se maneja desde varios puntos de vista para facilitar el estudio de un fenómeno social y comprender mejor los trabajos de campo. Denzin (1970) explica que se trata que “para el análisis de una realidad ha revelado la necesidad de combinar distintas técnicas de indagación para lograr hallazgos y desarrollar el conocimiento relativo a un determinado objeto de estudio”. (p.471).

La triangulación supone que existe un choque de paradigmas, pero la realidad es que con el uso de la mayor variedad de las técnicas utilizadas, será más la fiabilidad de los resultados. En este sentido, Oppermann (2000) enfatiza que los primeros en introducir el término en la investigación social fueron Webb, Campbell, Schwartz y Sechrest en 1966.

De la misma forma, Denzin, (ob.cit) establece que la triangulación puede ser de datos, de investigadores, teorías, de métodos o múltiples. (p.499). Es importante recalcar que en la investigación realizada se utilizó la “triangulación de métodos”, su fundamento se basa en que estos permiten usar diversos instrumentos para investigar un problema y facilitar su entendimiento.

Tanto las técnicas cualitativas como cuantitativas, son naturalmente complementarias y la habilidad de combinarlas permite aprovechar al

investigador los puntos fuertes de cada una de ellas y cruzar así fácilmente los datos. Al respecto, Paul (1996) expresa que la triangulación entre métodos ofrece la oportunidad de mejorar el diagnóstico, de tal manera que el uso del método cuantitativo determinó el uso del cualitativo y viceversa.

La triangulación además proporciona la orientación del estudio hacia algo determinado, claro, coherente, creativo, flexible, fiable, además de un nuevo y amplio conocimiento con extensos marcos conceptuales sobre una temática, que serán útiles en futuros estudios. Lo cualitativo se complementó con lo cuantitativo, facilitando amplitud y organización con propiedad, haciendo del presente estudio algo multidisciplinar.

Como el centro de la presente investigación fue el estudio de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander, se pretendió explorar los procesos de movilidad, abordando los modos de articulación entre lo subjetivo de las trayectorias individuales y lo objetivo de la posición social de los actores desde una mirada cualitativa sobre el objeto de investigación.

Se asumió que en los métodos cualitativos se hace posible situar la experiencia subjetiva y el significado de dicha experiencia en el marco de un proceso en el cual se rebasa lo individual y lo social-histórico en una trama compleja. A través de la metodología aplicada se detallaron esas relaciones sociales y culturales que han constituido la movilidad cotidiana circular en la frontera configurando así el proceso en estudio. Es así que los pasos desarrollados en el estudio fueron:

3.1 Tipo y Nivel de la Investigación

Se trata el presente estudio de una investigación descriptiva, porque permitió relatar la realidad observada debido a que la experiencia personal durante la investigación fue la forma más inmediata para el conocimiento,

abordar el problema de manera natural en la frontera donde las personas van en dos sentidos: Táchira – Norte de Santander y viceversa para desarrollar actividades cotidianas.

Hernández, Fernández y Baptista (2003) describen que “los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, características y los perfiles importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (p.117). En este caso diagnosticar el conocimiento que tiene la movilidad cotidiana circular en la frontera. Finol y Nava (2000) señalan: “Por investigación descriptiva se entiende aquel tipo de estudio cuyo objetivo fundamental es señalar las particularidades de una situación, hecho o fenómeno.” (p.40).

Con respecto a los resultados Finol y Nava (ob. cit): expresa: “pueden presentarse en uno o varios capítulos bajo títulos descriptivos de su contenido, como es usual en las monografías y ensayos” (p.18). También recalca que no es necesario presentar un capítulo de resultados.

El estudio en su curso asumió la Investigación Documental, debido a toda la información previamente consultada de: periódicos, revistas, conferencias y seminarios escritos, páginas de internet incluso para explicar desde un punto teórico la realidad o el acontecimiento de estudio.

Como complemento a la investigación documental Baena (1996) define que es “una técnica que consiste en la selección y recopilación de información por medio de la lectura y crítica de documentos y materiales bibliográficos, de biblioteca, hemerotecas, centros de documentación e información”. (p.72.). En consonancia, este tipo de investigación logra dar una comprensión más clara y completa sobre lo que se investiga, al describir, explicar, analizar, comparar y hasta criticar de una manera amplia la información recabada.

Apoyados en lo anterior, los estudios documentales alcanzan un grado tal de comprensión que durante este proceso se consigue ampliar y

profundizar el conocimiento de su naturaleza. Por lo que en el actual estudio se puntualiza lo documental porque se compiló información de gran importancia que permitió explicar cada palabra, texto, duda, vertientes, obteniéndose la claridad necesaria para delimitar y centrar el estudio alcanzando mayor precisión.

Además de otorgar la originalidad que se reflejó en los enfoques, criterios, reflexiones y conceptualizaciones alcanzadas y en general en el pensamiento acerca del tema de estudio, debido a que la movilidad cotidiana circular presenta múltiples matices a estudiar para futuras investigaciones.

Este estudio también se perfiló como una investigación de campo; en este sentido, un diseño es de campo según Arias (1999) “cuando los datos se recogen directamente de la realidad, su valor radica en que permiten cerciorarse de las verdaderas condiciones en que se han obtenido los mismos” (p.71).

Balestrini (2003) aclara que “para la investigación de campo se toma una relativa y circunscrita área de estudio, a través de la cual los datos se recogen de manera directa de la realidad en su círculo natural” (p.9).

Para esta investigación de campo la tesista se enfocó en una problemática existente en la zona de frontera de los Municipios: Bolívar y Pedro María Ureña en Venezuela y Departamento Norte de Santander en Colombia, específicamente en la movilidad cotidiana circular; en consecuencia Muñoz (1998) indica que la “Investigación se realiza en el medio donde se presenta el fenómeno de estudio” (p.207).

3.2 Población y Muestra

Con respecto a la población, Hernández, Fernández y Baptista (1998) describen que “es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones” (p.230). La población en estudio consideró como sujetos que proporcionaron datos, a las personas habitantes del

Departamento Norte de Santander (Colombia) y de los Municipios Bolívar y Pedro María Ureña (Venezuela).

Esta población se seleccionó por ser los actores principales de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander, de esta forma sustentan de manera directa el fenómeno de estudio por compartir un espacio, modos de vida, costumbres, vínculos familiares y sociales. Por tanto, este contacto generado es fundamental para el estudio por representar la base de la movilidad cotidiana circular en la zona y por ello fue la apropiada para la investigación.

De la misma manera, para la selección de la población se basó en el método cuantitativo, de acuerdo a sus características se deseaba calcular, comprobar y cuantificar datos lo más precisos posibles y medir una parte de los elementos de esa población, para hacer inferencia válida sobre el comportamiento global de los habitantes que practican la movilidad cotidiana circular en el lugar.

Por consiguiente, se procedió a determinar la muestra para que esta permitiera rapidez, exactitud y efectividad; en la presente investigación, la muestra fue de tipo aleatorio simple y de tamaño moderado, donde privó la intención de la tesista para seleccionar las personas y solicitar la información requerida.

Eso se justificó, debido a que fue necesario obtener los datos en forma rápida, ágil y dinámica de las personas que cruzaban la frontera por los Puentes Internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander. Para ello, fue indispensable obtener sus puntos de vista sobre la movilidad cotidiana circular, se asumió la cantidad de cien (100) personas específicamente del Departamento Norte de Santander que cruzan la línea fronteriza hacia Venezuela a diario por diversos motivos, debido a que la fuerza de la movilidad es en sentido Colombia – Venezuela.

3.3. El Escenario Geográfico

Mapa N° 1

Ubicación: Ureña – San Antonio- Cúcuta en la
frontera Táchira – Norte de Santander



Fuente: www.vmapas.com/America/Colombia (ajustes: propios) 2009

Mapa N° 2 Mapa Político Referencial del Estado Táchira – Venezuela



Fuente: Gobernación del Estado Táchira (Venezuela) (ajustes: propios) 2009

Mapa N° 3

Mapa Municipal del Estado Táchira - Venezuela



Fuente: Gobernación del Estado Táchira (Venezuela) (ajustes: propios) 2009

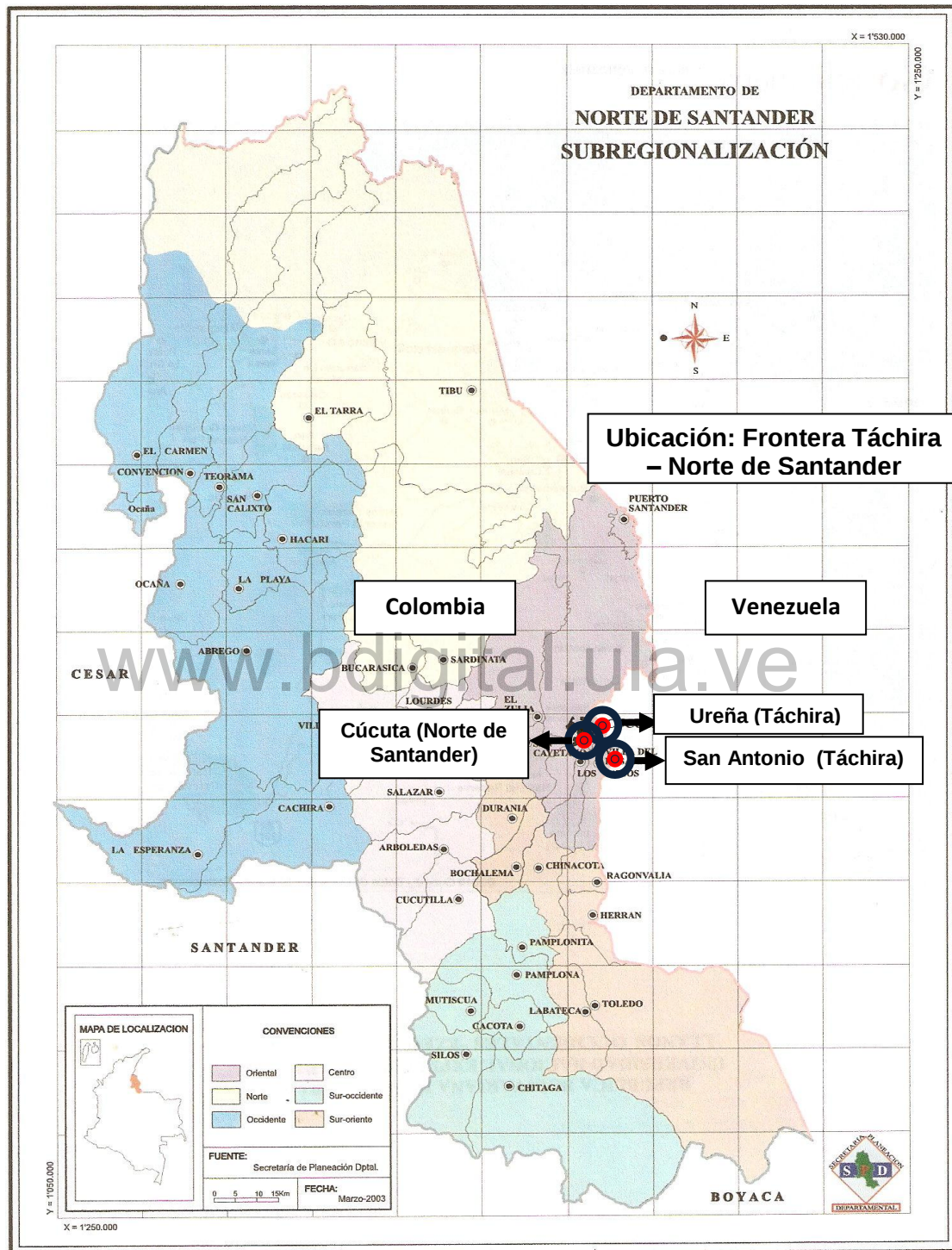
Mapa N° 4

Ubicación del Norte de Santander Colombia



Fuente: Gobernación del Norte de Santander (Colombia) 2009

Mapa N° 5 Mapas de Departamental Norte de Santander



Fuente: Gobernación del Norte de Santander(Colombia) (ajustes:propios) 2009

El escenario geográfico está conformado por el Estado Táchira (Venezuela) y el Departamento Norte de Santander (Colombia), representando una zona fronteriza compleja que se encuentra ubicada en la región suroccidental de Venezuela y el nororiente de Colombia.

Esta superficie abarca la jurisdicción de 69 municipios de los cuales 40 pertenecen al país colombiano y 29 de lado venezolano, en conjunto comprende un territorio de 8973 kilómetros cuadrados, correspondiendo 4865 a Colombia y 4.108 a Venezuela.

Dentro de los Municipios se destacan por el Norte de Santander, Colombia. (Información de la Gobernación del Norte de Santander 2010): Abrego, Arboledas, Bochalema, Bucarasica, Cachira, Cacota, Chinacota, Chitaga, Cucutilla, Durania, El Tarra, El Zulia, Gramalote, Hacari, La Esperanza, La Playa, Labateca, Los Patios, Lourdes, Mutiscua, Ocaña, Pamplona, Pamplonita, Salazar, San Calixto, San Cayetano, Santiago, Sardinata, Silos, Villa Caro.

De los cuales corresponden a puntos de frontera con Venezuela: El Carmen, Teorama, Convención, Tibú, Cúcuta, Puerto Santander, Villa del Rosario, Rangovalia, Herrán, Toledo.

Los Municipios del Estado Táchira, Venezuela, según (Información de la Gobernación del Estado Táchira 2010): Andrés Bello, Antonio Rómulo Acosta, Cárdenas, Córdoba, Fernández Feo, Francisco de Miranda, Guácimos, Independencia, Jáuregui, José María Vargas, Junín, Libertad, Libertador, Lobatera, Michelena, Panamericano, Samuel Darío Maldonado, San Cristóbal, San Judas Tadeo, Seboruco, Simón Rodríguez, Sucre, Torbes, Uribante.

Los municipios que se encuentran específicamente en área de frontera son Ayacucho, Bolívar, Ureña, García de Hevia, Rafael Urdaneta. Concretamente en la frontera Táchira – Norte de Santander, el punto de estudio lo forma únicamente el eje de San Antonio (Bolívar) – Villa del

Rosario – Cúcuta – El Escobal - Ureña (Pedro María Ureña), que representa un área dinámica y diversa en sus relaciones sociales y económicas.

El Municipio Bolívar (San Antonio), está ubicado al noroeste del Estado Táchira, de la República Bolivariana de Venezuela, tiene una extensión de 198 kilómetros cuadrados y representa un paso obligatorio a través de la avenida Venezuela, para cruzar el puente internacional Simón Bolívar y llegar al (oeste) donde está ubicada La Parada y Villa de Rosario, estas localidades cuentan con 228 km², y pertenecen a territorio colombiano.

En secuencia, al norte el Municipio Bolívar (San Antonio) colinda con el Municipio Pedro María Ureña (Ureña) que está ubicado en el extremo (oeste) del Estado Táchira, tiene una superficie de 177 km², y se enlaza fácilmente con la población del Escobal, debido a su cercanía.

Este espacio fronterizo Táchira – Norte de Santander, está dividido por el Río Táchira, que nace en las inmediaciones del páramo del Tamá, en el cerro de Las Banderas, a una altura de 3.368 metros sobre el nivel del mar; siguiendo su curso natural hacia el norte, marcando los límites políticos entre ambos países, y su recorrido es a lo largo de los municipios de Herrán, Rangovalia, Villa del Rosario y Cúcuta, pertenecientes a Colombia, y Delicias, San Antonio y Ureña correspondientes a Venezuela.

Este río, rinde sus aguas al río Pamplonita, más arriba de la quebrada de Piedras Negras, la cual está muy cerca del caserío El Escobal, ciudad colombiana aledaña a Ureña, las cuales son comunicadas por el puente internacional Francisco de Paula Santander.

La región fronteriza Táchira – Norte de Santander tiene una ubicación estratégica para el intercambio comercial; en el lugar existe la ambivalencia de identidad nacional que presenta su población, debido a sus orígenes duales de dos repúblicas hermanas, con relaciones sociales complejas e intereses económicos similares en objetivos y de criterios de acción.

Conjuntamente, la zona se caracteriza por una serie de similitudes geográficas y socioeconómicas, destacándose que son regiones con importantes centros de desarrollo, tienen una población con tradiciones, manifestaciones culturales y actividades productivas análogas, haciendo de este lugar un territorio fronterizo diverso.

3.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

En función de los objetivos específicos planteados en la presente investigación, se utilizaron las técnicas de la observación, la encuesta y la entrevista, para alcanzar los fines propuestos. En la fase de observación, debido al tipo de investigación, fue necesario observar el fenómeno social de la movilidad en la frontera para alcanzar los objetivos específicos número 1 y 2. La observación fue directa, por lo que existió un contacto personal e inmediato en la zona de estudio con sus particularidades, esto permitió obtener información relevante directamente de la realidad.

En analogía, Hurtado (2000) enfatiza que “la observación constituye un proceso de atención, recopilación, selección y registro de información, para el cual el investigador se apoya en sus sentidos (vista, oído, sentidos kinestésicos y cenestésicos, olfato, tacto” (p.452). Además esta técnica fue la adecuada, debido que permitió constatar la corriente y las estimaciones de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander, así como también, dónde, cuándo, cómo y por qué ocurre este fenómeno.

En la encuesta se aplicó un instrumento esencial y básico tipo cuestionario, el cual se diseñó tomando como base los objetivos de la misma, y las bases teóricas que la apoyan. En este aspecto, Sabino (2000) aclara que “la encuesta permite requerir información a un grupo significativo acerca

del problema en estudio para luego mediante un análisis sacar las conclusiones que correspondan con los datos recogidos” (p.104).

La encuesta se aplicó a cien (100) personas escogidas al azar que cruzan la frontera en sentido Departamento Norte de Santander – Municipios Bolívar y Pedro María Ureña, para realizar compras, motivaciones familiares, de salud y por supuesto para trabajar en el comercio formal, informal, contrabando de extracción, servicio doméstico, carpintería, mantenimiento mecánico, marroquinería, confección de prendas de vestir, empresas metalmeccánicas, así como también de pesas y balanzas entre otras.

El cuestionario constó de (8) ítems y se estructuró con preguntas de dos alternativas (SI – NO); con la finalidad de conocer su opinión sobre el tema de estudio; se presentaron los resultados de la misma a través de cuadros descriptivos porcentuales. Balestrini (2003) define al cuestionario como:

www.bdigital.ula.ve
Un medio de comunicación escrito y básico entre el encuestador y el encuestado que facilita traducir los objetivos y las variables de la investigación, a través de una serie de preguntas muy particulares, previamente preparadas en forma cuidadosa, susceptible de analizarse en relación al problema estudiado. (p.125).

La técnica de la entrevista se utilizó para obtener información más precisa, aplicándose sólo a siete (7) de las cien personas seleccionadas al azar; centrándose en un caso de estudio micro social; siendo este el objetivo número 3. Por tal motivo, Stake (1995) considera “estos estudios son intrínsecos, (para comprender mejor el caso) instrumentales, (para profundizar en un tema o afirmar una teoría) y colectivos (sirven para indagar un fenómeno presente en la población). Resaltando que un estudio de caso es perfecto para un estudio fenomenológico en la sociedad”. (p.29).

Desde este enfoque mencionado anteriormente es lo que se deseó alcanzar, permitiendo describir de manera inductiva, descriptiva, fenomenológica, holística, estructural-sistémica, humanística y con un diseño flexible, los detalles sobre los movimientos cotidianos circulares específicamente de personas que vienen del Norte de Santander hacia los Municipios Bolívar y Pedro María Ureña.

Su finalidad fue reconstruir la experiencia social personal basados en la identidad de cada uno de los individuos, por tanto, fue necesario compartir horas de su vida cotidiana cerca de la experiencia propia de cada una de las personas seleccionadas para el caso de estudio. Se establecieron diálogos que crearon un clima de confianza para que estas personas pudieran narrar su día a día, así como las motivaciones de cruzar la frontera a diario para laborar y hacer otras actividades en territorio venezolano.

En el mismo diálogo se formularon (15) preguntas abiertas con la finalidad que el entrevistado diera su opinión sobre la problemática presentada, lo cual permitió recopilar datos vivenciales de real interés. La entrevista estuvo estructurada con un conjunto de preguntas previamente predeterminadas y el orden en que se realizó fue secuencial, por la existencia de una planificación. De la misma manera la entrevista según Sabino (2000) es: “Una interacción social que tiene por objeto recolectar datos para una investigación”. (p.155).

Todas las técnicas aplicadas en su conjunto facilitaron la comprensión de la movilidad, afianzando lo encontrado con una reflexión al concluir el capítulo IV. Seguidamente, con la información obtenida a lo largo de la fase empírica, se realizó un análisis, en el cual, se detalló el conjunto de factores que originan la movilidad cotidiana fronteriza, explicando en fragmentos estos elementos que inciden en el actuar de la población, lo que se consolidó con una reflexión al finalizar este apartado, siendo este el cumplimiento del objetivo específico número 4, concluyendo así, el capítulo (V).

Consecutivamente, se presenta el capítulo VI, que con respecto a lo anterior, complemento la comprensión del fenómeno de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander, centrándose en proponer aportes teóricos bajo modelos sociales y territoriales que sustentan la movilidad cotidiana, con ello se centra el desarrollo del objetivo número 5.

3.5 Técnica de Análisis de Resultados

Los datos fueron analizados, en la encuesta se cuantificaron los resultados, los cuales fueron evaluados en términos relativos. Estos datos se examinaron por medio de estadísticas descriptivas, con la utilización de programas para manejar datos estadísticos y procesar información de variables de forma cuantitativa, que sirvió para expresar resultados y presentar datos de frecuencia y gráficos.

Cabe señalar que Sabino (2000) expresa que “se suele denominar cuantitativa al tipo de operación que se efectúa con toda la información numérica resultante de la investigación, que luego del procesamiento que se le habrá hecho, se presentará como un conjunto de cuadros, tablas, medidas a las cuales se les ha calculado con porcentajes”. (p.188). La modalidad cuantitativa de investigación es objetiva, orientada a resultados, utiliza métodos y técnicas confiables, mensurables, y comprobables.

La entrevista se analizó con base en el método cualitativo, Montero (1991) expone que “la investigación cualitativa consiste en descripciones detalladas de situaciones, eventos, personas, interacciones y comportamientos observables, incorporando lo que los participantes dicen, tal como lo expresan ellos mismos”. (p.50).

Este procedimiento permitió comprender la vida social, económica, y psicológica del individuo, así como también su participación en la zona de frontera, un relato que partió de la realidad y como método, es cercano al estudiar la experiencia humana, fue dinámico y flexible, accediendo a que la tesista ajustara el diseño del estudio a las necesidades encontradas durante el proceso.

Este describió e interpretó lo que sucede, tal como el sujeto lo percibe y expresa. Sus comentarios se sintetizaron en forma clara y coherente en resultados obtenidos en forma general, para conformar un texto amplio y preciso de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander.

3.6 Validación y Confiabilidad de los Instrumentos

www.bdigital.ula.ve

Este paso es necesario por lo que Busat (1991) dice que “los instrumentos deben cumplir ciertas condiciones mínimas de calidad para garantizar que los resultados que estos proporcionen sean reflejo cierto de una realidad existente” (p.38), entre estas condiciones se encuentra la validez que Morles (1996) explica que “es el grado con el cual un instrumento sirve a la finalidad para lo cual está destinado” (p.54).

Es preciso reseñar que la validación fue parte del proceso que le dio consistencia interna y estructural al instrumento, y se utilizó “El Juicio de Expertos”, para otorgar validez al contenido. García (2004) indica que la “validez se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable que pretende medir” (p.138). Esta concepción se fundamenta en la firmeza o seguridad de algún acto y las condiciones requeridas para su presencia, vigencia, autenticidad y su correspondencia con la realidad.

c.c Reconocimiento

Para la validez del instrumento en la presente investigación se presentó a expertos quienes realizaron las correcciones pertinentes y posteriormente se procedió a su aplicación.

El proceso que se llevó a cabo para determinar la validez del instrumento fue el siguiente:

- a.- Se revisaron los ítems;
- b.- Se eliminaron los ítems cuya redacción fuese ambigua;
- c.- Se eliminaron ítems redundantes y
- d.- Se corrigieron aquellos ítems en los cuales existían omisiones.

Una vez establecida la validez fue necesaria la confiabilidad la cual se determinó por el coeficiente de Kuder-Richardson ó KR20, debido a que los ítems poseen dos alternativas. A tal efecto se aplicó una prueba piloto a un grupo seleccionado al azar, siendo el resultado obtenido 0,96 considerándose como un instrumento confiable.

En este sentido, García (ob.cit) reseña que “la confiabilidad hace referencia a la estabilidad o consistencia interna en las técnicas e instrumentos, y reside en establecer las medidas en que se puede replicar la evaluación, para que utilizando otros métodos y estrategias lleguen a idénticos resultados.” (p.140).

3.7. Procedimiento de la Investigación

La investigación se realizó orientada a concretar aportes teóricos generando un nuevo conocimiento, que a futuro sirva de fuente para

posteriores estudios. Para su proceso requirió de diferentes etapas o fases que fueron desarrolladas progresivamente a lo largo de la investigación.

En este sentido, la exploración permitió alcanzar la comprensión necesaria así como también, la facilidad de desarrollo teórico – conceptual sobre la movilidad cotidiana circular y analizar en todo su contexto el fenómeno escogido. Para ello se abarcaron diferentes fases que se destacan a continuación:

Fase Conceptual:

Esta fase abarcó desde la concepción del problema de investigación; tomando referencias de estudios realizados en otras partes del mundo como México y España, donde hacen referencia a la movilidad como tema de investigación en líneas doctorales, siendo esto relevante, se procedió a la observación inicial de los hechos en la zona de frontera Táchira – Norte de Santander (puentes internacionales) y fue donde se descubrió que si existía la pertinencia del estudio de la movilidad en este espacio territorial.

A continuación se realizó la revisión bibliográfica para ayudar a concretar la idea central además de su respectiva formulación con la pregunta a la cual se le daría respuesta, dándole forma al concepto teórico inicial y la concreción de los objetivos a desarrollar y de la misma manera justificar la investigación y su viabilidad.

En esta misma fase se desarrolló el marco teórico con la revisión de la literatura y recopilación para posterior lectura, enmarcando así un análisis completo, detallado y objetivo sobre la movilidad cotidiana circular, abarcando desde la derivación teórica, conceptual, sus dimensiones, implicaciones en áreas de fronteras, y la experiencia histórica del desarrollo

de la movilidad cotidiana en la zona Táchira – Norte de Santander, abordando el tema siempre desde una perspectiva teórica – analítica.

Fase de Diseño: Metodológico

En esta fase, la idea tomó forma, concertándose el diseño de la investigación, usando la triangulación metodológica bajo el modelo cualitativo – cuantitativo; además, el estudio fue descriptivo por permitir relatar la realidad observada; documental, por tomar información y cualquier otro tipo de datos importantes que enriquecieran la investigación desde el plano teórico a lo largo de su desarrollo, para posteriormente fundamentar el empírico.

El estudio también es de campo porque los datos se recogieron de la realidad. Asimismo, se estableció claramente la población y la muestra que serviría para recolectar la información requerida para explicar la movilidad cotidiana, al cual se le aplicaron las técnicas de: a). observación directa, b). encuesta y c). entrevista, con su determinada validez y confiabilidad.

Fase Empírica:

Esta fase fue práctica pues se materializaron las ideas que estaban enmarcadas en el plano conceptual. Fue muy importante detallar que la teoría tuviera concordancia con la realidad observada, dando así la orientación requerida al llevar a cabo la aplicación de los instrumentos en forma sistemática. Eso logró obtener una gran variedad de datos cuantitativos y cualitativos que fueron detallados y analizados de acuerdo a la finalidad del estudio.

Fase Interpretativa:

Esta fase se centró en plasmar un análisis con base en todos los hallazgos encontrados en la fase empírica, así se demostró la concreción del hecho estudiado, de acuerdo al esquema propuesto inicialmente e igualmente que estos concordaran con los datos de la fase conceptual, debido a que todo parte de un conocimiento y llega a la construcción de un nuevo conocimiento.

En este contexto, la movilidad cotidiana circular contribuye y reafirma en forma general la fase conceptual y construye un nuevo conocimiento teórico con aportes en lo social, partiendo del comportamiento de la movilidad cotidiana y de sus actores (población) en la zona de frontera Táchira – Norte de Santander, asimismo del espacio (enclave) para dicho desenvolvimiento.

www.bdigital.ula.ve

Fase de Conocimiento:

Esta etapa, se basó en afianzar con aportes teóricos la conceptualización de la movilidad, a partir de la experiencia de la frontera Táchira – Norte de Santander, desde las concepciones de los usuarios habituales de los pasos internacionales (puentes: Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander), todo de una manera subjetiva y clara, cuyo principio respaldará el modelo práctico, teórico y fenomenológico del término movilidad cotidiana circular en la frontera estudiada, sustentando en una contribución textual de las situaciones desarrolladas, además de constituir y enriquecer así un conocimiento.

CAPÍTULO IV

LA EXPERIENCIA DE LA MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR FRONTERIZA

Después de la fase teórica se expresan los resultados empíricos obtenidos de la realidad, estos tienen relación al permitir alcanzar una mejor comprensión del problema estudiado, con el fin de otorgar nuevos conocimientos teóricos que son fundamentales para dar explicaciones sobre el fenómeno de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander (San Antonio – Villa del Rosario - Cúcuta, Ureña – El Escobal - Cúcuta).

Es por ello, que en la búsqueda de los resultados para cumplir con los objetivos planteados, fue necesario asistir a las Cámaras de Industria y Comercio de San Antonio y Ureña así como también en la Ciudad de San José de Cúcuta, para verificar si estos organismos tenían datos precisos que enriquecieran la investigación.

En la fase empírica de exploración de datos, se evidenció que no existen cifras o estimaciones precisas con respecto a la movilidad cotidiana en la frontera, es un tema mencionado con una dinámica conocida, se hace referencia a las cifras de unas 250.000 personas semanales que se desplazan en un ir y venir por la frontera Táchira - Norte de Santander (San Antonio – Villa del Rosario - Cúcuta, Ureña – El Escobal - Cúcuta), según la Comunidad Andina, en el año 2005, es el único número oficial al cual se hace referencia, también se hace mención a diversas cifras no oficiales, pero ninguna concluyente, por lo que no se encontraron estudios oficiales cuantitativos previos y mucho menos actualizados en esta zona de frontera.

Asimismo, al no existir datos, en conversaciones con la Licda. Isabel Castillo, Presidenta de la Cámara de Industria y Comercio de San Antonio del Táchira quien manifestó su experiencia sobre la movilidad por el puente internacional Simón Bolívar, destacando que esta es fluida y constante, también expresó que en un interés personal, un día común en la frontera, con buen auge económico, realizó observaciones propias y pudo apreciar que se desplazaban alrededor de 500 personas en ambas direcciones en las primeras horas de la mañana, mediodía y final de la tarde, a estos espacios de tiempo se le denomina comúnmente horas pico.

La Licenciada Castillo asegura que la cantidad puede oscilar diariamente en 10.000 personas fácilmente sólo por vía peatonal, y de manera vehicular, las últimas estimaciones manejadas por esta Cámara son de 35.000 carros por ambos puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander (frontera Táchira – Norte de Santander), sin tomar en cuenta a las personas que utilizan otros medios de desplazamiento como las motos, bicicletas, taxis y transportes públicos para cruzar los límites a diario.

Es así, que se necesitaba conocer algunas cifras que determinasen los desplazamientos diarios en todas las formas de movilidad cotidiana por los puentes internacionales, para conseguir esas referencias, fue primordial observar el fenómeno de la movilidad muy de cerca en estos puntos estratégicos de la frontera.

El primer punto fue percibir el comportamiento del fenómeno, de la misma forma la corriente y con ello, analizar mediante el proceso inicial de la indagación, la importancia de los puntos fronterizos colombo – venezolanos en estos espacios específicos, así como también, hacer un estimado de la cantidad de personas que se movilizan en un ir y venir diario por los límites políticos entre ambos países.

Consecutivamente se realizó una observación directa que permitió aportar una serie de vivencias debido a que la frontera es un lugar dinámico, único y especial. Fue necesario situarse en los puentes internacionales Simón Bolívar (San Antonio) y Francisco de Paula Santander (Ureña), por un espacio de tres días en cada uno de ellos de manera intercalada, observando la dinámica en las horas activas de la frontera (desde 6:00 am hasta las 7:30 pm) esta indagación se basó en que la movilidad cotidiana es constante y se inicia muy temprano de manera pausada.

A las 6 de la mañana se emprende normalmente el flujo de vehículos y personas en ambas direcciones y a medida que avanzan los minutos se vislumbra el movimiento, y antes de las siete de la mañana se ve un sin número de personas en sus actividades diarias que toman como escenario principal éstos puentes internacionales en la frontera Táchira – Norte de Santander.

4. 1 Diagnóstico de la Movilidad

4.1.1. Movilidad por el Puente Internacional Simón Bolívar

En el caso del Puente Internacional Simón Bolívar que enlaza a las comunidades de (San Antonio – Villa del Rosario – Cúcuta) la movilidad cotidiana se destaca por el elevado flujo de vehículos en sus dos sentidos, acompañado de los intensos controles de la Guardia Nacional venezolana. Esta situación se puede apreciar en la zona al terminar de cruzar el puente, además, existe amplio movimiento de personas de manera peatonal, transporte público y en otros medios de desplazamiento durante el día.

Para conocer las cifras de la movilidad por este punto de frontera se tomo el record por espacio de cada 15 minutos, registrando todos los movimientos y observando la dinámica durante las horas activas de la

frontera (espacio de tiempo comprendido desde las 6:30 am hasta la 7:30 pm).

La experiencia en este puente internacional aporta que existe elevada y constante movilidad cotidiana de personas en un ir y venir diario, en todas las formas de desplazamiento, por diferentes motivaciones y requerimientos, es significativo acotar que este espacio de frontera es conocido como uno de los más activos de Suramérica, y su importancia radica en que representa la conexión entre Colombia y Venezuela, además, de ser el enlace de los países que conforman la Comunidad Andina, significando un punto comercial interesante, en el cual, sus habitantes han desplegado relaciones sociales y económicas a lo largo de los años.

De acuerdo a lo observado en este punto de frontera se aprecia que:

1. El movimiento comienza desde las 6:00 am en todas las formas por el puente internacional Simón Bolívar y se desarrolla en mayor medida a partir de las 6:30 am. movilidad que se mantiene hasta finalizar la tarde.
2. En el lugar, las personas acostumbran a utilizar diversos medios de desplazamiento como: motos, bicicletas, automóviles, transporte público y líneas de transporte del sector formal, así como también, líneas de transporte informales (piratas) que a lo largo del día cruzan el puente internacional, en un constante ir y venir, siendo fundamental en el desarrollo de la movilidad fronteriza.
3. Dentro del sector informal de transporte, se calcula que se movilizan a diario unos 2.500 pasajeros. Con una circulación promedio de unos 300 vehículos, que transitan desde la ciudad de Cúcuta hasta San Antonio – Rubio, o Cúcuta – San Antonio – Capacho - San Cristóbal.

4. Igualmente en el puente se puede observar diversas líneas de transporte formales que prestan sus servicios desde el terminal de transporte de la ciudad de Cúcuta hacia poblaciones de lado venezolano como: San Antonio, Ureña, Rubio y San Cristóbal.
5. Dentro de las empresas que prestan sus servicios están: 1. Corta Distancia. 2. Taxi Civil Libertad San Antonio. 3. Expresos Bolivarianos y 4. Expresos La Moderna, entre otras líneas de transporte.
6. Según informaciones suministradas por el funcionario del Terminal de Transporte Central Cúcuta, Germán Santander, (septiembre 2009) se despachan en promedio diario entre esta ciudad y los citados destinos en territorio venezolano (San Antonio – Ureña) unos 435 vehículos.
7. Es importante acotar que del record tomado para la investigación en el lugar, en el mes de agosto (2009), el numero de transportes públicos que transitan por el puente internacional Simón Bolívar es de 369 unidades de diversas líneas, que tienen su parada en la ciudad de Cúcuta.
8. Cabe mencionar que entre las líneas más comunes y utilizadas en Cúcuta y San Antonio del Táchira para realizar estos cortos y reiterados recorridos, se encuentran:
 - a. Expresos Corta Distancia LTDA
 - b. Expresos Bolivarianos
 - c. Expresos La Moderna.

A continuación se muestra en forma detallada las características de su recorrido.

Foto N° 1
Movilidad Cotidiana
(Medio: Transporte Público)
Expresos Corta Distancia LTDA
Lugar: San Antonio
(Antes de ingresar al puente internacional Simón Bolívar)



Fuente: Propia (2009)

9. Los expresos Corta Distancia realizan su trayecto desde el terminal de Cúcuta – Centro – Redoma de San Mateo (Cúcuta, Norte de Santander) – San Antonio del Táchira (Venezuela)

Foto N° 2
Movilidad Cotidiana
(Medio: Transporte Público)
Expresos Corta Distancia LTDA
Lugar: Redoma de San Antonio



Fuente: Propia (2009)

10. Estos expresos transitan por la av. Venezuela de San Antonio, en ambos sentidos y realizan una corta parada en la redoma de esta ciudad, con el fin de recoger pasajeros e iniciar su recorrido nuevamente hacia Cúcuta - Norte de Santander.

Foto N° 3
Movilidad Cotidiana
(Medio: Transporte Público)
Expresos Corta Distancia LTDA
Lugar: Av. Venezuela - San Antonio
(Antes de ingresar al puente internacional Simón Bolívar)



Fuente: Propia (2009)

- 11.** Estos Expresos al igual que los Bolivarianos S.A y La Moderna por lo general trasladan a unas 30 a 35 personas promedio por cada recorrido realizado a través de este punto fronterizo.

Foto N° 4
Movilidad Cotidiana
(Medio: Transporte Público)
Expresos Bolivarianos S.A
Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: venebuses.com/foto/591/empresa/ (2010).

En la foto se muestra al expreso realizando su recorrido para cruzar el puente internacional que une las comunidades de Táchira – Norte de Santander.

12. En el caso de los Expresos Bolivarianos S.A inician normalmente su recorrido cada 15 a 25 minutos, cruzando el puente internacional

Simón Bolívar, trasladando gran cantidad de personas desde la ciudad de Cúcuta hasta San Antonio, para realizar diferentes actividades. Inclusive estos expresos realizan un recorrido aproximadamente de unas dos horas de duración, hasta el Terminal de pasajeros de la ciudad de San Cristóbal, capital Tachirense. (Venezuela).

- 13.** Por su parte, Expresos la Moderna es otra de las líneas que cuenta con amplia preferencia de los habitantes de la zona fronteriza por realizar este un completo recorrido.

Foto N° 5

Movilidad Cotidiana

(Medio: Transporte Público)

Expresos La moderna

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: propias (2009).

14. Estos expresos (La Moderna), inician su tránsito desde el Terminal de transporte de la ciudad de San José de Cúcuta atravesando el puente internacional Simón Bolívar en dirección San Antonio del Táchira, continuando hacia la ciudad de Rubio; transitando y guardando su parada en esta ciudad y tomando nuevamente su ruta hacia San Antonio – Cúcuta – Terminal de Pasajeros, en el territorio Norte de Santander, este recorrido se hace por la frontera en intervalos de cada 30 minutos aproximadamente en entre una y otra ruta.

Foto N° 6

Movilidad Cotidiana

(Medio: Transporte Público)

Expresos La Moderna

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: venebuses.com/foto/592/ (2010).

15. Este expreso al igual que Los Bolivarianos también trasladan alrededor de 30 personas promedio a lo largo de su ruta.

16. Es común visualizar en el lugar personas que utilizan también el medio de transporte (moto taxis), por su comodidad y disminución en el tiempo de recorrido.

Foto N° 7

Movilidad Cotidiana

(Medio: Moto taxis) Línea Moto Frontera

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: Propia (2009)

17. Este tipo de desplazamiento es usual para pasar el puente internacional entre Villa del Rosario (Norte de Santander) y San Antonio (Estado Táchira) por ser más rápido y económico.

18. Es pertinente mencionar que existen dos líneas de moto taxis en la frontera, los cuales a lo largo del día trasladan pasajeros de un punto a otro.

Foto N° 8

Movilidad Cotidiana

(Medio: Moto taxi)

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: Propia (2009)

c.c Reconocimiento

- 19.** Las más utilizada es la Cooperativa de Mototaxis de la Frontera (Motofrontera) integrada por unos 39 motorizados de Villa del Rosario, Los Patios de Cúcuta (Colombia) y San Antonio (Venezuela) siendo la primera línea dedicada a esta actividad, y desplegada en medio de la economía informal en la frontera.

Foto N° 9

Movilidad Cotidiana

(Medio: Moto taxi)

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: migenteinforma.org (2009).

- 20.** Los mototaxistas se observan en la frontera desde las 6:00 am hasta las 8:00 pm, donde los usuarios comúnmente son de La Parada, Villa del Rosario y San Antonio, donde el costo por cruzar el puente es de unos 1000 pesos colombianos, y si el recorrido es más largo llega a 2000 pesos.

21. Se enfatiza también producto de la experiencia que ingresan a San Antonio (Estado Táchira) 18 bicicletas promedio cada 15 minutos, desde las 6 y 30 am hasta las 11:00 am, de las cuales solo retornan al Norte de Santander 4 personas durante ese mismo espacio de tiempo, en las horas de la mañana.

Foto N° 10
Movilidad Cotidiana
(Medio: Bicicletas)
Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: Propia (2010)

22. Es importante referir que son pocas las personas que acostumbran a utilizar bicicletas por este punto fronterizo como medio de

desplazamiento, en el lugar se observa que existe mayor preferencia por las motos particulares.

Foto N° 11
Movilidad Cotidiana
(Medio: Motos Particulares)
Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: Archivos el Tiempo (2009).

- 23.** Se enfatiza que las personas utilizan motos particulares a cualquier hora del día en ambas direcciones por el puente internacional, siendo este uno de los medios de transporte más utilizados por su comodidad al desplazarse.

- 24.** Se promedia con el record tomado, que alrededor del 70% de las motos que ingresan a la ciudad de San Antonio (Estado Táchira) trasladan dos personas, y de las motos que ingresan cada 15 minutos, solo retorna al Departamento Norte de Santander el 59,7%, la diferencia permanece por un periodo de tiempo más largo en San Antonio.
- 25.** Se destaca gran flujo de vehículos desde muy temprano en la mañana, comenzando a partir de las 6 y 30 am por el puente Simón Bolívar, tomando fuerza en ambas direcciones, e intensificándose a medida que pasan los minutos.

Foto N° 12

Movilidad Cotidiana

(Medio: Vehicular)

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: Venezolana de televisión (2009).

26. Se hace referencia que los automóviles que transitan por la frontera prefieren realizarlo por el puente Simón Bolívar por tener este fácil acceso y mejor conexión con ciudades aledañas como Rubio, Capacho y San Cristóbal.

Foto N° 13
Movilidad Cotidiana
(Medio: Vehicular)
Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: Propia (2010)

21. A través de los pasos internacionales transitan también taxis con placas colombianas trasladando pasajeros y mercancías de un lado a otro de la frontera, los mismos circulan sin problemas en las ciudades de San Antonio y Ureña, cobrando su tarifa en moneda colombiana. Esta facilidad de tránsito se da gracias a un convenio que data desde hace ya 26 años y ratificado el 29 de marzo de 2007 en el tercer encuentro binacional de autoridades fronterizas de tránsito, información según el Club de Comercio de la Capital Nortesantandereana.

Foto N° 14

Movilidad Cotidiana

Medio Taxis colombianos

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: Propia (2010)

22. De la misma manera se precisa que el fluido de personas es constante en sentido Cúcuta – San Antonio en horas de la mañana, desde las 6:00 a 10:00 am, esta se equilibra a partir de las 10:00 am hasta las 3:00 pm y se invierte el sentido de San Antonio – Villa del Rosario – Cúcuta a partir de esa hora, donde las personas empiezan a retornar en forma masiva hasta las 7:30 pm.

Foto N° 15

Movilidad Cotidiana

Diversos medios de desplazamiento

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: Archivos laopinion.com.co (2010).

23. De la misma forma se precisa que el fluido peatonal es predominante Cúcuta – San Antonio, desde las primeras horas de la mañana, por el contrario la cantidad de personas de manera peatonal en dirección San Antonio – Cúcuta desde las 6:00 a 10:00 es reducido.

Foto N° 16
Movilidad Cotidiana
(Medio: Peatonal)
Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: propias (2009).

- 24.** De acuerdo al record tomado, se desplazan en ambos sentidos 198 personas de las cuales 172 personas van en sentido Cúcuta – San Antonio, y en sentido contrario, se desplazan solo 26 en ese mismo intervalo de tiempo.
- 25.** Un punto importante es que en horas de la tarde se denota que el fenómeno de la movilidad cotidiana cambia de rumbo (dirección Norte de Santander)

26. De estas personas que retornan se visualizan entre las 5:00 y 7:00 pm grupos de trabajadores que invierten su recorrido luego de su jornada laboral diaria.

27. Por lo general las personas llevan algún artículo en mano, cosa que no sucede durante la mañana, inclusive los que poseen un medio de transporte como las motos, las utilizan para trasladar alimentos, repuestos, o algún otro tipo de artículo.

Foto N° 17

Movilidad Cotidiana

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: propias (2009).

Foto N° 18
Movilidad Cotidiana
(Medio: Motos particulares)
Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: propias (2009).

21. Es importante mencionar también que por este punto de frontera transitan 28 transportes de carga trasladando mercancías en ambos sentidos, siendo predominante de Cúcuta hacia San Antonio del Táchira, según COLFECAR (Federación Colombiana de Transportes de Carga por Carretera) están asociadas a su Federación alrededor de cincuenta empresas que prestan sus servicios exclusivamente hacia la frontera con Venezuela.

En base a la observación realizada de la movilidad cotidiana y lo puntualizado anteriormente se hace énfasis que los datos registrados fueron los siguientes:

Cuadro N° 2

Estimado de la Movilidad Cotidiana por medio de Desplazamiento

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar

Tomado en Promedio Cada 15 minutos

Agosto (2009)

Medio de Desplazamiento	Tiempo: cada 15 min	Hora	Día: desde 6:30 am a 7:30 pm
Motos	318	1272	16.536
Bicicletas	22	88	1144
Vehículos	297	1188	15.444
Peatonal	198	792	10.296
Transporte de carga	7	28	364
Autobuses	7	28	364

Fuente: cálculos propios: (2009).

De acuerdo a lo observado, se demuestra que los datos de la movilidad cotidiana circular en la frontera parte de una rutina normal basados en la cultura de la población y esto se apoya en la costumbre desarrollada por éstos, en el área metropolitana que conforma un espacio territorial San Antonio – Cúcuta, siendo este delimitado y totalmente dependiente entre sí, por lo que la movilidad cotidiana circular es relevante para la calidad de vida de sus habitantes, por lo que sus acciones son fuertes en términos sociales y económicos.

Asimismo, la cantidad de personas que se movilizan diariamente para diferentes actividades es importante, así lo demuestra el siguiente cuadro.

Cuadro N° 3

Movilidad Cotidiana de Personas
Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar
Tomado en Promedio Cada 15 minutos
Agosto (2009)

Medio de Desplazamiento	Nro. de Personas x medio	medio de Transporte por (Hora)	Personas por Hora	Personas por Día (13) horas activas
Motos	1,5	1272	1908	24.804
Bicicletas	1	88	88	1144
Vehículos	3	1188	3.564	46.332
Peatonal	1	792	792	10.296
Transporte de carga	2	28	56	728
Autobuses	30	28	840	10.920
Total Personas:			7.248	94.224

Fuente: cálculos propios: (2009).

Como resultado de la observación detallada de la movilidad cotidiana en la frontera por el puente internacional Simón Bolívar se comprueba que:

1. Actualmente el sentido de la movilidad se presenta en horas de la mañana, predominante en dirección Colombia - Venezuela, por

motivaciones, educativas, laborales, salud, y compras de artículos diversos, debido a las ventajas que existen por el tipo de cambio que hacen competitivos los productos venezolanos.

2. La situación se invierte en horas de la tarde por el retorno de personas hacia el Norte de Santander, pero se establece que mayoritariamente la corriente es hacia Venezuela, pudiéndose analizar: que la movilidad cotidiana se efectúa por muchos factores de los cuales se encuentra el educativo, salud, compras y por supuesto el laboral.
3. Igualmente el diferencial cambiario en la frontera es otro de los factores que determina la movilidad cotidiana mencionada anteriormente, pero tiempo atrás cuando el diferencial cambiario era favorable a Venezuela la corriente de la movilidad también tenía esa misma fuerza, debido a que resultaba atractivo trabajar de lado venezolano y obtener así los deseados Bolívares para realizar compras en las ciudades de Villa del Rosario y Cúcuta.
4. Las estimaciones arrojadas determinan que de forma peatonal se movilizan la cantidad 792 personas por hora y **10.296** por día que en un ir y venir, le dan vida a la frontera y al puente internacional Simón Bolívar, es importante acotar que esta cifra concuerda con la mencionada por la Licda. Isabel Castillo Presidenta de la Cámara de Industria y Comercio de San Antonio del Táchira, otorgada antes de realizar el conteo.
5. Es importante insistir que las personas que se movilizan son de diversas edades, en su mayoría jóvenes, estando muy balanceadas en cuanto a hombres y mujeres, sus desplazamientos son por

motivaciones diversas, en las horas más intensas (punta o pico) por razones laborales y educativas, en las horas (valle o medias) por salud, compras, entre otros requerimientos.

6. Es común visualizar el desplazamiento de personas de manera peatonal que por la cercanía atraviesan el puente en ambas direcciones, inclusive de grupos familiares como se muestra a continuación.

Foto N° 19

Movilidad Cotidiana

(Medio: peatonal)

Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: eltiempo.com (2009).

La foto anterior manifiesta que el puente internacional Simón Bolívar es el escenario de la movilidad cotidiana y además es la principal vía terrestre que comunica a Colombia con Venezuela.

Foto N° 20
Movilidad Cotidiana
(Diversos medios)
Lugar: Puente Internacional Simón Bolívar



Fuente: sucesosdevenezuela.blogspot.com (2010).

Con los datos encontrados, se razona que las personas que se desplazan a través de la frontera son las que representan la naturaleza del fenómeno, a tal punto que el número es significativo, debido a que el

movimiento se realiza en busca de bienes y servicios que satisfagan las necesidades de los individuos.

Lo descrito anteriormente, demuestra que existe la expulsión geográfica de Colombia hacia Venezuela en horas de la mañana y viceversa en horas de la tarde, haciendo que el espacio fronterizo sirva de mediación y encuentro, modificando la estructura socio-cultural y económica a escala binacional.

4.1.2. Movilidad por el Puente Internacional Francisco de Paula Santander

El puente Internacional Francisco de Paula Santander es reconocido como la segunda vía terrestre que comunica a Colombia con Venezuela, en este punto limítrofe transitan diariamente personas en diferentes medios de desplazamiento, conectando a las comunidades vecinas y por ende a ambos países social y económicamente.

Se recalca que la experiencia en este enclave resultó diferente con respecto a la vivida en el puente Simón Bolívar; debido a que este lugar específico es conocido como el puente internacional que une las localidades adyacentes a la frontera, por la cercanía de la ciudad de Ureña, Táchira (Venezuela) con El Escobal – Cúcuta, Norte de Santander (Colombia), además de la facilidad de utilizar los diversos medios de transporte entre los que más se destacan: automóviles, bicicletas, expresos públicos y taxis con placa colombiana.

Además, existen líneas de transporte colombianas que cruzan la frontera cada 8 a 10 minutos, trasladando pasajeros hacia lado venezolano, estos inclusive guardan su parada en Ureña, para posteriormente iniciar su recorrido nuevamente hacia El Escobal – Cúcuta - Terminal de pasajeros). Colombia.

Es importante mencionar que visiblemente a horas específicas del día se moviliza más cantidad de personas en autobús y bicicletas que por el puente internacional Simón Bolívar; de la misma forma para tomar el record en este punto fronterizo, se realizó primero el proceso de la observación para detallar la dinámica de la movilidad cotidiana de cerca para así definir su proceso y evolución.

Después de la observación, se emprendió el conteo igualmente a las seis de la mañana, el record se realizó tomando intervalos de tiempo de cada quince minutos, apuntando todos los datos producto del estudio en el lugar con el fin de describirlos luego.

Producto de la vivencia se establece que:

1. En este lugar, el movimiento por el puente internacional Francisco de Paula Santander por lo general se inicia 15 minutos antes de las 6:00 am de lunes a viernes y principalmente es de forma vehicular, este tipo de desplazamiento se fortalece a partir de las 6:30 am desarrollándose de forma masiva a medida que avanzan los minutos.
2. Se puntualizan que transitan varias líneas de transporte público de Cúcuta (Norte de Santander) hacia el puente internacional (Francisco de Paula Santander) Ureña (Venezuela).
3. Dentro de las líneas que se observan en este punto fronterizo se encuentran: 1. Cooperativa Cootransfronorte. 2. Transporte Frontera. 3. Transporte Trans Oriental S.A. 4. Transporte Trans Tonchalá. 5. Línea Internacional, que trasladan gran cantidad de personas hacia territorio venezolano desde muy temprano en la mañana.

Foto N° 21
Movilidad Cotidiana
(Medio: Transporte Trans Tonchalá)
Lugar: El Escobal



Fuente: Propia (2009)

4. Específicamente las líneas de transporte 1.Frontera, 2. Cootransfronorte y 3.Trans Tonchalá realizan su recorrido desde la ciudad de Cúcuta continuando su trayecto hacia El Escobal y a unos metros antes de llegar al puente internacional Francisco de Paula Santander, giran y hacen su retorno nuevamente a Cúcuta; desde aquí las personas que utilizan estos medios de transporte, siguen su tránsito hacia Ureña (Venezuela) a través del puente internacional cruzándolo de manera peatonal.

5. El recorrido que realizan Transporte Frontera y Tonchalá se observa únicamente en las primeras horas de la mañana de lunes a viernes (desde las 6:30 hasta 8:00 am) cuando la movilidad de transporte de carga aún no inicia por completo.
6. Las demás líneas de transporte público como Transporte Oriental y línea Internacional si cruzan hacia Ureña (Venezuela), aproximadamente según el record tomado, transitan 11 autobuses cada 15 minutos en ambos sentidos, trasladando gran cantidad de personas.

Foto N° 22

Movilidad Cotidiana

(Medio: Transporte Oriental)



Fuente: Propia (2009)

Foto N° 23
Movilidad Cotidiana
(Medio: Transporte Oriental)
Lugar: Puente Internacional Francisco de Paula Santander



Fuente: Propia (2009)

7. El recorrido de Transporte Trans Oriental se realiza desde el terminal de pasajeros de Cúcuta - Centro - El Escobal (Norte de Santander) hacia Ureña (Venezuela) a través del Puente Internacional Francisco de Paula Santander.

Foto N° 24
Parada Transporte Trans Oriental Ureña
Calle 2 Barrio 24 de Julio
Ureña Venezuela



Fuente: Propia (2009)

8. El Transporte Trans Oriental” después de su recorrido guarda su parada en lado venezolano específicamente en la calle 2 Barrio 24 de Julio, Ureña (Venezuela).

Foto N° 25
Parada Transporte Trans Oriental
Calle 2 Barrio 24 de Julio
Ureña Venezuela



Fuente: Propia (2009)

9. Se precisa que el flujo de este tipo de automotores es elevado, porque sale de la parada en Ureña una unidad de transporte cada 5 ó 6 minutos y transitan un total de 44 transportes públicos promedio por cada hora en la frontera

Foto N° 26
Parada Transporte Trans Oriental Ureña
Calle 2 Barrio 24 de Julio
Ureña Venezuela



Fuente: Propia (2009)

- 10.** Como se menciona en un apartado anterior, por la frontera transita diariamente taxis de la Línea Internacional que prestan sus servicios para trasladar pasajeros a la localidad de Ureña. Esto apoyado igualmente en acuerdos fronterizos de transito del Club de Comercio de la capital Norte santandereana.

Foto N° 27
Línea de Taxis Internacional
Parada calle 6. Av. 4. Cúcuta



Fuente: Propia (2009)

- 11.** Este recorrido se hace desde su parada en el centro de Cúcuta cruzando el puente internacional hacia Ureña, trayecto que abarca la av. Principal de Ureña, retornando posteriormente hasta su lugar de parada en la calle 6, av. 4 Esquina. Cúcuta. Este trayecto se hace más o menos cada media hora.

Foto N° 28
Línea de Taxis Internacional
Cúcuta – Norte de Santander



Fuente: Propia (2009)

- 12.** Se detalla igualmente que en el puente Francisco de Paula Santander se observan pocas personas que se desplazan de manera peatonal, solo se registraron 45 por cada 15 minutos en ambas direcciones.

Foto N° 29
Movilidad Cotidiana
(Medio: Peatonal)
Lugar: Francisco de Paula Santander



Fuente: Noticierodigital.com (2009)

- 13.** De estas personas 40 van en dirección El Escobal - Ureña, y en sentido contrario (Ureña - El Escobal), se desplazan 5 en ese mismo intervalo de tiempo.

14. Por el lugar se observan personas que se desplazan en motos, un promedio de 166 por cada 15 minutos en ambos sentidos, y en horas de la tarde se destaca una gran afluencia de estos medios de transporte que retornan en sentido Ureña - El Escobal – Cúcuta.

Foto N° 30

Movilidad Cotidiana

(Medio: Moto)

Lugar: El Escobal – Francisco de Paula Santander



Fuente: propia (2009)

Foto N° 31
Movilidad Cotidiana
(Medio: Moto)
Lugar: Francisco de Paula Santander



Fuente: Dinero.com (2009)

- 15.** De la misma manera se aprecia un elevado fluido de vehículos en sentido El Escobal – Ureña, y el transito en ambos sentidos es de 249 por cada 15 minutos.

16. El tránsito vehicular en este punto fronterizo es constante durante las horas activas del día. Inclusive en momentos se observan las colas que se generan debido a los controles ejercidos por la Guardia Nacional venezolana destacada en la frontera, a estas operaciones sus habitantes la denominan (operación tortuga).

Foto N° 32

Movilidad Cotidiana

(Medio: Vehicular y Peatonal)

Lugar: Francisco de Paula Santander



Fuente: Archivo Laopinion.com.co (2010)

c.c Reconocimiento

Foto N° 33
Movilidad Cotidiana
Lugar: Francisco de Paula Santander



Fuente: Propia (2010)

17. En el lugar también se aprecian vehículos particulares conocidos como “Los Piratas” que prestan sus servicios para trasladar pasajeros del centro de Cúcuta, realizando el recorrido por el centro de esta ciudad, cruzando el puente internacional hacia Ureña y posteriormente retornan hasta una parada en Cúcuta, recorrido que hacen más o menos cada hora.

Foto N° 34
Movilidad Cotidiana
(Medio: Vehicular)
Lugar: Francisco de Paula Santander



Fuente: Archivo Laopinion.com.co (2010)

- 18.** Cabe destacar que en la zona es más común por parte de sus habitantes la utilización de bicicletas como medio de transporte, debido a la cercanía entre la ciudad de Ureña con El Escobal.

Foto N° 35
Movilidad Cotidiana
(Medio: Bicicletas)
Lugar: Francisco de Paula Santander



Fuente: Propia (2009)

19. Los que usan como medio de desplazamiento las bicicletas suele vérselos desde muy temprano en la mañana cruzando el puente internacional Francisco de Paula Santander para ingresar a Ureña

Venezuela, siendo 62 bicicletas registradas en promedio por cada 15 minutos, desde las 6:30 am hasta las 10:00 am de las cuales solo retornan a El Escobal (Colombia) 11, durante las horas de la mañana.

20. De las bicicletas se registro que en ambos sentidos transitan unas 73 por cada 15 minutos, cifra que se mantiene hasta horas del mediodía, la cual se invierte en horas de la tarde en dirección Ureña - El Escobal, y va aumentando su número en horas vespertinas hacia las 5:30 pm.

21. Por este puente se visualiza desde las 7:00 am a padres con niños en edad escolar que se movilizan en sentido Ureña - El Escobal, y de la misma manera estudiantes en sentido Colombia – Venezuela, los cuales retornan en horas del medio día al finalizar la jornada educativa.

22. El puente internacional Francisco de Paula Santander es el lugar donde convergen diversos requerimientos de los habitantes de la frontera colombiana, se aprecia en el lugar a personas con gran diversidad de artículos que son llevados a territorio colombiano durante todo el día, pero se incrementa el número en horas de la tarde.

23. Dentro de los artículos se ven comúnmente: alimentos, artículos de limpieza, línea blanca, repuestos, medicinas, prendas de vestir, inclusive se ven hasta sillas, mesas, cilindros de gas, colchones, entre un sin fin de curiosidades que hacen estos espacios particulares.

Foto N° 36
Movilidad Cotidiana
(Medio: peatonal)
Lugar: Francisco de Paula Santander



Fuente: Archivo Semana (2009).

De acuerdo a lo descrito anteriormente se hace énfasis que la movilidad cotidiana circular por este punto de frontera es indispensable para sus habitantes, los mismos guardan una estrecha relación entre dimensiones temporales como: el espacio, tiempo, vida cotidiana y sus requerimientos diarios.

Basados en lo anterior, los registros compilados en el lugar se muestran a continuación.

Cuadro N° 4

Estimado de la Movilidad Cotidiana por medio de Desplazamiento

Lugar: Puente Internacional Francisco de Paula Santander

Tomado en Promedio Cada 15 minutos

Agosto (2009)

Medio de Desplazamiento	Tiempo: cada 15 min	Hora	Día: desde 6:30 am a 7:30 pm
Motos	166	664	8.632
Bicicletas	73	292	3.796
Vehículos	249	996	12.948
Peatonal	45	180	2.340
Transporte de carga	22	88	1.144
Autobuses	11	44	572

Fuente: cálculos propios. (2009).

De acuerdo a los datos de la tabla anterior y de la vivencia se establece que:

La zona de Ureña – El Escobal se encuentra en un movimiento constante en ir y venir por cualquier medio de transporte, sobresale aquí la movilidad cotidiana siendo un elemento ampliamente aceptado y consumado, esto representa la naturalidad y existe una amplia conexión social que se enriquece cada vez más entre sus habitantes.

Al mismo tiempo, es recurrente cruzar la frontera en busca de elementos que satisfagan algún requerimiento; en el lugar se visualizan los cambios generados por estos desplazamientos constantes como: la preferencia de las personas que soliciten los servicios educativos y de salud

de lado venezolano, esto conlleva a que sin saberlo, no se alcanza a dimensionar las transformaciones sociales que pueden ocasionarse en el futuro por las razones antes mencionadas.

En consecuencia, se comprueba que imaginariamente no existe barrera que divida estas poblaciones, su comportamiento está asociado a elementos de su propia organización social, la experiencia lo demuestra.

De la misma manera, a continuación se especifica el estimado de personas que se movilizan diariamente para diferentes actividades, así lo demuestra el siguiente cuadro.

Cuadro N° 5

Movilidad Cotidiana de Personas

Lugar: Puente Internacional Francisco de Paula Santander

Tomado en Promedio Cada 15 minutos

Agosto (2009)

Medio de Desplazamiento	Nro. de Personas x medio	medio de Transporte por (Hora)	Personas por Hora	Personas por Día (13) horas activas
Motos	1,5	664	996	12.948
Bicicletas	1	292	292	3.796
Vehículos	3	996	2.988	38.844
Peatonal	1	180	180	2.340
Transporte de carga	2	88	176	2.288
Autobuses	40	44	1.760	22.880
Total Personas:			6.392	83.096

Fuente: cálculos propios. (2009).

Apoyados en lo anterior, la movilidad por el puente Francisco de Paula Santander demuestra la preferencia en los diversos medios de transporte, y en especial por las bicicletas, motos, taxis y transportes públicos. En el lugar se desplazan fácilmente unas **6.392** personas por hora y unas **83.096** en todas las formas de desplazamiento.

Estas cifras son inferiores por supuesto a las del puente internacional Simón Bolívar, pero de la misma manera se demuestra su valor social y económico, al conectar sus ciudades (Ureña - El Escobal - Cúcuta), las cuales son importantes por ser los centros de desarrollo.

En este sentido, su expansión a lo largo de los años ha llevado consigo una serie de características propias y distintivas que han estado inmersas entre sus protagonistas, debido a que en el lugar las personas son claves para la movilidad cotidiana circular.

Esta se manifiesta en la unión existente en lo social y por supuesto la dependencia económica y laboral de las poblaciones involucradas; además, la zona conforma un arquetipo que sirve de espejo para el estudio cercano de situaciones particulares de movimiento en el lugar y que han sido adoptadas por los seres humanos involucrados en ese entorno, por lo que se palpa en la cultura, la educación y las relaciones interpersonales en la zona de frontera.

En consecuencia, las estimaciones mostradas en los cuadros anteriores de los dos puntos fronterizos de estudio reflejan que existe mayor movimiento de personas por el puente internacional Simón Bolívar que por el puente Francisco de Paula Santander. Lo que puede ser originado por la facilidad de conexión a los diferentes servicios de lado venezolano en la ciudad de San Antonio, así como también que es el eje vial que conecta a la frontera con San Cristóbal, el centro y norte de Venezuela.

Las cifras totales se detallan en los cuadros a continuación.

4.1.3 Total Movilidad Cotidiana

Cuadro N° 6

**Total Movilidad Cotidiana de Personas por Hora
en la Frontera Táchira – Norte de Santander (2009)**

Año: (2009)

Medio de Desplazamiento	Simón Bolívar	Francisco de Paula Santander	Total
Motos	1.908	996	2.904
Bicicletas	88	292	380
Vehículos	3.564	2.988	6.552
Peatonal	792	180	972
Transporte de carga	56	176	232
Autobuses	840	1.760	2.600
Total	7.248	6.392	13.640

Fuente: cálculos propios. (2009).

Como se demuestra de acuerdo al record tomado en los puentes internacionales se aprecia que existe mayor cantidad de personas por el puente Simón Bolívar a través de los medios de desplazamiento (peatonal 792 por hora, en motos 1908, y en vehículos 2988). Por el contrario en el puente Francisco de Paula Santander sobresale mayor cantidad de personas en (motos 996, bicicletas 292 y 1760 en transportes públicos por hora). Siendo 7248 personas por el puente Simón Bolívar y 6392 por el puente Francisco de Paula Santander en todos los medios de desplazamiento por hora.

Foto N° 37 Movilidad: Francisco de Paula Santander



Fuente: Archivo Laopinion.com.co (2010)

www.bdigital.ula.ve

Foto N° 38 Movilidad: Simón Bolívar



Fuente: Noticias24.com (2009)

c.c Reconocimiento

Lo anterior define que la movilidad lleva inmersa una serie de connotaciones visibles e intangibles en el comportamiento humano y por ende en la sociedad, la frontera Táchira – Norte de Santander presenta un eje fundamental en los aspectos mencionados, su ámbito espacial es la base para que sus actores hagan especial y complejo ese lugar específico.

En consonancia, las cifras expuestas proporcionan la dimensión de la movilidad cotidiana circular fronteriza, además de lo estratégico que representa cruzar los puentes internacionales por cualquier medio para realizar distintas actividades, dentro de las cuales están las educativas, de salud, compras, motivaciones laborales, etc.; siendo el movimiento la dinámica y la oportunidad, donde la frontera es el escenario para la movilidad diaria con el ir y venir que demuestra lo importante que es este espacio territorial, así se destaca a continuación.

Cuadro N° 7
Total Movilidad Cotidiana de Personas por Día
en la Frontera Táchira – Norte de Santander
 Año: (2009)

Medio de Desplazamiento	Simón Bolívar	Francisco de Paula Santander	Total
Motos	24.804	12.948	37.752
Bicicletas	1.144	3.796	4.940
Vehículos	46.332	38.844	85.176
Peatonal	10.296	2.340	12.636
Transporte de carga	728	2.288	3.016
Autobuses	10.920	22.880	33.800
Total	94.224	83.096	177.320

Fuente: cálculos propios. (2009).

De acuerdo a las estimaciones reveladas se enfatiza que la movilidad es una realidad que va en aumento, la frontera hace referencia, al espacio, tiempo y estancia, es así que el imaginario fronterizo sobre el desplazamiento diario es vital y forma parte de la cultura local de sus habitantes, a tal punto que la integración desplegada ha sido, es y será la columna de la movilidad cotidiana circular, ambas están estrechamente relacionadas e igualmente transmisible de generación en generación, es decir conforma la herencia social del imaginario colectivo de la población.

En consecuencia, la frontera vive y evoluciona a cada minuto con las personas que crean y afianzan las dinámicas de movimiento, igualmente se expone que la frontera estudiada es particular, haciendo que los patrones sean diferentes gracias al tiempo y la distancia de las poblaciones aledañas de los puentes internacionales.

Esto determina el medio de desplazamiento a utilizar, en San Antonio prevalecen las motos y el peatonal; en Ureña se aprecia menos personas de forma peatonal y más frecuente el uso del transporte público, motos y bicicletas, además de mayor movilización de transporte pesado; lo que si se enuncia es que el flujo de vehículos en ambos puentes es similar.

Siendo así, la magnitud de la movilidad de personas en la frontera por hora **(13.640)** y diaria **(177.320)**, (promedio), es interesante en ambos puentes internacionales, lo cual reafirma el valor del estudio de la movilidad, debido a: la cotidianidad natural presente, la conexión existente entre sus habitantes, sus similitudes, la dependencia real de los recursos y lo elemental y estratégico que es la zona de frontera.

De tal forma, que se crean pautas sociales en la población, haciendo repetitivos e imprescindibles estos movimientos, representando una costumbre; para el habitante, estos esquemas se fundamentan con lo económico, la ambivalencia de la frontera y la naturalidad que lo caracteriza, formando estructuras que motivan la creación de nuevos esquemas sociales

que se insertan en la sociedad fronteriza.

Es importante mencionar según informaciones (2009) de la Alcaldía de la ciudad de Cúcuta, en el Norte de Santander que está en marcha un proyecto de movilidad con servicio de transporte masivo que beneficiará a las comunidades de la frontera colombiana así como también se tiene previsto que dentro del proyecto se está evaluando la incorporación de las ciudades de San Antonio y Ureña (Táchira) en territorio venezolano para que estas dos ciudades sean incorporadas al Sistema de transporte masivo, lo que representa un plan a largo plazo, enmarcándose en un proyecto binacional.

Lo anterior se plantea debido a la necesidad de un desarrollo vial acorde a la zona de frontera, por lo que su conexión sería a través de los puentes internacionales, por lo que la movilidad cotidiana en ambos lados de los límites debe ser expedita por representar un área que une estas poblaciones promoviendo una integración social y económica histórica, basados en ello, no deben existir barreras ni obstáculos que limiten esta relación.

En estos aspectos se precisa que la movilidad es una realidad necesaria para los habitantes de las poblaciones aledañas porque simplemente aprovechan los recursos que les ofrece el lugar, ampliando esta red económica, social y cultural gracias a los desplazamientos los cuales se hacen de manera natural, formando así parte de sí mismos.

Por lo mencionado anteriormente, se procedió a la aplicación de la encuesta al azar a las personas que se desplazaban por estos puentes internacionales, ya con las estimaciones, era necesario conocer aún más sobre la dinámica y las causas que la motivan, lo que permitió la recolección de datos interesantes en la zona de estudio como los nexos existentes en lado venezolano, y que la movilidad cotidiana circular le otorga al habitante mejores condiciones de vida.

A continuación se presentan los resultados de la encuesta aplicada a las 100 personas escogidas al azar que cruzan la frontera en sentido Departamento Norte de Santander – Municipios Bolívar y Pedro María Ureña, para así identificar los factores que intervienen para que se dé la movilidad cotidiana circular en la frontera por pregunta en frecuencias y porcentajes, con su respectivo análisis.

4.2 Resultados de la Encuesta

La encuesta suele ser uno de los procedimientos más aplicado para analizar fenómenos de las ciencias sociales, esta técnica permite recabar datos específicos, y se adapta a todo tipo de información y población, así como también, se puede estandarizar para un análisis posterior, tomando en cuenta que el tiempo de aplicación es relativamente corto.

Al mismo tiempo, se logran conocer de manera concreta datos y expresarlos de manera descriptiva, su ventaja es que son procesados más fácilmente y su codificación se facilita. En este caso permitió sondear la situación de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander por los pasos internacionales y las razones individuales para desarrollarla, igualmente se pudo tener una visión de cómo influye en las personas, mostrando claramente las inferencias elegidas.

Esta técnica se aplicó a 100 personas que cruzan la frontera del Norte de Santander (Colombia) hacia los Municipios Bolívar y Pedro María Ureña (Venezuela); el lugar seleccionado, los puentes internacionales Simón Bolívar (San Antonio) y Francisco de Paula Santander (Ureña); aplicándose equitativamente 50 encuestas en cada uno de los puentes.

La finalidad, recolectar información sintetizada sobre la movilidad cotidiana circular como: si las personas cruzan a diario la frontera para estudiar, laborar, o realizar otras actividades; definir si las razones se

fundamentan en las prácticas económicas desarrolladas en la zona de frontera; asimismo, si tienen familias en ambos lados y si éstos al igual practican la movilidad cotidiana circular.

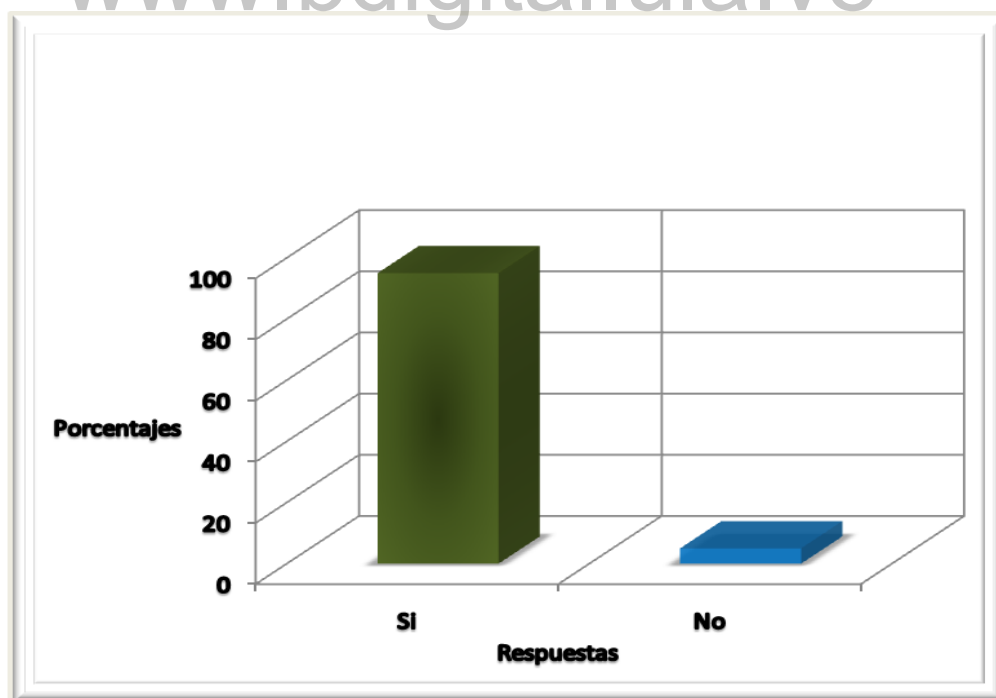
ITEM Nro. 1 ¿Se desplaza usted por la frontera hacia Venezuela a través de los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander diariamente?

Cuadro N° 8

Respuestas	F	%
Si	95	95
No	5	5
Total	100	100

Gráfico N° 1

Desplazamiento diario por la frontera hacia Venezuela a través de los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander



Fuente: Elaboración propia. (2009).

Los resultados presentados reflejan que el 95% de los encuestados se movilizan diariamente por los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander preferiblemente en dirección Colombia - Venezuela, demostrando así la importancia y la dinámica de la movilidad cotidiana circular para las poblaciones aledañas a la zona de frontera.

Estos desplazamientos se desarrollan en forma recurrente, además, de ser una opción para alcanzar y satisfacer las distintas necesidades básicas humanas de los habitantes de la zona de frontera.

Desde este punto de vista, este espacio representa el medio y el elemento que apertura al individuo a participar en el escenario social y económico, porque la zona Táchira – Norte de Santander, constituye un espacio estratégico, donde simplemente cohabitan situaciones que enmarcan las relaciones sociales, culturales y económicas, lo que ha permitido configurar de una forma exclusiva a largo de los años estos espacios, así como también, el imaginario de sus habitantes, promoviendo y facilitando la movilidad cotidiana circular en el lugar.

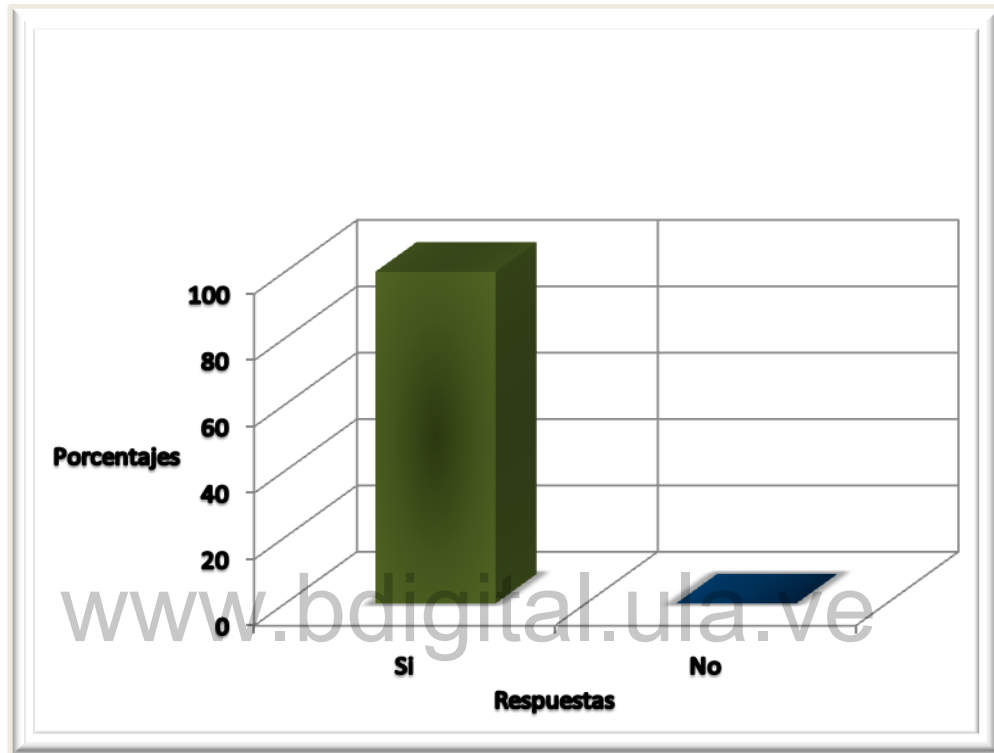
ITEM Nro. 2 ¿Considera usted que se moviliza diariamente gran cantidad de personas por esta frontera hacia Venezuela?

Cuadro N° 9

Respuestas	F	%
Si	100	100
No	0	0
Total	100	100

Gráfico N° 2

**Se moviliza diariamente gran cantidad de personas
por esta frontera hacia Venezuela**



Fuente: Elaboración propia. (2009).

Los resultados demuestran, que el 100% de los encuestados, afirmaron que se desplaza un gran número de personas de lunes a viernes, y esto se puede observar en el lugar (puentes internacionales) desde muy temprano en la mañana, 6:00 am, donde paulatinamente se emprende la movilidad.

Es importante mencionar que las cifras aumentan a medida que se acerca las horas importantes como 8:00am, 12:00 pm y 5:00 pm, es decir, horas comúnmente llamadas punta o pico, determinando con esto, que los

procesos de movilidad cotidiana circular responden al crecimiento demográfico y a las diversas oportunidades al alcance de las poblaciones involucradas.

Al mismo tiempo, la zona de estudio es ideal para que el individuo se inserte en un gran abanico de posibilidades. Es así que la movilidad cotidiana circular, es la razón para alcanzar distintos objetivos, siendo el motor que potencia lo habitual a pequeña, mediana y gran escala en el lugar.

De esta manera, es que se conforman los espacios, el tiempo y la vida habitual, donde las poblaciones locales aplican la movilidad, haciendo que se concentren personas en lugares y horas específicas para concretar actividades indispensables en su día a día, fomentando la intensidad, el interés, la motivación y la pertenencia imaginaria del territorio.

Esto, es lo que fortalece social y económicamente a estas ciudades aledañas que ocupan zonas territoriales al borde de los límites políticos entre Colombia y Venezuela.

En referencia a lo expuesto teóricamente, se afirma que los desplazamientos diarios hacen del habitante de la frontera Táchira – Norte de Santander que se complementen e interrelacionen, integrándose para cohabitar, debido a que la movilidad cotidiana circular es parte de su vida, conformando de esta manera los patrones a seguir continuamente por sus pobladores.

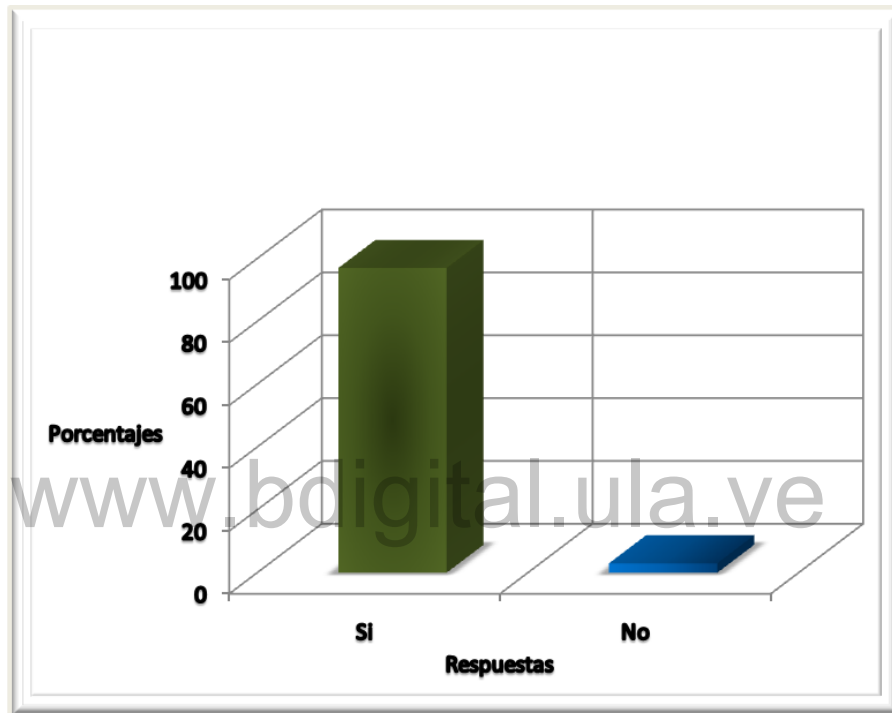
ITEM Nro. 3 ¿Cruzar la frontera hacía Venezuela le permite satisfacer sus necesidades diarias, así como también le genera mejores oportunidades educativas, laborales y de salud?

Cuadro N° 10

Respuestas	F	%
Si	97	97
No	3	3
Total	100	100

Gráfico N° 3

Cruzar la frontera hacia Venezuela le permite satisfacer sus necesidades diarias, así como también le genera mejores oportunidades educativas, laborales y de salud



Fuente: Elaboración propia. (2009).

Los resultados arrojaron que el 97% de los encuestados cruzan la frontera hacia Venezuela, por permitirles satisfacer gran variedad de necesidades de su día a día, es simplemente tener acceso y oportunidades, el hecho de estar allí, les concede favorecerse de lo mejor de ambos países, supliendo sus requerimientos.

En relación, la zona Táchira (Ureña - San Antonio) – Norte de Santander (Cúcuta – El Escobal – Villa de Rosario) representa un área

densamente habitada, que se ha caracterizado históricamente por la concentración de la población en lugares y horas determinadas, abriendo la oferta y demanda de servicios, logrando el desarrollo y crecimiento económico local, haciendo este espacio atractivo y promoviendo de esta forma los desplazamientos cotidianos circulares.

En estas zonas, las actividades de cada país influyen de manera directa en el territorio vecino, es decir, la similitud económica y social hace eco directo en la población, facilitando de esta manera el intercambio, mimetizando estos espacios en base a sus exigencias.

Es por ello que la movilidad cotidiana circular es la base de la dinámica habitual, siendo los desplazamientos comunes en los puentes internacionales, en el cual, se observan la universalidad que existe en los espacios territoriales fronterizos, porque los habitantes locales se encuentran en un constante ir y venir diario.

Estos desplazamientos resultan ser el centro para desarrollar diferentes actividades, en tal sentido, la frontera Táchira - Norte de Santander representa un lugar estratégico y dinámico para sus habitantes.

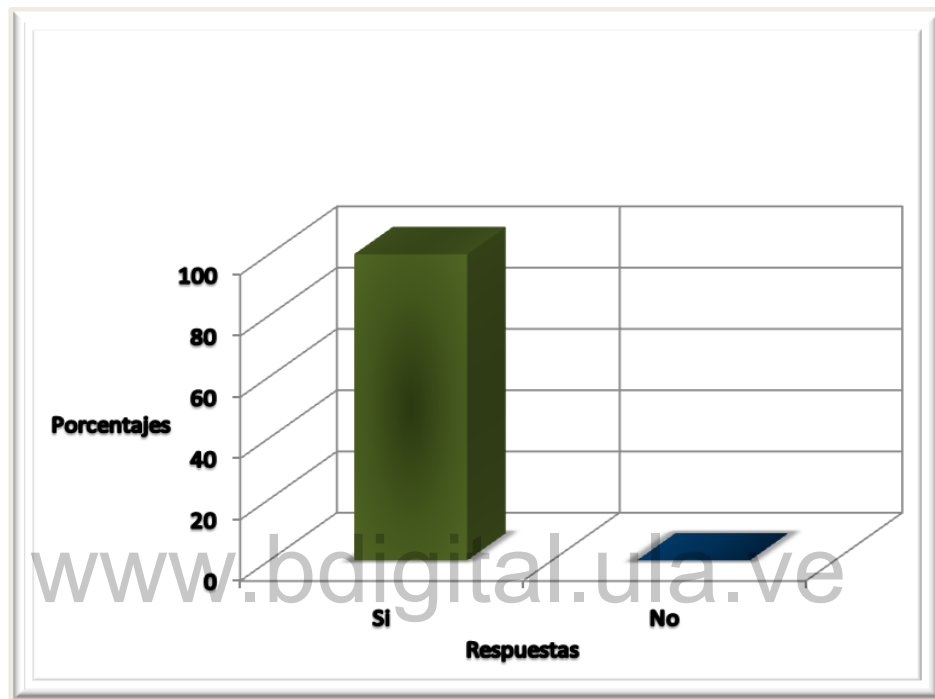
ITEM Nro. 4 ¿Considera que la movilidad cotidiana circular en la frontera es motivada por la educación, servicios de salud, comercio, y la economía en general?

Cuadro N° 11

Respuestas	F	%
Si	100	100
No	0	0
Total	100	100

Gráfico N° 4

Movilidad Cotidiana circular en la frontera es motivada por la educación, servicios de salud, comercio, y la economía en general



Fuente: Elaboración propia. (2009).

Se demuestra con el 100% de las respuestas, que las personas se desplazan por diferentes motivaciones, la educación y la salud; además una de las más fuertes son las compras diversas, por supuesto sustentada por la importante economía desarrollada en la zona por el comercio internacional.

Al respecto, la movilidad cotidiana circular se realiza para obtener mejores oportunidades, estudiar de lado venezolano donde la educación es gratuita, los servicios de salud también, al ser considerados un derecho ciudadano; estas facilidades otorgadas a la población de lado venezolano hacen que personas del Norte de Santander se movilicen para beneficiarse de ello, lo que representa el ideal del ser humano, debido a que de lado

colombiano servicios de salud y educación son privados; por lo tanto la frontera es el acceso y el territorio es el centro de oportunidades.

Esto ha permitido el desarrollo social, que se fortalece con el comportamiento de los lugareños, junto con el intercambio simbólico desplegado con la movilidad cotidiana circular.

Esta interacción convierte a la zona en el epicentro de todos los factores que se desenvuelven en la esfera binacional, haciendo de este un escenario multifacético y diverso para sus habitantes.

Dada la premisa anterior, se menciona que la frontera permite que los procesos y relaciones acaecidas sean propios y específicos del lugar, la condición de vecindad enriquece esta situación, e igualmente que el territorio se unifique por encima de los límites políticos y sus respectivas legislaciones regentes.

Este marco conceptual, se refuerza con los hallazgos encontrados donde prevalece que la dinámica diaria en la frontera es una realidad que ni los Gobiernos, sus leyes, ni los controles ejercidos por la Guardia Nacional venezolana, pueden ocultar o desaparecer, debido a que los nexos desarrollados y las oportunidades de lado venezolano, históricamente son sorprendentes

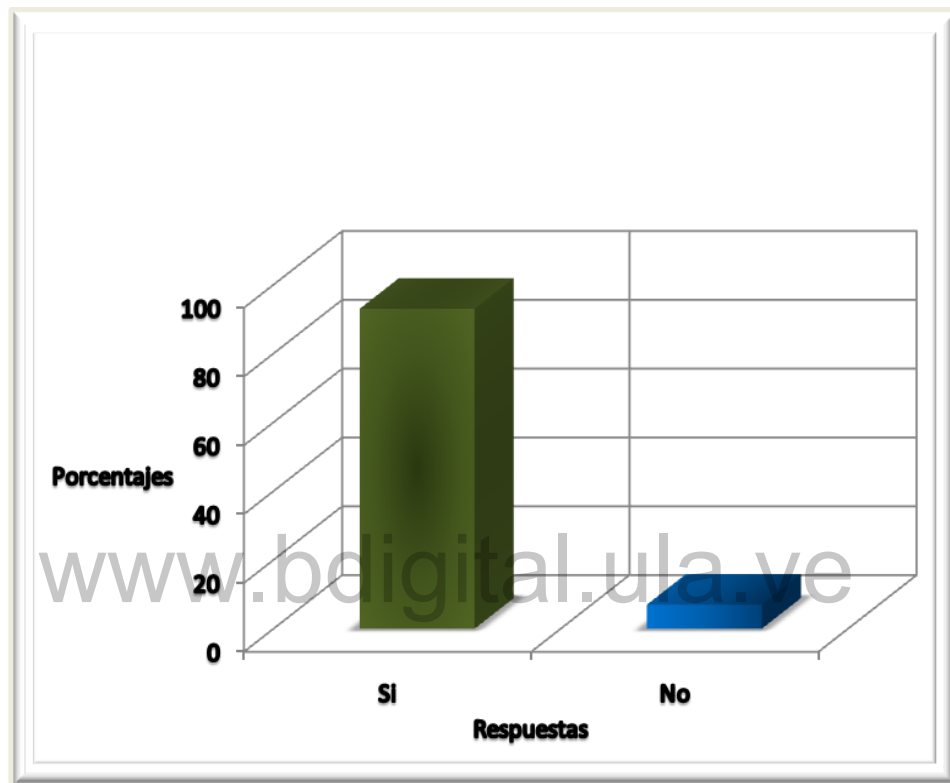
ITEM Nro. 5 ¿Cruza la frontera hacia Venezuela para laborar en Ureña o San Antonio del Táchira?

Cuadro N° 12

Respuestas	F	%
Si	93	93
No	7	7
Total	100	100

Gráfico N° 5

**Cruza la frontera hacia Venezuela para laborar
en Ureña o San Antonio del Táchira**



Fuente: Elaboración propia. (2009).

Los resultados de la encuesta realizada arrojaron que 93% de las personas que se desplazan diariamente, lo hacen también por motivos laborales en el sector industrial de Ureña, como: la azucarera, servicios conexos al comercio internacional, transporte de carga (caleteros) y de manteniendo, textiles, carpintería, empresas metalmecánicas.

Por su parte, en San Antonio, para ocuparse en la marroquinería, sector servicios, igualmente el comercio y por supuesto en ambas ciudades las actividades asociadas al contrabando.

Lo anteriormente mencionado, se debe a que en el área metropolitana de Cúcuta, según el Plan de Desarrollo Integral para esta ciudad y toda su área metropolitana en el periodo 2008-2011, se hace referencia a que no existe los puestos de trabajo necesarios para cubrir la demanda existente; de hecho, este es uno de los elementos más importantes a desarrollar; por lo tanto estas personas se desplazan a territorio venezolano en busca de sustento. Según la fuente mencionada y la Cámara de Comercio de San Antonio.

De la misma manera, la situación laboral en la localidad, se manifiesta en la unificación y la conexión generada por los desplazamientos cotidianos, facilitando el alcance de las oportunidades, sin importar su ubicación, tiempo, motivación, condición económica o social, ni mucho menos el cruce fronterizo, porque las personas aprovechan su vecindad por las temporalidades múltiples, en tal sentido, la movilidad obligada por atribuciones laborales es una de las más comunes en la zona de frontera.

Se concreta que la frontera Táchira – Norte de Santander es porosa y permeable debido a su naturaleza misma, es un lugar, en el cual interactúan las diferentes dimensiones, económicas, educativas, servicios generales dentro de los que se encuentra la salud, la recreación y la familia, siendo esto preponderante, lo que hace que todos los desplazamientos tengan propósitos humanos personales y crecientes en el tiempo.

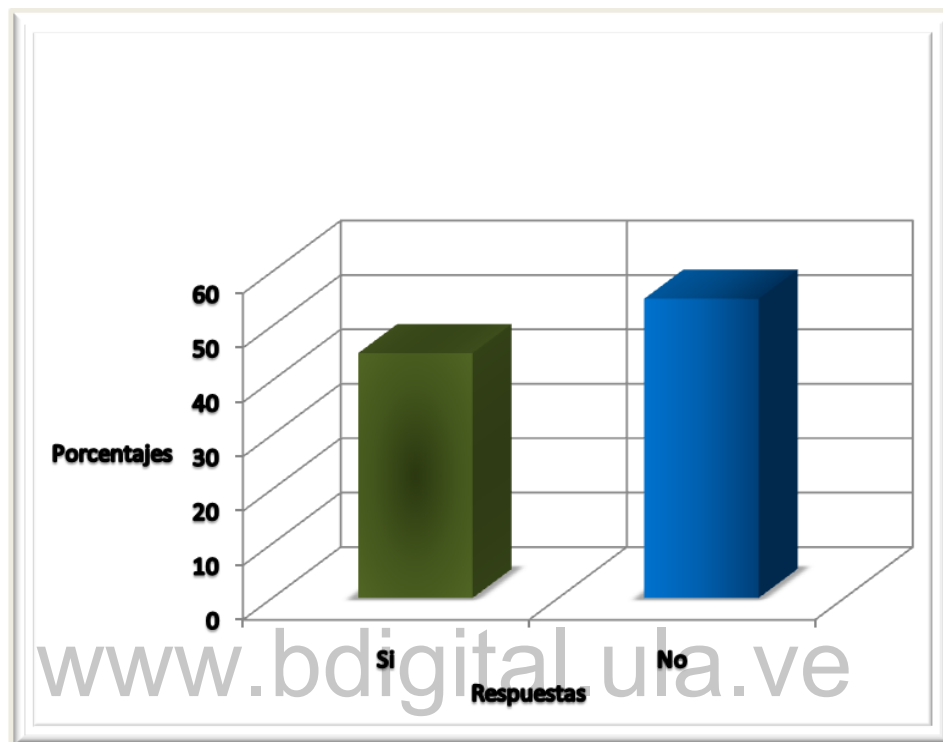
ITEM Nro. 6 ¿Dentro de sus motivaciones para cruzar la frontera hacia Venezuela también están las compras diversas, recreación, salud, y educación?

Cuadro N° 13

Respuestas	F	%
Si	45	45
No	55	55
Total	100	100

Gráfico N° 6

Sus motivaciones para cruzar la frontera hacia Venezuela



Fuente: Elaboración propia. (2009).

El 45% de los encuestados manifestaron que dentro de sus desplazamientos diarios, también aprovechan para realizar compras diarias en la mañana o al final de la tarde después de salir de sus horas de trabajo, o asistir a los centros de salud, ahora muy comunes los Centros de Diagnostico Integral CDI, y en algunos casos personas que desarrollan actividades en el sector comercio, estudian en Instituciones Técnicas en San Antonio.

De la misma manera, existe un conglomerado de personas que se desplazan en diversas horas del día (horas valles o medias), por multiplicidad de oportunidades en esparcimiento y recreación de manera natural, aprovechando la oportunidad para realizar una que otra actividad familiar o de amistad.

Esto asociado a los lazos y costumbres afianzadas a través del tiempo, permite que la sociedad fronteriza se diversifique y fortalezca en la forma que desarrollan sus desplazamientos diarios.

Asimismo, estas personas constantemente expresan que se han visto afectadas por los intensos controles de la Guardia Nacional, esta situación, afecta la movilidad cotidiana circular hacia Venezuela, debido a que ella posee un punto de expulsión y otro de atracción, es aquí donde nace el desplazamiento y se sustenta la movilidad.

De la misma forma, la frontera genera, permite y enriquece estos movimientos, donde el colectivo común cruza los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander no solo para estudiar, comprar, laborar, sino también para realizar disímiles actividades que están inmersas en un cúmulo de situaciones sociales, con características muy precisas a la hora de desplazarse para cada individuo en particular.

Es así que, los sujetos son los que configuran imaginariamente un espejo de la localidad, haciendo de estos espacios atractivos y revelando al completo todas sus características, porque la interacción continúa y constante hace repetitiva una actividad, y en este caso, se manifiesta reiterativamente en la movilidad cotidiana circular.

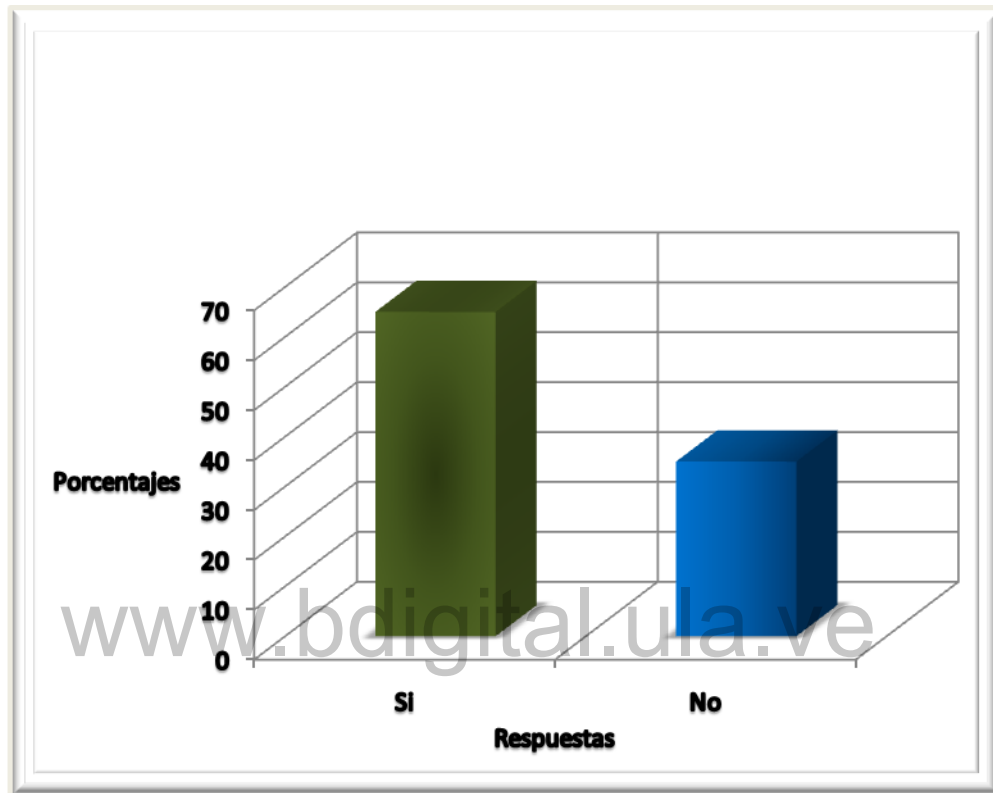
ITEM Nro. 7 ¿Tiene familiares como: padres, abuelos, hermanos, tíos, primos, cuñados, en ambos lados de la frontera?

Cuadro N° 14

Respuestas	F	%
Si	65	65
No	35	35
Total	100	100

Gráfico N° 7

Familiares a ambos lados de la frontera



Fuente: Elaboración propia. (2009).

Los resultados demuestran que en un 65% de los encuestados tienen lazos familiares en ambos lados de los límites políticos entre Cúcuta y otras ciudades aledañas (Norte de Santander) y San Antonio - Ureña (Táchira), siendo esto importante por los fuertes conexiones que se han desarrollado a través del tiempo, lo que es trascendental para la estabilidad de la movilidad cotidiana circular en el lugar, esta situación, afianza la integración socio-cultural que va más allá de lo comercial y lo político - territorial en esta escala fronteriza.

La frontera complementa las distintas relaciones entre sus habitantes, en el lugar no se desconocen ni de un lado ni del otro, simplemente se identifican como ciudadanos de la frontera colombo – venezolana Táchira – Norte de Santander que han utilizado por años los pasos de los puentes internacionales y que han generado a lo largo del tiempo compartido, vínculos históricos.

También debe señalarse, que la integración es compleja motivada por encuentros recurrentes, los que han permitido la familiaridad y convergencia entre sus pobladores, siendo un solo espacio, una manera singular y similar de vivir y de comportarse.

Esto se relaciona con importantes costumbres y culturas, conjuntamente en situaciones habituales y flujos intensos que desdibujan y desfragmentan trazos políticos y sociales, presentándose nuevas reconfiguraciones que dominan a sus grupos y por supuesto sus entornos, de esta manera han creado sólidos patrones que evolucionan y se fortalecen día a día.

La integración, es parte importante en la frontera, sus residentes contribuyen a este contacto permanente y hacen que la movilidad fronteriza, le otorgue universalidad a los desplazamientos y constituya un rasgo ineludible; en la actualidad, el ser humano se desplaza de acuerdo a la necesidad y la capacidad de movimiento, siendo esto complejo, por la diversidad de factores que se encuentran inmersos, porque la estructura se plasma de forma natural en el tiempo, lugar, así como también en la población.

Es importante decir, que para estas localidades no existen barreras, solo creen en la unión, la fraternidad, las oportunidades, la vecindad y simplemente, la convivencia de localidades que están divididas solo por puentes que en este caso son los pasos internacionales entre Colombia y Venezuela.

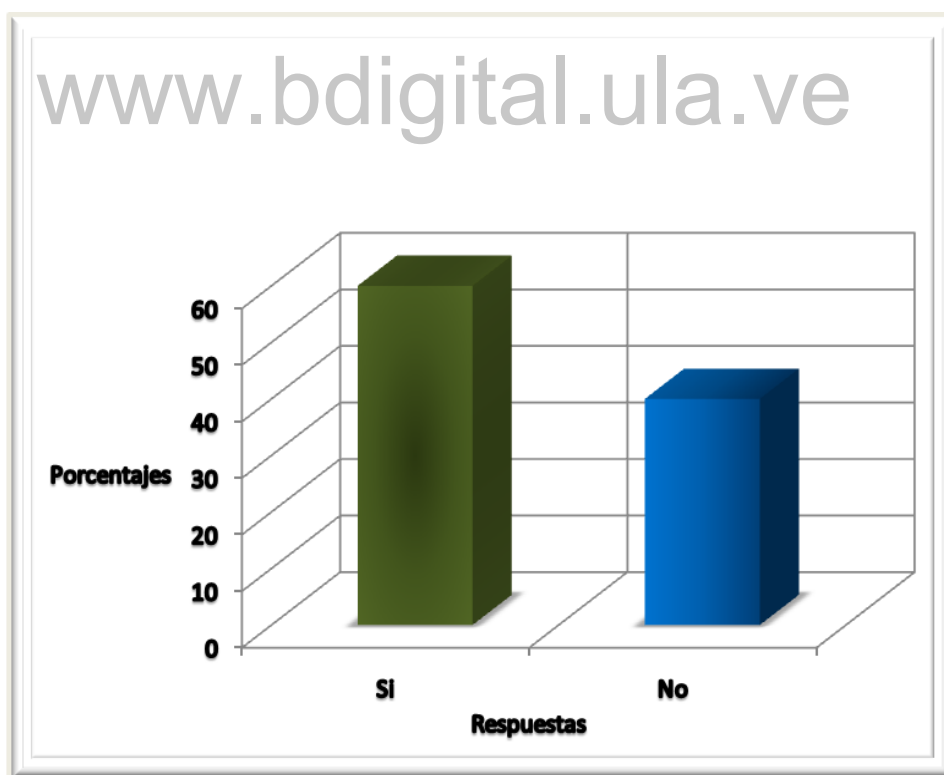
ITEM Nro. 8 Al igual que usted ¿Su entorno familiar se moviliza a través de esta frontera hacia Venezuela?

Cuadro N° 15

Respuestas	F	%
Si	60	60
No	40	40
Total	100	100

Gráfico N° 8

Su entorno familiar se moviliza por esta frontera hacia Venezuela



Fuente: Elaboración propia. (2009).

En la frontera Táchira – Norte de Santander existe una situación importante que es la movilización de todo el grupo familiar para cubrir obligaciones diarias en diversas actividades como: educación, salud, compras, trabajo, ocio; un porcentaje de 60% de los encuestados expresaron que así como ellos, sus entornos familiares, es decir, padres, parejas, hijos, hermanos y primos también se desplazan cotidianamente por la frontera.

En el lugar, se observa fácilmente muy temprano en la mañana o al mediodía a padres que acompañados de sus hijos en edad escolar, se movilizan por los puentes internacionales para cumplir con sus actividades laborales y educativas de lado venezolano, estos retornan a lado colombiano al finalizar sus actividades formativas.

Otro caso, es donde varios integrantes de un grupo familiar se desplazan para desarrollar una misma actividad en los sectores de carpintería, tapicería y marroquinería.

Un dato importante a mencionar es el desplazamiento por la atención primaria de salud en instituciones venezolanas y las muy comunes en el momento, los Centros de Diagnóstico Integral (CDI), debido a que en la atención no existe diferencia si el ciudadano es venezolano o colombiano, éstos son atendidos por igual, según sus usuarios, lo que fue necesario corroborar (de acuerdo a una visita personal realizada a mediados de septiembre del año 2009 a los CDI de la ciudades de San Antonio y Ureña, para confirmar esta información).

A continuación, le siguen el desplazamiento por compras generales como alimentos, artículos de limpieza y repuestos de vehículos en general que se destacan entre las compras más importantes.

Es de esta forma que los resultados en la encuesta demuestran en general que los habitantes de la zona fronteriza específicamente la población

del Norte de Santander, se moviliza a lado venezolano por causas en su sociedad como: ámbito educativo, familiar y económico, que son los más representativos en su estructura social.

Lo que constituye en general factores que intervienen para que se dé la movilidad cotidiana circular, apoyándose en la estructura mental de los individuos, la herencia social y la integración socio-cultural desarrollada en la frontera.

Dado este contexto, se presenta a continuación el estudio de caso de siete personas encuestas que cruzan la frontera a diario, para realizar las actividades anteriormente mencionadas y que amablemente después de conversar con ellas permitieron que se les acompañase a su lugar de trabajo para relatarnos su cotidianidad en la frontera.

4.3 Determinantes de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander.

4.3.1 Estudio de caso

El estudio de caso es considerado la indagación o el examen de un ejemplo de acción, permitiendo recabar datos de incidentes y hechos específicos de manera selectiva, tomando en cuenta las intenciones, formas y comportamientos de los diversos actores sociales, logrando que el que realiza el seguimiento, capte e intérprete los diferentes elementos entorno a una situación central, al respecto Walker (1983) puntualiza que es simplemente conseguir nuevos esquemas y describir sus idiosincrasias.

De acuerdo a Ragin (1992), señala que una de las maneras de concretar en un estudio de caso, es que este puede ser encontrado o construido por el investigador, como una forma sugerida por la misma naturaleza de la investigación.

En el presente estudio, el método partió de un ejemplo complejo que es la movilidad cotidiana circular, que es considerada como un todo en su contexto, y se basó en la comprensión en conjunto (holístico) de dicho ejemplo, a partir de la descripción y el análisis detallado.

Este proceso permitió estudiar un caso simple, que al mismo tiempo se enriqueció al ir más allá de la experiencia descrita, debido a que el modo visual también suministró aportes, que en este particular facilitaron la reflexión, la exégesis final y los aportes teóricos del estudio.

Igualmente, se utilizó esta técnica por ser adecuada para indagar, analizar y describir la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander, estudiar sus interrelaciones y contextos naturales, puesto que reflejó particularidades y matices que ningún otro método realizado antes le proporcionó a la investigación.

4.3.2 La selección para el estudio de caso:

El movimiento por los puentes internacionales Simón Bolívar (San Antonio) y Francisco de Paula Santander (Ureña) representa la configuración de un espacio territorial, pero si además, se toma la frontera como ese escenario central, los resultados suelen ser aún más interesantes.

Para el estudio de caso, el procedimiento se hizo bajo la selección de siete (7) de las personas encuestadas en los puentes internacionales, por ser el lugar apropiado para dicha elección, la finalidad concreta, observar sus

interrelaciones en la frontera, el proceso de movilidad, además de sus contextos habituales.

En este proceso de diálogo, los protagonistas accediendo amablemente a participar del estudio, asimismo, en su momento dieron a conocer que cruzan la frontera por diversas motivaciones entre ellas la laboral, expresaron además que como ellos existen más personas allegadas que de la misma forma cruzan a diario para trabajar en empresas de lado venezolano, en las cuales tiene la misma condición, “trabajadores colombianos” provenientes del Norte de Santander (Colombia) y se les prefiere por su nivel de responsabilidad y calidad en su trabajo.

Para todos ellos, cruzar la frontera diariamente forma parte de su vida social, económica y familiar; laboran en empresas como: (IDERNA DE VENEZUELA C.A,) que es una compañía especializada en balanzas, romanas, basculas, pesas, y sistemas de pesajes, y la segunda empresa es (CARROCERIAS ANDINAS C.A), que se dedica al diseño, fabricación de carrocerías para unidades de transporte colectivo urbano y extraurbano de diferentes modelos.

En sinopsis, siete personas que con sus experiencias exteriorizan qué significa la frontera Táchira – Norte de Santander y por supuesto la movilidad cotidiana circular; cruzan a territorio venezolano día a día por la mañana y retornan a sus lugares de origen (hogares) en horas de la tarde, luego de finalizar sus actividades; sus diferentes rutinas se señalan a continuación:

CASO 1:

Se trata de un caballero, de 24 años de edad, nació en una población cercana al aeropuerto internacional Camilo Daza, vive actualmente en la

Av.5 con calle 23 en San Mateo, Área Metropolitana de Cúcuta; apenas cuenta con el sexto de grado de instrucción, vive en pareja y tiene una hija de tres años; define la oportunidad de cruzar la frontera hacia Venezuela como la fuente para las oportunidades laborales.

Manifestó en la entrevista que así como él, varios de sus amigos y familiares: hermanos y primos lo hacen, debido a que en su ciudad no existe la amplia oferta de empleo como lo hay al otro lado de la frontera, ya cruzar forma parte no solo de una necesidad económica, sino de un patrón que se repite generación tras generación en su caso particular.

Relata que el colombiano le gusta trabajar del lado venezolano, él se desplaza por diversos motivos entre ellos el económico, y actualmente labora como vigilante privado con turnos rotativos de doce (12) horas en IDERNA DE VENEZUELA C.A, con una antigüedad de tres años, mismo tiempo que tiene cruzando la frontera a diario, no ha trabajado en ninguna otra empresa de San Antonio o Ureña antes y dice que con la experiencia vivida lo seguiría haciendo, al profundizar en la entrevista, conversa que se desplaza en moto desde su casa hasta su lugar de trabajo por ser muy módico y rápido, además, que tiene familiares residiendo en San Cristóbal, Valencia, Caracas y Apure.

Habla de la frontera solo como una división de dos países hermanos, un lugar tranquilo donde existen relaciones sociales amenas, buen trabajo y diferentes oportunidades que le permite satisfacer sus necesidades económicas; igualmente le da la facilidad de poder comprar productos más baratos como las carnes y útiles personales, hace énfasis que cuando desea cruzar la frontera en su moto con esos artículos vive la arbitrariedad de la Guardia Nacional.

Manifiesta con enojo que “Muchas veces se pasan de maraca, exigen mucho y molestan a cada rato”, pero a pesar de estos inconvenientes; su vida cotidiana se desenvuelve con relativa normalidad en la empresa y en su

lugar de residencia, esta resulta ser tranquila, igualmente expresa que en la frontera no existen diferencias porque las relaciones socio - culturales son muy parecidas; en general las personas se caracterizan por ser amables y colaboradoras.

CASO 2:

Un colombiano, nacido en Barraquilla, cuenta con 45 años de edad, se desplazó a la ciudad de Cúcuta hace ya 11 años, motivado por un amigo local, actualmente se residencia en Av. 10 # 10-53 Barrio El Llano, Cúcuta, es bachiller y labora en IDERNA DE VENEZUELA C.A en el de Departamento de Servicio de Mantenimiento y Reparaciones desde hace cinco (5) años; cruza la frontera a diario desde hace diez (10) debido a que anteriormente laboró en Carrocerías Andina, Intercar y Carrocerías Táchira; comenta que en todos los lugares donde ha trabajado le ha gustado por todos los beneficios que se les ofrecen a los trabajadores.

Su vida ha cambiado desde que se desenvuelve en la frontera, la define como un lugar “diferente” practicando la movilidad cotidiana ha logrado intercambiar costumbres y compartir, aprendiendo de ambos lados de los límites políticos, dice no tener familiares en Venezuela pero sí una gran red de amigos.

Su día a día transcurre naturalmente entre su casa y el trabajo, se desplaza en transporte público (Expresos Trans Oriental) con cuatro de sus cinco hijos que cruzan la frontera para estudiar en Ureña, reseña que debe tener un poco de paciencia, debido a que se les hace difícil conseguir asientos por la cantidad de personas que desde muy temprano realizan su

misma rutina. Menciona que su quinto hijo se queda en Cúcuta porque estudia en la Universidad.

Otro punto importante para acotar es que “no usa los servicios de salud” de lado venezolano, por pensar que “Hay muchas necesidades en la comunidad fronteriza” debido a que existen problemas que no son solucionados por los gobiernos centrales, siente a la frontera como un lugar olvidado, y se resiente porque allí trabaja, vive y estudian sus hijos.

Refleja la facilidad de realizar sus compras generales con los comunes cesta tickets y que ha tenido que buscar otras alternativas para llevar sus artículos a Cúcuta, cancela para pasar por trochas (*son pasos ilegales realizados por la población para evadir los controles formales de los oficiales adscritos en la frontera*), esto se hace porque con los controles ejercidos por la Guardia Nacional, pronuncia: “A veces se sobrepasan y molestan demasiado a las personas que llevan sus bienes para consumo propio” también no entiende por qué “los colombianos son catalogados todos de contrabandistas si su caso es que trabaja de lado venezolano y con el sudor de su frente mantiene su familia, como para que tenga que soportar las irreverencias de personal adscrito a la custodia de la frontera”.

CASO 3:

Es una dama que nació en Cúcuta, con nacionalidad colombiana, cuenta 35 años de edad y tres hijos que estudian en Cúcuta, tiene familiares y amigos que han probado suerte y viven en Caracas, Barquisimeto, Guarenas y Mérida, vive en la actualidad en la Av. 21 A # 12-32 Barrio Cundinamarca, con nivel de estudios universitarios, labora igualmente en IDERNA DE VENEZUELA C.A.

Es una profesional que cuenta con un año y nueve meses de desempeño laboral como asistente contable en la empresa mencionada, mismo tiempo que tiene cruzando la frontera a diario en transporte público, no ha trabajado en ninguna otra empresa de la zona ni en San Antonio; anteriormente laboraba en Cúcuta pero con la escasez de trabajo para profesionales, decidió explorar con éxito al otro lado de la frontera, dice que la oportunidad laboral le fue brindada en esta empresa y se siente satisfecha porque trabaja en lo mismo que estudio.

De la zona dice que es un lugar netamente comercial en donde se benefician ampliamente las áreas limítrofes, además le gusta por la diversidad cultural, es gratificante la amabilidad y el tipo de vida, menciona que en el sitio "existe un verdadero contacto social y cultural" un espacio que merece la atención de los gobiernos de Caracas y Bogotá.

Agrega que "No es posible que esta zona tenga los problemas que tiene como la escasez reinante de alimentos que golpea diariamente a la población" y que "las autoridades no conocen que significa y lo que representa la frontera Táchira – Norte de Santander". Dice que los problemas son tales que "no existe punto de comparación entre los servicios de salud de Ureña y los del área metropolitana de Cúcuta".

Manifiesta su preocupación pues en la actualidad existe intranquilidad por los problemas políticos entre gobiernos, que día a día afectan a la frontera y a la movilidad, además esta situación no debe ser posible, por lo que "A diario dependen una de la otra", se siente ansiosa por la situación del tipo de cambio, ya no es competitivo, habla de "que sería muy bueno que éste mejorara para que las dos economías dieran un cambio favorable para las dos naciones y por supuesto los habitantes que como ella buscan mejores oportunidades en la zona de frontera, con la adquisición de productos como las carnes, el pollo, jamón, queso y elementos de aseo personal y limpieza a mejor precio.

Finaliza su corto relato con que “cuando necesito pasar artículos por el puente se me han presentado inconvenientes, en algunas ocasiones se cometen arbitrariedades, aunque no todos los destacados allí son iguales, unos son amables y permiten llevar nuestras bolsas sin problemas”.

CASO 4:

Es un trabajador de 42 años colombiano residente en la Av. 9 # 9-85 Centro de Cúcuta, oriundo de Barrancabermeja, Bachiller de profesión pintor con 6 hijos que estudian en Cúcuta, manifiesta que le gusta más el nivel de educación colombiana; se desplaza en moto hacia su lugar de trabajo IDERNA DE VENEZUELA C.A en el cual tiene un año laborando como pintor especializado de piezas.

Trabajó anteriormente en la empresa “Metálicas Goncar” por espacio de un año, dicha empresa se especializa en mobiliarios para negocios y oficinas, así como también en carrocerías y accesorios para camiones, desempeñándose en el mismo cargo “pintor”.

Cuenta con familiares que emigraron de Colombia a Venezuela específicamente a Barquisimeto, expresa que nunca se iría de la frontera, “es diferente vivir aquí” se siente colombo-venezolano aunque no tenga documentos venezolanos debido al intercambio que vive a diario, se ve golpeado por los problemas de escasez y afectado por el tipo de cambio.

Expresa que no puede comprar en Venezuela todos los artículos que necesita con los cesta ticket porque no hay variedad ni cantidad, compra solo las carnes en Ureña, además opina que “según el gobierno no tienen derecho a comer, la frontera es solo contrabando y no se ve la realidad, porque también es una zona de trabajo y de progreso.

Por consiguiente se ve en la obligación de cambiar su sueldo de bolívares a pesos colombianos, el tipo de cambio no le beneficia, guarda silencio por un instante y manifiesta que “sería muy bueno que el Bolívar subiera para adquirir mayor cantidad de productos en Colombia, porque cuando desea llevar diversos productos la Guardia Nacional le molesta demasiado”.

CASO 5:

Es un venezolano de 29 años de edad, nacido en Los Teques, Estado Miranda y con su núcleo familiar paterno y materno que reside en Caracas actualmente, por lo que este caso es especial; fue inusual al momento de aplicarle la encuesta, por ser una persona con acento y nacionalidad venezolana viviendo en Cúcuta; por lo tanto en una conversación aceptó formar parte de este estudio, está casado con una colombiana, tiene un hijo y manifiesta que desea que estudie en un colegio colombiano, además posee estudios universitarios.

De su experiencia manifiesta que le gusta la frontera para vivir y trabajar además que conoce la normativa de los dos países; labora en Carrocerías Andinas C.A, desde hace ya cinco (5) años, como supervisor de la línea de producción de piezas en fibras de vidrio, desde que se desplazó desde su natal Miranda ha trabajado allí y no lo ha hecho en ninguna otra empresa de la localidad.

La movilidad diaria a través de la frontera lo realiza en moto, lo hace por motivos laborales, expresa que en Colombia le ha sido difícil conseguir un empleo estable, no le gusta la manera de trabajar allá ni del patrono, se describe a sí mismo trabajador y responsable; habla de la frontera como una

franja que limita a dos países, y en su imaginario es una barrera creada por el hombre, pero la realidad que ha vivido durante estos cinco años es que: “No se hace mucho énfasis en la nacionalidad y que en la frontera se lleva una relación fraternal que no es vista en ningún otro lugar”.

De la misma manera opina que: “en la actualidad en la frontera se vive el estrés de los problemas políticos entre los Jefes de Gobierno” asimismo “El problema cambiario perturba ya sea que se trabaje o no en Ureña o hasta en el mismo país” realiza sus compras en Venezuela pero debe hacer milagros para conseguir todo lo que necesita y aún más para llevarlos a su casa en Cúcuta, aunque está claro en decir “que los controles en la frontera son necesarios”.

CASO 6:

www.bdigital.ula.ve

Es un colombiano que nació en Cúcuta y tiene documentos venezolanos, goza de la doble nacionalidad: colombo-venezolano” es criollo “Veneco” a sí mismo se define y expresa que es la palabra indicada para el termino, así son llamados tanto en el Norte de Santander como en Ureña y San Antonio.

Tiene 61 años de edad, posee estudios universitarios es Administrador Público, labora en Carrocerías Andinas C.A desde hace 17 años como Jefe de Almacén, y tiene más de ese tiempo cruzando la frontera a diario, porque antes laboró en Intercar C.A. se siente además muy agradecido porque nunca le ha faltado el trabajo lo que le ha permitido sacar adelante su familia, tiene dos hijas que actualmente estudian en las universidades (Libre y Francisco de Paula Santander) respectivamente, además cuenta con familiares en San Cristóbal y Caracas.

c.c Reconocimiento

Su rutina común de movilidad cotidiana a través de la frontera es por trabajo y por comercio, el desplazamiento lo realiza en carro propio y cuando ha tenido problemas para comprar gasolina en alguna estación de servicio en Ureña se desplaza en transporte público, hace mención a que cuando utiliza su vehículo no tiene ningún tipo de problemas en su movilidad diaria, puede llevar los artículos que desee sin restricción.

La frontera significa “un lugar para comerciar que es lo natural y más cuando estas dos naciones son hermanas, comparten una historia, una cultura, una realidad que desde afuera los gobiernos se niegan muy en el fondo a aceptar, hace referencia a que se deben mantener buenas relaciones, debido a que la frontera necesita atención por ser una zona productiva, y que merece más desarrollo”.

En cuanto al cambio que le favorece en muchos productos a pesar de que su sueldo es en Bolívares, pero desea que la situación mejore porque la zona en lo que va de año (2009) se ha visto muy afectada por esta situación, ya a muchas personas no les alcanza para cubrir sus necesidades.

CASO 7:

Una colombiana nacida en Cúcuta, Norte de Santander con 24 años de edad, con estudios universitarios, labora desde hace 4 años como Asistente de Gerencia en Carrocerías Andina C.A. cruza la frontera diariamente en moto por motivos laborales, aunque al finalizar el día aprovecha para realizar actividades como las compras de alimentos, medicinas, entre otras;

Manifiesta que no ha laborado en ninguna otra empresa de la localidad, no cuenta con familiares en lado venezolano pero sí con una

amplia red de amigos, es soltera y no tiene hijos, no utiliza los servicios de salud de lado venezolano, habla de la frontera como un lugar importante porque representa el origen de sus ingresos, y de acuerdo a su nivel le resulta competitivo ganar en Bolívars, expresa que ganaría menos laborando en Colombia por un cargo igual, además manifiesta que tendría que trabajar más.

Opina de la frontera que es un lugar precario, que le falta mucho desarrollo para el nivel de ingresos por el comercio, industria y servicios que posee. Hace énfasis en: “Los gobiernos regionales y centrales no se preocupan por la población de frontera, la economía cada vez tiene menos posibilidades para satisfacer al pueblo más allá de las necesidades básicas”, esto afecta de manera directa a la movilidad cotidiana y más con el tipo de cambio existente.

Enfatiza que los controles a los ciudadanos colombianos son “injustificados, irrespetuosos, y más aun cuando la mayoría del personal, por lo menos en la empresa que ella labora es netamente colombiano y que cruza la frontera a diario para trabajar dignamente, toda esta gente que viene a Venezuela ayuda al progreso de la zona, y más aún cuando la mano de obra que se prefiere en estas empresas es la colombiana por ser especializada.”

En base a lo mencionado anteriormente, se recalca que la movilidad define las poblaciones, configurando el territorio ocupado por el ser humano que basa su existencia en la necesidad de un movimiento cotidiano circular, con situaciones rutinarias que conforman sus espacios de vida, siendo la movilidad un instrumento para satisfacer las necesidades.

Desde este enfoque, las personas que laboran de lado venezolano son mano de obra calificada en distintas áreas y profesionales universitarios que cruzan la frontera por la carencia de empleos de lado colombiano, por lo demás, les gusta laborar en Venezuela por ser el trabajo más sencillo, sus

patrones son más considerados, enfatizan en conjunto lo sociable que resulta cruzar y compartir de lado venezolano.

En todos los casos de las personas que se entrevistaron, al comparar ambos países expresan que trabajar en Cúcuta resulta mucho más difícil y por mucho menos dinero y que aunque el cambio Bolívar-Peso se encuentre en desventaja, sigue siendo productivo venir a Venezuela.

Es importante recalcar que cerca del 80% de los trabajadores en la frontera de lado venezolano son colombianos, debido a la carencia de mano de obra especializada, se les permite laborar sin importar que no posean ningún tipo de documentación venezolana, manifestaron en general que es muy beneficioso el cesta ticket, por permitirles comprar alimentos en Ureña, así como también otros tipos de productos.

De los controles en los puentes internacionales, manifiestan algunos que la Guardia Nacional destacada resulta un tanto irreverente cuando se desea pasar con paquetes o bolsas en mano, de manera peatonal y si va en autobús debe cancelar en efectivo para que se le permita llevar sus artículos.

La crítica es que en los últimos meses se han incrementado los controles, cuando hacen sus compras quincenales o mensuales simplemente cancelan para cruzar por los caminos verdes a un caletero que les ayude con el manejo y transporte de sus bienes.

Esto resulta ser para los habitantes de la frontera una situación candente, aunque también les permite burlar los controles exhaustivos de los agentes fronterizos fácilmente.

Como cierre del presente estudio de caso, la tesista hace mención que todos los testimonios arriba mencionados son verídicos y narrados como fueron expuestos por sus protagonistas, por si lo relatado anteriormente resulta susceptible a los lectores.

4.4. Una reflexión

De acuerdo a lo encontrado en la frontera Táchira – Norte de Santander, se insiste que la población posee controles informales, que han sido instituidos y son normas claras, precisas y viables en su sociedad; este lugar resulta ser diverso, amplio, generoso, rico en situaciones específicas y particulares para estudio, sus poblaciones, conforman un eje diferente y único, donde su crecimiento demográfico hace referencia a cambios evolutivos y constantes.

Se precisa igualmente, que la movilidad en ese lugar significa accesibilidad, oportunidad y adscripción territorial, donde las potencialidades son indispensables para el sustento local. Es importante acotar que la encuesta permitió entender la experiencia geográfica, económica, laboral y familiar, además de visualizar y conocer en cifras, los estimados de la movilidad cotidiana circular y su dimensión.

Esto contribuyó, a la apertura empírica del conocimiento que se requería alcanzar, para posteriormente, apoyarse de ello y a continuación realizar los conteos por los puentes internacionales, donde la experiencia fue sorprendente e inesperada, al conocer y experimentar los niveles y tipos de movilidad cotidiana.

Se demuestra con ello, que los puentes internacionales (Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander) resultan ser un punto de encuentro para miles de personas que demuestran con sus desplazamientos que la frontera no duerme. Su consistencia, es el intercambio, el contacto, la permeabilidad, la vinculación social, cercanía, intereses, costumbres, necesidades, entre muchas otras. Si se le puede dar a esto una explicación natural y simple, sería claramente una acción social, que en la sociología, es nada más el

producto de la estructura general instaurada, desarrollada y heredada de los habitantes.

Allí, la confluencia representa la vida, el tiempo, el lugar, la movilidad, la economía, el trabajo, la familia, el ocio, la convivencia y vecindad de pequeñas ciudades, creadas en torno a los límites internacionales que conforman una metrópolis tan importante que a futuro sus repercusiones no se alcanzan a predecir.

Lo encontrado hace referencia a la evolución del territorio; en demografía, conforma el establecimiento de la población y su sociedad así como de los niveles económicos, se recalca que se observó también, que la zona fronteriza, es un módulo demográfico de análisis y de proyección a grandes escalas, para comprender ampliamente en diferentes facetas la frontera Táchira – Norte de Santander.

En analogía, se requiere de estudios continuos sobre estos temas, porque los desplazamientos generan incidencia en menor o mayor grado, dependiendo de la interacción e interdependencia de sus habitantes. Por ende, la movilidad es una condición activa de este espacio exclusivo, donde fácilmente se aprecian sus potencialidades, naturalidad, formalidad, dinamismo, medios y propósitos.

Con estos señalamientos, las magnitudes de la movilidad, engloban los impactos sociales directos, es decir, cambios efectuados en la sociedad que son resultado de procesos históricos, logrando que estos espacios se conecten y determinen sus propias formas y niveles de interacción, en el cual, la movilidad cotidiana circular no es un elemento neutral.

Eso, se vio reflejado en el estudio de caso desarrollado, apoyándose, en que el territorio es una zona exclusiva y funcional, en el cual, se determinan espacios de vida, tiempo y lugar con los diferentes desplazamientos; aquí, las personas involucradas hacen parte de sí, las dinámicas de movimiento a través de la frontera por cualquier medio para

alcanzar recursos económicos, siendo decisivo para la evolución y convivencia de estos espacios fronterizos a lo largo de los años.

De los datos recolectados, se afirma, que la frontera Táchira – Norte de Santander se ha articulado en el tiempo, convirtiéndose en el motor más sencillo de la integración entre Colombia y Venezuela, donde los vínculos no representan las grandes rondas de negociación binacional, ni los encuentros suntuosos de sus Presidentes.

Esta interacción, es simplemente el encuentro más natural, homogéneo y cotidiano, que se ha desarrollado entre sus ciudadanos, donde lamentablemente, sus gobiernos tienen, ejercen y despliegan acciones de acuerdo a perspectivas muy diferentes, que golpean consuetudinariamente a estas localidades.

La realidad es que la zona fronteriza Táchira – Norte de Santander manifiesta en su actuar diario que la movilidad cotidiana circular es un fenómeno que interconecta, amplifica y unifica los espacios a los lados del límite político, al desdibujarlo imaginariamente con los continuos desplazamientos.

El futuro de la movilidad cotidiana circular es mantenerse y dilatarse, al igual que la integración socio-cultural porque continuamente se transforma y encuentra sus propias formas de organización, gracias a la inventiva, facilidad, dinamismo y universalidad que caracteriza a esta frontera y a sus residentes.

En síntesis, esta zona, consolida, agiliza y acelera los movimientos, aunque tiene su propia organización que se transfigura y adapta continuamente; pero a pesar de ello es un lugar vulnerable políticamente, por lo cual se presenta la necesidad de darle mayor interés gubernamental, donde el encuentro, el dialogo y la negociación, facilite la comprensión de la relación de convivencia y vecindad que existe.

CAPÍTULO V

LOS FACTORES QUE ORIGINAN LA MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR FRONTERIZA

El concepto de movilidad se encuentra inmerso dentro de una serie semántica, pero lo cierto es que en la frontera Táchira – Norte de Santander representa el arquetipo de la integración social, cultural, comercial y económica, debido a que el habitante local manifiesta le resulta vital los movimientos cotidianos circulares, porque de ello depende su sostén de vida.

Además, la frontera representa el centro de su subsistencia, no son colombianos, tampoco venezolanos, se asumen como ciudadanos de frontera; nacen, crecen, comen, aman y sobreviven en Cúcuta, Villa de Rosario, El Escobal, San Antonio o Ureña, es por lo tanto que todos los días miles de ellos van de un lado al otro de los puentes internacionales que unen a Venezuela y Colombia.

La respuesta a lo mencionado anteriormente es una realidad, los que habitan la frontera estudian aquí y viven allá, otros trabajan allá y pernoctan aquí, o viceversa, incluso hay quienes estudian, trabajan y duermen en un lado, pero en el otro se divierten o encuentran el amor, simplemente conviven en un espacio creado e integrado imaginariamente, eso es lo natural, diferente y único, puesto que para todas estas personas es normal cruzar los casi 500 metros del puente internacional Simón Bolívar (San Antonio) o Francisco de Paula Santander (Ureña) porque forma parte de su cotidianidad.

En referencia a lo anterior, se determina que la importancia de la movilidad cotidiana circular en todas sus formas está enmarcada en un modelo social, educativo, económico y laboral.

5.1 Factores que Originan la Movilidad Cotidiana Circular Fronteriza

En función de los datos obtenidos con la aplicación de la estrategia de investigación enunciada en el capítulo III, se puede precisar que los factores que originan la movilidad cotidiana circular fronteriza, son:

- a) La actividad que realiza la población en el Área Metropolitana Táchira – Norte de Santander.
- b) Los Nexos Existentes (Integración Socio-Cultural) en la frontera Táchira – Norte de Santander.
- c) La dinámica que generan los Sectores Económicos:
 - c.2 El Comercio Internacional
 - c.3 El Contrabando
 - c.4 Motivaciones Laborales (Movilidad Cotidiana Laboral)

Los factores antes mencionados representan el centro y el sostén de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander (San Antonio – Villa de Rosario – Cúcuta - El Escobal - Ureña), allí sus pobladores desarrollan dinámicas sociales, culturales y económicas que inciden directamente en el desenvolvimiento diario de las distintas actividades que permiten la articulación compleja de todos los sistemas, lugares, personas, servicios, políticas, comunicaciones, etc. Desde este contexto, se aprecia la evolución gradual y sostenida de este espacio de frontera, lo que confirma la importancia de los intercambios cotidianos con identidades propias.

a) La Población en el Área Metropolitana Táchira – Norte de Santander

La relación de la movilidad cotidiana circular en la frontera es una balanza que se inclina de acuerdo a las condiciones económicas, sociales y de orden público. Al respecto, se menciona que en el municipio Bolívar (San Antonio), la población es de 65.000 mil personas. Según las estimaciones del último censo realizado en la zona por la Cámara de Industria y Comercio de San Antonio (Información otorgada por esta Cámara en septiembre 2009).

En consonancia, la población del municipio Pedro María Ureña (Ureña) según estimaciones del Instituto Nacional de Estadística (INE), su población para el año 2010 sería de 49.326 habitantes, pero por informaciones proporcionadas por la Cámara, la población supera las 55.000 personas, todo esto solamente por el lado venezolano.

Por el Norte de Santander específicamente Villa de Rosario la población es de 74.980, Los patios 69.967 y Cúcuta 606.150 habitantes en el 2008, según el Departamento Encargado de las Estadísticas en Colombia (DANE), (Información obtenida del Plan Integral de Desarrollo metropolitano de la ciudad de Cúcuta (2008-2011)).

Esto representa que el área metropolitana conformada por las poblaciones aledañas a la frontera Táchira – Norte de Santander es creciente y con ello existe una amplia oferta y demanda de servicios con una amplia red de transporte con circulación fluida en la frontera, debido a que diariamente pasan miles de vehículos llevando y trayendo pasajeros además de mercancías por los puentes internacionales (Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander) que conectan a estas localidades.

El puente Francisco de Paula Santander tiene un largo de 210 metros por un ancho de 7,3 metros; el Simón Bolívar tiene 315 metros de largo, por un ancho de 7,3 metros, ambas estructuras constan de dos carriles, que día a día facilitan el desarrollo socio-económico de las ciudades colindantes y de

la calidad de vida de los habitantes que conforman el área metropolitana fronteriza que se movilizan para satisfacer sus necesidades cotidianas.

Es importante mencionar que los municipios del Norte de Santander, presentan continuamente graves problemas en materia de empleo y generación de ingresos, (Información obtenida del Plan de Desarrollo del área metropolitana de la ciudad de Cúcuta), conllevando la movilización diaria a territorio venezolano (San Antonio – Ureña) de gran número personas a realizar diferentes actividades en los sectores formales e informales.

Unos cruzan regularmente para laborar en pequeñas y medianas empresas de confección, textiles, tabaquería, marroquinería, transporte y mantenimiento mecánico, además se encuentra la demanda de actividades del servicio domestico, comercio y sus servicios conexos; el sector industrial y azucarero es otro de los fuertes en esta área de frontera.

De la misma manera se desplazan un gran número de personas para realizar actividades económicas informales, relacionadas con la frontera, y otras motivadas al contrabando de víveres, gasolina, línea blanca de hogar, línea marrón, productos de limpieza y aseo, etc.

b) Los Nexos Existentes (Integración Socio-Cultural) en la frontera Táchira – Norte de Santander

La zona de frontera ha desarrollado a través del tiempo unos vínculos extremadamente fuertes, el escenario fronterizo Táchira – Norte de Santander fue, es y será socialmente maleable y poroso, convirtiéndolo en indispensable para la observación de distintos comportamientos sociales en el que sus habitantes han sido los protagonistas de esta historia que hoy se puede percibir.

El pensamiento es el resultado que se ha arraigado en las historias locales, el conocimiento sobre el territorio, la vida, los ancestros, se traducen en alternativas vitales a nuevos contextos socioculturales, enriquecidos por la convivencia y la vecindad que deriva en la integración fronteriza.

En esta unión se encuentran valores, costumbres, idioma, las enseñanzas que los abuelos siempre han pasado a los jóvenes, es decir una especie de herencia social que trasciende y se adapta en el tiempo. Lo interesante es que parte del legado es la movilidad cotidiana circular que se ha convertido en la señal de identidad de esa sociedad y se considera la fuente para alcanzar mejores oportunidades y calidad de vida para sus habitantes.

Allí se percibe que grupos familiares se desplazan por los puentes internacionales consintiendo que reine la interdependencia y complementariedad, debido a que la movilidad cotidiana circular es enriquecida por las personas, y con ello la economía, el trabajo, la distancia y las redes sociales, permitiendo una evolución constante en las formas de vida.

Esta situación, le permite a esa sociedad que viva en un Estado continuo de transición, ambivalencia y tensión, lo que significa pertenecer a una cultura o culturas subalternas, pero lo resaltante es que todo se reduce a hablar de flujos, distancias, cuotas, redes y últimamente de sostenibilidad.

La frontera es una especie de enclave para la movilidad cotidiana circular en todas sus formas, debido a que la triangulación San Antonio, Villa del Rosario, Cúcuta, El Escobal, Ureña que en conjunto conforman un territorio espacial y particular, que sus propios habitantes han llegado a mencionar como un tercer espacio imaginario con características y desarrollo propio, creando condiciones especiales.

Sus habitantes están muy lejos de importarles los gobiernos centrales, pero si desean que estos tomen decisiones que no afecten su espacio

fronterizo, debido a que las relaciones allí son interdependientes, lo que ocurre de un lado influye directamente del otro punto de la frontera.

Este enclave se fortalece gracias a la movilidad cotidiana circular, la cual, afecta enormemente la estructura imaginaria fronteriza y desarrolla sus propias redes que es lo que matiza a la frontera con su originalidad.

En la experiencia observada, se comprobó que el colectivo de la movilidad es desarrollada por individuos de diversas edades, además, que los nexos son fuertes porque muchas personas que viven de lado colombiano tienen familias de lado venezolano y viceversa.

En la frontera también se detalla la diferencia existente de esa sociedad en particular con las que se encuentran a su alrededor, con ciudades aledañas como: Rubio, San Cristóbal, Colón, Delicias por el lado venezolano y Pamplona, Ragonvalia, Betanía por el lado colombiano.

Esta diferencia existente en la sociedad fronteriza la hace autónoma, con intereses particulares y propios puntos de vista que con los fluidos contactos entre sus habitantes, la han convertido en una elite fronteriza importante.

Existe una construcción única del lugar, su analogía y el sentido de lo que significa el espacio es lo que interesa allí. Hablar de frontera es ir más allá de la delimitación fronteriza y la definición de territorios nacionales expresadas en las formas de control y el ejercicio de soberanía.

Es poner en discusión las relaciones históricas, sociales, culturales, territoriales, económicas y hasta geopolíticas que apuntan a espacios y tiempos que según sus habitantes no han sido considerados en su complejidad por los Gobiernos Centrales.

Es obvia la relación desarrollada va más allá del límite o inclusive más allá de las fronteras nacionales. Su realidad es que comparten tradiciones, territorios e identidades donde se tejen enlaces que construyen nuevas fronteras por la convivencia de las poblaciones involucradas en la

cotidianidad y circularidad existente que promueve transformaciones de su estructura.

A escala binacional, se generan nuevas formas de relación particular, su grado de fluidez y los cambios generales en el tiempo se reflejan en la intensidad de la movilidad, un dato curioso es que el 85% de los vehículos registrados en la ciudad de Cúcuta llevan placas venezolanas, buena parte de la población tiene cédula venezolana, y la frontera es un sitio donde converge un mundo paralelo: el formal con el informal y de contrabando, es por lo que las culturas y las identidades están atadas a un espacio, una herencia social, una identidad, una economía que se fortalece cada vez más gracias a la movilidad cotidiana circular.

c) Los Sectores Económicos

c.1 El Comercio Internacional

La realidad es que el 70% del comercio entre Venezuela y Colombia, se moviliza por la frontera Táchira – Norte de Santander, esto indica lo fundamental e indispensable para ambos Estados la dependencia de esta exclusiva área geográfica.

Según Cavecol, las exportaciones de Colombia hacia Venezuela en el primer semestre del año 2009 fueron de 2620 millones de dólares. Aunque ello significa una desaceleración del comercio Binacional debido a una reducción de las exportaciones de Colombia hacia Venezuela, pero aun así estas cifras dinamizan la movilidad cotidiana y la economía en la triangulación fronteriza San Antonio - Villa de Rosario – Cúcuta – El Escobal - Ureña. Lo que favorece directamente a las relaciones fronterizas y con ello a la movilidad cotidiana circular.

Se menciona que para los seis primeros meses del año 2010 esta situación se ha visto afectada por la caída drástica del comercio, Según Cavecol, el intercambio comercial ha descendido alrededor de un 70%, afectando el desarrollo económico de la zona. La situación es preocupante porque esto se debe a las debilitadas relaciones diplomáticas en los últimos meses entre Colombia y Venezuela.

Estos escenarios perjudican a las relaciones bilaterales golpeando directamente al sector comercial de la frontera, creando incertidumbre entre sus habitantes, cerrando operaciones que son indispensables para su día a día, afectando así la dinámica natural que caracteriza a la zona Táchira – Norte de Santander.

Esta zona presenta en situaciones normales, relaciones complejas en términos económicamente hablando, debido a la importancia que tiene la zona geográfica y su ubicación estratégica, a estas razones se le adjudican que los niveles comerciales que se manejan son interesantes, algunos datos atractivos enfatizados son los que representa que 40.000 toneladas de mercancía mensual ingresen solo por la aduana Principal de San Antonio, con ello se estima que pasan unos 60.000 kilos de mercancía por hora en un día normal.

Es resaltante mencionar que entorno al comercio según la Licda. Isabel Castillo Presidente de la Cámara de Industria y Comercio de San Antonio, aproximadamente 340 empresas entre San Antonio y Ureña prestan servicio en actividades relacionadas: 30 almacenadoras, 190 agencias de aduanas y 120 en transporte de carga internacional, sin contar con servicios conexos, que generan alrededor de unos 7000 empleos directos formalmente, y unos 12.000 indirectos en lado venezolano, únicamente en sector comercio.

Al mismo tiempo, solo en el transporte se generan 2000 empleos; estas empresas de servicios permiten alcanzar el intercambio, dando una

formalidad económica, pero también sirve de pilar y motor económico para generar y provocar a su vez otro tipo de economía local interesante y con cifras impresionantes en el mundo informal.

Esta formalidad económica ha motivado la dependencia de Colombia del combustible de Venezuela y este último de la industria textil, marroquinería, manufacturera, plásticos, alimentos procesados, y hasta de electrodomésticos; las condiciones favorecen a los habitantes de la frontera pero también los hace vulnerables, paradójicamente, las poblaciones de la frontera deben gran parte de su crecimiento y desarrollo a la parte económica y al comercio, ello ha aumentado el desenvolvimiento de otros sectores económicos formales que hacen de la movilidad un fenómeno creciente con cifras interesantes.

c.2 El Contrabando

El contrabando, es un factor económico que deja astronómicos dividendos. Es una situación que parece no tener control, en un día normal desde muy temprano en la mañana, cuando parece avivar la frontera que según muchos de sus habitantes expresan que nunca duerme, las avenidas principales que comunican a la ciudades de San Antonio y Ureña con Villa de Rosario, Cúcuta y los Patios las zonas más cercanas a la frontera, se entremezcla la movilidad peatonal con el humo de cientos de vehículos que esperan para ser "ordeñados," requisito indispensable para poder salir de esta ciudad en la frontera venezolana hacia la vecina Colombia.

Es sencillo ver que a la mitad del puente se vea de manera descarada el contrabando de extracción, que atrae desde pequeños escamoteadores a mafias organizadas que trafican enormes cargamentos de alimentos, gran diversidad de artículos como textiles, inclusive electrodomésticos, así como también, hidrocarburos en especial la gasolina; es común ver a los famosos

“campaneros” que son los que alertan a los contrabandistas tanto de lado venezolano como colombiano, del momento más adecuado para la movilización de las diferentes mercancías por los puentes internacionales.

Esta situación a la vez se observa de manera más descarada por los diferentes pasos o trochas del Río Táchira donde contrabandistas y pequeños vehículos de carga que se internan en territorio venezolano y posteriormente retornan a lado colombiano llevando y trayendo mercancías, todas estas personas expresan que son llamados por una rentabilidad apabullante.

A Colombia ingresan productos de diferentes rubros como los: alimentos, manualidades, licores y cigarrillos, materiales de construcción, gasolina; es una situación desbordada y en especial en el último rubro mencionado que según la Licda. Rosa Margarita Niño, (Coordinadora del Programa de Reconversión Laboral de la Cámara de Industria y Comercio de Cúcuta) a territorio colombiano ingresan más de 80.000 litros de combustible diario.

Del total de este producto, un promedio de 30% llega al centro del país y el 70% restante se queda en la zona y los lugares aledaños, esto sustenta a más de 3500 pimpineros mal contados, según un censo realizado por su grupo de trabajo, y en todo el círculo a un número superior de 10.000 familias que se dedican al transporte, almacenamiento, comercialización y expendio del producto.

De igual manera enfatiza que este negocio les genera a los contrabandistas de gasolina una ganancia alrededor de 1700%, y por informaciones de personas involucradas en la venta de gasolina, el precio en el lado colombiano lo tarifican exclusivamente los paramilitares, a los cuales además se les debe cancelar una especie de vacuna por derecho a las ventas del combustible, pero de igual manera, sigue siendo demasiado provechoso este negocio en la frontera.

Este hecho no tendría la misma importancia sin la dependencia que tienen los habitantes del Norte de Santander del combustible venezolano, y si es acompañado por la diferencia de precios de la gasolina entre los dos países; mientras que en Cúcuta (Colombia) el combustible tiene varios aumentos en su precio cada año; por el contrario en Venezuela y por ende en sus ciudades fronterizas San Antonio y Ureña, la gasolina tiene subsidios altos por parte del Estado, además, desde hace más de nueve años su precio no ha cambiado, lo que intensifica y hace atractiva esta práctica.

Otro elemento que afecta son los impasses binacionales, cada vez que existe problemas con las relaciones diplomáticas, aumenta el contrabando en todos los rubros en la frontera, y estos artículos aumentan su precio de lado colombiano, lo que amplían los márgenes de ganancia para sus ejecutores.

En estas proporciones, el problema son las dinámicas de ilegalidad que genera la frontera (contrabando) que además se da por el escaso mercado laboral del lado colombiano, la frontera como estimulante mismo y con ello el ventajoso diferencial cambiario existente, hay que notar que la situación del contrabando es una realidad en la frontera, además se da de acuerdo a la balanza del tipo de cambio que varía de acuerdo a la economía de cada país y así mismo varia la corriente de la extracción.

Lo cierto, es que este fenómeno constituye un factor determinante en el entorno económico, social y cultural del enclave fronterizo, al generar altos niveles de empleo informal con la rentabilidad en la comercialización de los productos contrabandeados.

A su vez, el diferencial de precios constituye un estímulo a las operaciones de comercio ilegal, teniendo en cuenta la rentabilidad y la atareada movilidad que genera la actividad económica respectiva.

c.3 Motivaciones Laborales (Movilidad Cotidiana Laboral)

La movilidad cotidiana circular es un elemento impulsor del empleo y del crecimiento, que en la frontera se desarrolla y avanza con una rotación propia, esto derivado de las ofertas de empleo de lado venezolano y lo atractivo que ha sido siempre para el ciudadano que habita del lado colombiano cruzar la frontera para realizar diferentes actividades.

La movilidad genera grandes concentraciones humanas en San Antonio y Ureña del Táchira, por las diversas empresas establecidas en la zona, así como también, motivada por los miles de empleos indirectos generadores de la economía formal e informal.

La situación se presenta por patrones básicos entre ellos los cotidianos que se acentúan en torno a la misma frontera, allí existe una elasticidad de las fuerzas sociales y laborales, es importante insistir que se generan 300.000 mil empleos directos repartidos entre la zona fronteriza de Colombia: (Villa de Rosario, los Patios, Cúcuta) y Venezuela: (Ureña y San Antonio).

Alrededor del intercambio comercial y solo en territorio venezolano, aproximadamente el 65% de la zona se sustenta del comercio internacional formal y parte del 40% restante se benefician del contrabando de extracción, lo que demuestra lo estratégico de los sectores económicos que estimulan la economía local.

De acuerdo a cifras del año 2007 la masa laboral colombiana que cruzaba la frontera para trabajar en Ureña o San Antonio era de 10.000 personas, según informaciones de la Cámara de Industria y Comercio de Ureña y de su presidente Isidoro Teres.

Al respecto datos más actualizados proporcionados por la Licda. Isabel Castillo (Presidente de la Cámara de Industria y Comercio de San Antonio del Táchira) en Agosto de 2009, cerca de 20.000 personas de origen

colombiano trabajan en el lado venezolano y viven en el departamento Norte de Santander, la situación es que más o menos un 80% de mano de obra colombiana es la que labora en la frontera de lado venezolano porque ser calificada o especializada en la parte textil, marroquinería, tabaquería, confección, construcción, mecánica en los talleres al servicio del mantenimiento del transporte de carga, y otros.

En el caso de Ureña, se señala que es una de las ciudades más activas para la movilidad cotidiana de tipo laboral, debido a que en este lugar, existe un gran conglomerado de pequeñas y medianas empresas de confección textil, de mantenimiento de transporte (talleres), venta de repuestos, está el central azucarero Cazta, que es un ejemplo del trabajo binacional, genera empleo directos a ciudadanos venezolanos y colombianos con una plaza de 2500 empleados solo por dar un ejemplo.

La movilidad cotidiana circular se acrecienta y la laboral se mantiene en torno a tres factores: Territorio, Economía y la Industria establecida en San Antonio y Ureña de lado venezolano que atrae a gran cantidad de colombianos que cruzan la frontera a diario para realizar labores específicas debido a su mano de obra especializada.

Su salario es en Bolívares, realizan sus compras en Venezuela, pero esta situación se ha visto alterada con los intensos controles de la Guardia Nacional, y estos trabajadores se han visto obligados a cambiar a moneda colombiana lo que los mantiene en una situación tensa como ellos mismos expresan, viven de la frontera y su economía se basa de ella. Igualmente está en peligro la situación laboral por el tipo de cambio ya existente y se agrava por la situación y los controles antes de ingresar a los puentes internacionales en dirección a Colombia.

La movilidad cotidiana circular se fortalece cuando el tipo de cambio Bolívar – Peso es competitivo, resulta predominante que el colombiano se movilice a Venezuela a trabajar a que se dé el caso contrario. En la

actualidad, con la divergencia económica que atraviesa Venezuela, el cual afecta al sector productivo y comercial (tanto el legal como el ilegal) ya se han iniciado los despidos y renuncias en la zona de San Antonio y Ureña, debido a la situación del tipo de cambio, pero se agrava con los intensos controles fronterizos.

A pesar de la situación anteriormente descrita, la tendencia de la movilidad cotidiana circular es a mantenerse, porque los que no laboran en los medios formales, lo hacen en los informales, la dinámica se invierte y se manejan nuevas vertientes si la situación del tipo de cambio se mantiene.

5.2 Las Políticas de los Gobiernos Centrales y la Incidencia en la Movilidad Cotidiana Circular Fronteriza

La situación de frontera es una jaqueca para ambos países, debido a que Colombia y Venezuela no establecen líneas de trabajo que se ejecuten fielmente en relación a los problemas fronterizos, por tanto, no se le da la importancia que merece; los gobiernos centrales no entienden que la integración desarrollada en el lugar es de manera natural, única, simple y que va de la mano con las diferentes actividades desarrolladas por la población.

La movilidad fronteriza se ve perturbada, el descontento de las personas locales lo demuestran, existe carencia de control de ambos Estados a los distintos inconvenientes, que de alguna manera su matriz es la movilidad cotidiana circular, porque los lugareños de ambos lados de los límites necesitan día a día cruzar los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander o por los caminos verdes para trabajar, comprar, pasear, estudiar, visitar amigos o familiares en fin, simplemente convivir en un espacio que para ellos es su hogar.

Esto da como resultado dificultades contantes para ambos gobiernos que según ellos, no terminan de remediar, y simultáneamente con las tensas relaciones binacionales, en realidad lo que causan son estragos económicos y sociales que entorpecen aún más la situación con medidas incompetentes, y que afectan a la frontera, al ciudadano común, la economía, la condición de vecindad, es decir, al desarrollo de las actividades propias del lugar.

Las tensas relaciones binacionales preocupan al habitante, debido a que en la calle es usual nombrar a los presidentes respectivos de Venezuela y Colombia, decir que ellos no saben lo que significa en realidad la frontera colombo-venezolana, ni mucho menos la de Táchira – Norte de Santander, ellos solo saben de Caracas y Bogotá, contrabando de extracción y altas cifras de recaudación; además, se insta al dialogo para que arreglen diferencias y dejen a la frontera en paz, para simplemente trabajar y convivir en tranquilidad. Son expresiones de incertidumbres e inquietudes de los lugareños ante las situaciones del día a día en la zona,

Lo real de la situación fronteriza es que se comparte los vaivenes, independientemente de la caída del comercio binacional, las relaciones socio-culturales se mantienen y se mantendrán porque los vínculos son extremadamente fuertes, como lo expresa el habitante “cambia la economía, el gobierno o alguna ley no importa”, lo interesante y habitual es que ellos se las ingenian e innovan con situaciones nuevas que les permita sacar algún provecho.

Se que los controles son aplicados a los transeúntes que deciden cruzar el puente internacional caminando o en vehículos, estos últimos se les aplica la “operación tortuga” control ejercido por los agentes que custodian la frontera de lado venezolano y denominada así por sus habitantes, los cuales son sometidos a requisas por parte de los efectivos de la Guardia Nacional para verificar si llevan hacia Colombia paquetes o bolsas con artículos de primera necesidad de origen venezolano.

Esto les sucede a diario a los colombianos que cruzan los puentes internacionales para realizar diversas actividades en San Antonio y Ureña (Venezuela) y que residen en El Zulia, El Escobal, Los Patios, Villa de Rosario o Cúcuta (Colombia).

Otras de las medidas tomadas por la Guardia Nacional venezolana es sacar el combustible a ciertos vehículos que se disponen a cruzar los puentes internacionales, situación que entorpece el tránsito vehicular y que afecta directamente a la movilidad cotidiana que caracteriza estos espacios fronterizos colombo-venezolanos.

En general, la frontera Táchira – Norte de Santander es un lugar activo e incomparable, por lo cual, basándose en el presente estudio realizado, se determina que existe una condición de sui géneris, es decir, propio de su género y especie, donde ocurren situaciones singulares y excepcionales (algo único en su tipo), con este diagnóstico se concluye el presente análisis porque lo cierto, es que la frontera conforma una triangulación candente donde reina a sus anchas la movilidad cotidiana circular en todas sus formas.

5.3 Reflexión Final

Los procesos de globalización han contribuido para que se extienda la práctica de la movilidad, ésta ha recorrido el mundo, penetrando las fronteras provocando la interconexión de los procesos y factores que permiten la circulación de bienes, servicios, recursos financieros y con ellos los seres humanos.

Los siglos XIX y XX significaron un periodo especial para la consolidación del espacio fronterizo entre Colombia y Venezuela, especialmente Táchira – Norte de Santander, articulándose relaciones que serían fundamentales para desarrollar nexos indisolubles hoy en día. Allí convergen los intereses de habitantes de ambos países, debido a las oleadas

humanas y su vinculación al territorio fronterizo con los intercambios cotidianos y circulares.

La movilidad se puede considerar como un concepto moderno que para la zona de frontera Táchira – Norte de Santander es un fenómeno que significa encuentros que generan transformaciones imaginarias, sociales, territoriales, económicas, donde las barreras para sus habitantes no existen.

Es así que en lo social, hablar de frontera va más allá de la delimitación, todo radica en torno al espacio, tiempo y al habitante, donde la movilidad de un lado a otro del territorio constituye un tipo de convivencia binacional, en el cual su estructura nace de la historia compartida, se mantiene gracias a las dinámicas extendidas y se refuerza con los lazos socio-culturales desarrollados.

Desde el punto de vista imaginario para sus pobladores, en la frontera colombo-venezolana existe un tercer espacio, con un entorno propio y fuertes elites que articulan su interacción, pasando a ser catalogadas ciudades gemelas. Haciendo de este territorio tan particular, un enclave donde los seres humanos generan la movilidad y esta a su vez aporta elementos a su medio, que se introducen sucesivamente de generación en generación.

Es por consiguiente que la movilidad es un reflejo de la estructura colectiva, generando una forma de organización exclusiva porque predomina lo social, cultural y económico por encima de los controles formales (leyes) que definen los territorios involucrados.

La frontera es permeable y la movilidad cotidiana obligada y no obligada la hace aun más. Concibiendo que este sea parte de lo cotidiano y de la realidad de sus habitantes, cruzar los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander es una manera de demostrarlo para desarrollar diferentes actividades: educativas, salud, compras, familiares, y laborales que demarcan el inicio del día a día, así es que la frontera despierta de manera paulatina hacia la dinámica intensa que la caracteriza.

Esta situación se mueve en forma bidireccional y va de acuerdo a la situación económica, tipo de cambio y diversas oportunidades, aunque se ha reflejado que a pesar de la caída drástica del tipo de cambio del Bolívar con respecto al Peso colombiano, la fuerza de trabajo cruza la frontera diariamente, lo que permite concluir que con respecto a lo laboral predomina la dirección Colombia-Venezuela.

Dentro del comercio internacional y las actividades que se desarrollan en torno a esta economía tan importante prevalece la informalidad, sus habitantes son audaces en su desenvolvimiento, porque desde su óptica solo aprovecha las oportunidades y ventajas que esta frontera les ofrece por su condición de vecindad.

Esto ha favorecido en consolidar las relaciones locales, lo que fortalece el espacio más allá de las discrepancias o dificultades de los gobiernos nacionales de cada país, debido a que las relaciones existentes en la frontera han sido, son y lo serán en el futuro.

Es importante tomar en cuenta que las restricciones arbitrarias por parte de las autoridades de la zona afectan la integración y naturalidad de sus habitantes y por ende la movilidad cotidiana circular, por el contrario, se debe tener una mirada reflexiva y crítica sobre los entornos fronterizos colombo venezolanos para fomentar las relaciones en todos sus ámbitos y entender que el escenario actual es el resultado de una evolución social.

La movilidad cotidiana circular es un tema que debe ser abordado de diferentes disciplinas, con su respectivo enfoque orientado a las fronteras, esta representa un núcleo de las relaciones sociales, culturales y económicas dentro de un contexto territorial.

Con los resultados obtenidos, se considera que la movilidad es un factor clave en la frontera en función de la integración social, cultural, geopolítica, espacial que es abordada de manera indirecta en los estudios realizados, por consiguiente, es necesario contar con nuevas investigaciones

además, de información fiable, que permita una visión más clara de la movilidad cotidiana circular en la frontera.

La movilidad en todas sus formas aun presenta una gama de aspectos por explorar, es así que la continuidad de su estudio podrá orientar hacia una mejor comprensión de las realidades fronterizas de la zona Táchira – Norte de Santander.

Sería conveniente realizar una investigación sobre un nuevo factor encontrado en el presente estudio, que es la movilidad intergeneracional que se da abiertamente en esta frontera, por dos razones: la primera permite analizar y contrastar las ocupaciones de los padres y los hijos así como la condición de heredabilidad; la segunda razón: es la transformación imaginaria del territorio fronterizo, demostrándose en lo cultural, sociológico, económico, educativo y laboral: Este representa un argumento interesante de explorar y analizar en este espacio fronterizo, precisamente por su connotación social y su marcada influencia en la frontera.

Es importante la atención por parte de los Gobiernos centrales de Colombia y Venezuela, debido a que la frontera no solo es comercio internacional, contrabando y elevadas cifras en la recaudación; la frontera en realidad es un área atractiva, única y especial, con una gran diversidad para realizar estudios de campo, por lo cual, se debe experimentar de cerca los factores asociados a su entorno y desarrollo, siendo este vital para la economía y la relación de vecindad en general de ambas naciones.

Se considera finalmente que esta zona de estudio se caracteriza por ser interdependiente, lo que representa un núcleo para las relaciones en todos sus ámbitos, es por ello que se deben desarrollar políticas integrales orientadas a su desarrollo, en el que se mencione la movilidad cotidiana circular en todas sus formas.

CAPÍTULO VI

APORTES TEÓRICOS DE LA MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR A PARTIR DE LA FRONTERA TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER

El desarrollo del estudio sobre la movilidad cotidiana circular a partir de la frontera Táchira – Norte de Santander, determinó, que esa actividad diaria, es un fenómeno complejo que se encuentra integrado fundamentalmente, por diferentes dimensiones, como son: 1. tiempo, 2. espacio territorial, 3. actor social, 4. condiciones sociales y económicas.

Esas dimensiones también son valoradas en revisiones teóricas y empíricas en diferentes partes del mundo. En España, es estudiado en (Cataluña, Madrid, además en sus fronteras con Francia y Portugal), México, en el (Distrito Federal, y en su frontera con Estados Unidos), sólo por dar ejemplos, del cual se infieren explicaciones que sustentan cada vez más este comportamiento social en áreas específicas.

Básicamente estos estudios se ocupan de analizar e interpretar la relación entre la movilidad cotidiana de las personas, sus diferentes vertientes, así como también, los sistemas y medios integrados por los cuales los individuos realizan los diversos desplazamientos, todo con el fin, de dar respuestas a las diversas funciones urbanas en un territorio específico y de igual manera dar más definiciones derivadas de experiencias empíricas acerca de la movilidad cotidiana.

En relación, parte de estas exploraciones, se realizan en la modalidad de trabajos doctorales y memorias de investigación en la Universidad Autónoma de Barcelona, España, bajo las siguientes líneas de investigación:

1. Movilidad y cohesión social: es el estudio de los efectos sociales que entreteje la organización de los desplazamientos de una población determinada y de los diferentes sistemas involucrados.
2. Movilidad y género: se estudia bajo el análisis de los efectos sociales del actual modelo de movilidad en clave de género.
3. Movilidad y sostenibilidad: son los efectos ambientales de la movilidad, bajo la modalidad de observación de elementos como: (gasto energético, contaminación atmosférica y acústica, consumo de suelo y fragmentación del territorio) que conlleva la organización de los desplazamientos de una población en los diferentes sistemas y medios de transporte.
4. Gestión de la movilidad: significa el establecimiento de metodologías para la gestión de la movilidad con criterios de sostenibilidad social y ambiental, entre otros.
5. Modelos de movilidad cotidiana: consiste en la elaboración de un marco conceptual y metodológico, para comprender y explicar la movilidad cotidiana, la cual es entendida como el conjunto de desplazamientos que un colectivo de personas hace sobre un territorio por razones y medios determinados.
6. Dinámicas territoriales y movilidad: es la investigación de las dinámicas territoriales y de los efectos que éstas tienen sobre la movilidad cotidiana de las personas en lugares determinados.

7. Por último la Movilidad cotidiana: que es entendida como el conjunto de desplazamientos que un colectivo de personas realiza de manera cotidiana para resolver necesidades de diversos ámbitos como: (trabajar, estudiar, realizar compras, actividades extraescolares, gestiones bancarias o administrativas, asistir a centros de salud, recrearse, etc.).

La movilidad cotidiana representa un patrón de la población humana que interviene en los procesos sociales, económicos y culturales a través del tiempo, es por ello que en los últimos años, esta temática es objeto de revisión metodológica – conceptual; en especial, desde la geografía humana, en la cual, se han realizado investigaciones a partir de tres perspectivas complementarias como:

1. los cambios en el modelo económico - territorial
2. la introducción de la sostenibilidad a la movilidad,
3. la estructura social de la población móvil.

Los referentes mencionados son determinantes para comprender la realidad que se deriva de la movilidad cotidiana circular, a partir concretamente de la frontera Táchira – Norte de Santander lo que induce a nuevos retos, y a su vez por supuesto le otorgan nuevas vertientes explicativas e interpretativas a los requerimientos de la movilidad cotidiana.

Es evidente que al estudiar esta problemática en otras regiones del planeta, adquiere significativa importancia, y el hecho de prestar atención a una circunstancia específica de un intercambio habitual en una frontera considerada muy dinámica, como lo es la zona Táchira - Norte de Santander, representa una característica que acrecienta la necesidad de ahondar en su explicación.

6.1 Situación encontrada

La frontera Táchira - Norte de Santander representa un eslabón en el que convergen distintas situaciones que caracterizan y enriquecen a este espacio, donde los contrastes y sus diferentes percepciones, merecen la atención, por revelar los comportamientos sociales de sus pobladores. Pero los contrastes se magnifican cuando se realiza la aproximación a la vivencia natural y espontánea de todos los días.

Se trata, de la interacción desarrollada entre sus habitantes a lo largo de su historia compartida, su comportamiento, así como las oportunidades establecidas en las ciudades adyacentes a la frontera: (San Antonio y Ureña) de lado venezolano, (Cúcuta, Villa de Rosario, Los Patios, El Escobal) de lado colombiano, siendo precisamente, donde la población ha desplegado la movilidad cotidiana circular, de un lado al otro para satisfacer necesidades y deseos individuales.

Ello ha facilitado la interacción social, que se ha insertado en la dinámica de movimiento sobre el territorio, siendo dominante en este espacio, pudiéndose observar en los puentes internacionales que conectan a estas comunidades de la frontera Táchira – Norte de Santander. Es precisamente allí, donde los ciudadanos del ámbito fronterizo, circulan diariamente de un país al otro, sin apreciar linderos internacionales.

Por lo que, con la experiencia empírica se pudo contrastar la dinámica que existe día a día en los puentes internacionales, observando que la frontera hace referencia, al espacio, tiempo, estancia, motivación y vinculación entre sus habitantes, afirmando que la movilidad es recurrente y conjuntamente una opción para alcanzar y satisfacer los distintos requerimientos básicos humanos, lo que se puede comprender como su dimensión.

Igualmente, se determinó que la movilidad se deriva de la acción de la población y de sus facetas que son simplemente una evolución del sistema, en el cual, las relaciones familiares, los intercambios culturales, los vínculos históricos e interés son similares en la comunidad fronteriza, y a la vez, éstos definen las particularidades, así como también, la diversidad de ventajas y recursos que ofrecen las ciudades contiguas a la frontera.

6.2 Las Inferencias

La movilidad cotidiana circular en la zona de frontera Táchira – Norte de Santander, guarda estrecha relación con la estructura urbana y organización funcional sobre el territorio, en el cual, se desplaza la población para el desarrollo de actividades propias.

Eso origina, una necesidad de conexión entre los elementos dispersos en el territorio fronterizo: (residencia, trabajo, centro educativo, centro de salud, o de algún otro tipo de servicio) entre otros, lo que resulta indispensable para el funcionamiento del entorno (espacio), que es lo que genera y donde se desarrolla la movilidad cotidiana circular.

Esta, hace posible el desarrollo de funciones sociales, económicas que a la vez, conecta directamente a los espacios fronterizos. Es decir, “la frontera Táchira – Norte de Santander representa el marco territorial donde se desarrolla la vida cotidiana de las ciudades adyacentes a los límites políticos, interactuando entre sí, día a día”.

La frontera se convierte en una red articulada interrelacionada e interdependiente. En la que convergen los intereses de los habitantes, a través de su vinculación, fortalecida con los intercambios cotidianos de sus diferentes formas organizativas (económicas, educativas, sociales, culturales) que se encuentran por encima de patrones formales impuestos

por los respectivos países, en la cual la movilidad cotidiana fusiona los espacios fronterizos.

Esto ha conllevado, a que se genere un proceso de desplazamiento demográfico del Norte de Santander, Colombia hacia los municipios Bolívar (San Antonio) y Pedro María Ureña (Ureña) Venezuela, afectando a las poblaciones del lugar de origen y la de destino e igualmente se altera el equilibrio de la oferta y la demanda de servicios, educación, salud, así como la varianza en los mercados laborales.

A partir de estas inferencias, es posible comprender las diferentes formas de movilidad que inquietan a las dinámicas fronterizas en la zona Táchira – Norte de Santander, y sus consecuencias sobre el funcionamiento de las ciudades involucradas, debido a que el alcance de la movilidad propaga un tipo de homogeneidad de la estructura interna de los espacios fronterizos y una proyección nueva sobre la imagen de éstos.

6.3 Modelo Explicativo de la Movilidad Cotidiana Circular

La movilidad es un factor de expansión social que tiene sus orígenes en diversos elementos que entrelazan y motivan a las personas a desplazarse más allá de su sitio de origen, bajo este criterio, es comprendida como el medio que permite el acceso diariamente a lugares físicamente adyacentes por diversos medios de desplazamiento.

El resultado, es la redistribución del espacio en sus funciones, así como en la vida cotidiana, permitiendo el desarrollo de dinámicas de movilidad variadas. En este aspecto, la movilidad cotidiana circular en el eje fronterizo Táchira – Norte de Santander a través de los pasos internacionales (puentes Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander) es un reflejo natural, homogéneo y complejo de la sociedad fronteriza, por lo que su

comprensión, es decir, el conocimiento de estos, los desplazamientos y las diferentes formas de realizarlo, así como la utilización del espacio.

Lo indicado, conlleva a escudriñar los patrones que se encuentran inmersos en su contexto, estableciéndose con ello que la movilidad ha sido una estrategia generada por módulos como:

1. histórico
2. adyacencia territorial entre las ciudades fronterizas
3. satisfacción de necesidades humanas
4. condiciones económicas.

La abstracción de la movilidad se justifica debido a las oportunidades que proporciona el lugar, y junto al acceso territorial, constituyen un centro que orienta los flujos hacia ciertos destinos. Esto es lo que sucede en las ciudades cercanas a la frontera Táchira – Norte de Santander, específicamente en (San Antonio – Ureña).

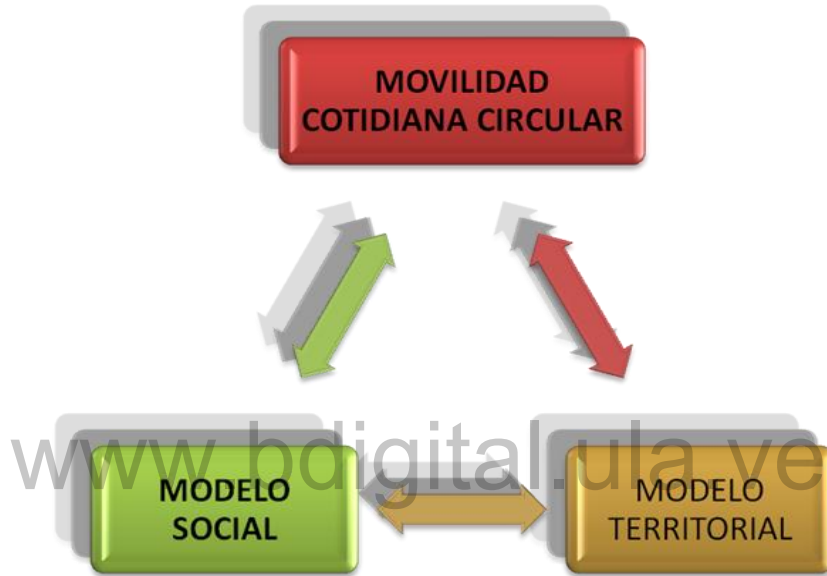
La movilidad se sustenta en las distancias cortas y circulares, además de estar sometida a una organización funcional y otra temporal que identifica el espacio en particular. En este sentido, la frontera Táchira – Norte de Santander se asocia a este tipo de organización debido a la cercanía y las facilidades otorgadas por los diversos medios de desplazamiento.

La organización de un territorio determina considerablemente la cantidad, y por supuesto el tipo de desplazamiento, asimismo de la ubicación que condiciona los cambios económicos y sociales, haciendo que estos evolucionen constantemente.

Este es el caso de las ciudades de San Antonio - Ureña - El Escobal – Cúcuta - Villa de Rosario, que se establecieron en las inmediaciones de los límites políticos entre Colombia y Venezuela, enlazadas por los pasos internacionales que fungen de unión físico -territorial, así como de encuentro.

En este aspecto, la movilidad cotidiana circular en la frontera se basa en dos fundamentos específicamente: 1. Social y 2. Territorial. Ambos módulos se entrelazan en el espacio fronterizo Táchira – Norte de Santander.

Figura N° 1
Modelo de la Movilidad
en la Frontera Táchira – Norte de Santander



Fuente: Elaboración propia.

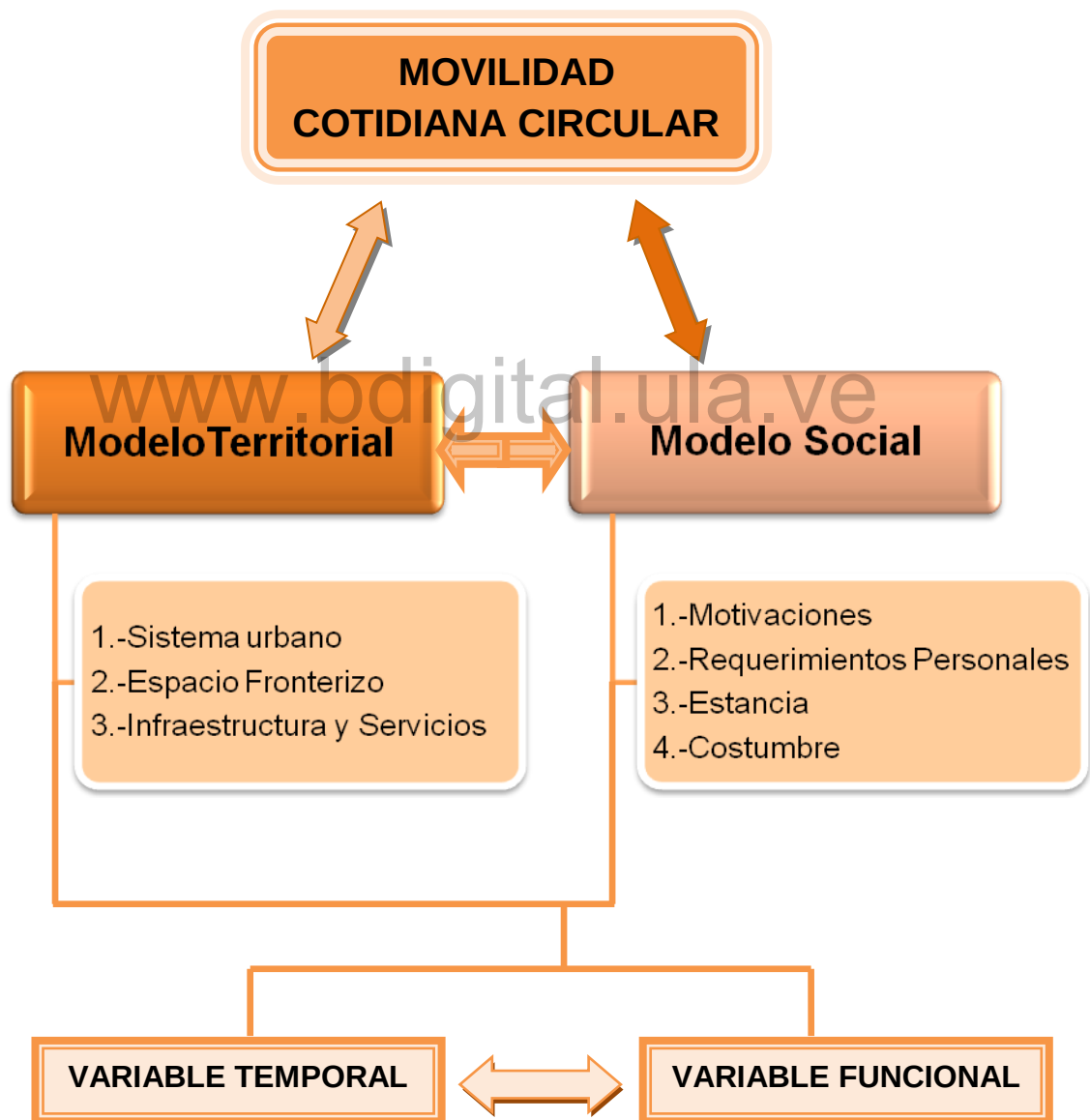
En el modelo territorial se encuentra: 1.- el sistema urbano: es el que está conformado por los núcleos de población; 2.- el espacio fronterizo y 3.- el sistema de infraestructura y de servicios: que es el medio físico, de transporte, salud, educación, servicios locales; gracias a las condiciones de vecindad, convivencia y situaciones económicas desarrolladas. Entre otros.

En el modelo social se encuentra: 1.- el desplazamiento: es la dinámica ejecutada por el individuo; 2.- cohesión social, 3.- motivaciones, requerimientos personales, 4. estancia - duración y 5.- costumbre. Ambos fundamentos se relacionan directamente con las características del individuo

y al patrón de recorrido diario; aportando características en el lugar de destino (San Antonio - Ureña) en cuanto a demanda de servicios, educación, salud, mercado laboral, etc.

Figura N° 2

**Modelo de Movilidad Socio - Territorial
en la Frontera Táchira – Norte de Santander**



Fuente: Elaboración propia.

El modelo define que la frontera fue y es el escenario, y la integración el motor, para que en el tiempo se desarrollara un patrón de comportamiento humano en el cual las personas se desplazaran diariamente hacia lado venezolano, independientemente de las condiciones originales que provocaron el desplazamiento, con la tendencia que la movilidad persistiera en el tiempo, ya que cada acto de movimiento alteró y altera las motivaciones individuales y crea al mismo tiempo la organización social necesaria para sostener a otros movimientos adicionales al original.

Por lo que se concibe una relativa estabilidad en la movilidad cotidiana circular a través de las distintas generaciones en la frontera Táchira – Norte de Santander, lo que demuestra, que es un fenómeno susceptible a las condiciones económicas, políticas y sociales presentes, sin embargo, también es estable, debido a los acontecimientos familiares, educativos y de servicios desarrollados.

Al tomar en cuenta el modelo territorial y social, se enfatiza que es un área cada vez más urbana, en la que un gran número de personas se agrupan, en áreas muy pequeñas, como lo es en San Antonio y Ureña, por el acceso a servicios y la economía que son la consecuencia de la aglomeración diaria.

En definitiva, la mejor manera de tratar la complejidad de las modalidades de movilidad, es asumir su interdependencia y considerar cómo los individuos combinan diferentes comportamientos, para cumplir sus fines a corto y largo plazo.

6.4 Otros Aspectos Para Continuar Investigando

La movilidad es una condición activa al espacio, donde fácilmente se aprecia la potencialidad, naturalidad, formalidad, dinamismo, medios y propósitos. Por lo que el estudio de la movilidad cotidiana está cada vez más

presente en investigaciones a nivel mundial, englobando avances conceptuales, contribuciones metodológicas y casos de estudio que sustentan cada vez mejor, teóricamente la movilidad cotidiana.

En este marco, los nuevos retos a estudiar en la frontera Táchira (San Antonio – Ureña) – Norte de Santander (Villa de Rosario – Cúcuta - Los Patios - El Escobal), deben adoptar nuevas miradas desde ámbitos sociológicos, antropológicos, geográficos, económicos, debido a que el espacio y sus actores, incorporan prácticas, se adaptan entre sí y evolucionan en el tiempo, y con eso, representa un reto a cumplir con estas exigencias, sin contar las densidades, las funcionalidades y la población en sí misma.

Es así que los nuevos estudios en la frontera sobre movilidad cotidiana circular requieren de herramientas de información epistemológica, estadística, y también de métodos demográficos, tomando en cuenta individuos, edad, sexo, contexto familiar, condición laboral, lugares, distancia, tiempo, diversidad de oportunidades y, su conexión con las posibilidades ofrecidas por el enclave, que influyen directamente en el tipo de movilidad resultante.

En detalle es importante realizar estudios sobre: 1. Movilidad y dinámica territorial, 2. movilidad cotidiana y cohesión social, 3.- movilidad cotidiana y genero, 4. movilidad cotidiana y sostenibilidad, 5. movilidad cotidiana circular de tipo laboral, 6. movilidad cotidiana educativa, 7. movilidad cotidiana y contrabando, 8. movilidad cotidiana y transporte. Todo ello para darle un enfoque amplio que permita enriquecer su contexto, teórico y empírico a partir de la experiencia Táchira – Norte de Santander.

CAPÍTULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

La zona fronteriza Táchira – Norte de Santander es una franja de territorio que se ha configurado históricamente, esta muta, cambia y se transforma en el tiempo, y a ello se vinculan las experiencias sociales, culturales y geopolíticas binacionales de los sujetos que transitan diariamente por este espacio. En este aspecto, la movilidad emerge dando paso a encuentros importantes que fortalece este territorio, por presentar características especiales creadas por los seres humanos.

Estas situaciones particulares, forjan la movilidad cotidiana circular en todas sus formas, siendo este el medio a utilizar para la satisfacción de las necesidades humanas de los pobladores de la zona, lo cual contribuye a la integración social y económica local.

En contexto, el estudio realizado arrojó las siguientes conclusiones:

De acuerdo al objetivo número (1), se determinó el comportamiento movilidad cotidiana en la frontera Táchira – Norte de Santander en los puentes Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña) es en dirección predominante Colombia – Venezuela, iniciándose con un flujo de vehículos y personas en diversos medios de transporte, de manera pausada en las primeras horas del día, flujo que aumenta al avanzar el tiempo y cerca de las siete de la mañana se ven

mayor cantidad de personas que cruzan los puentes internacionales en dirección San Antonio y Ureña (Venezuela).

La movilidad cotidiana es un requerimiento diario, en el cual las personas, la zona, el tiempo y las actividades son el eje de su desarrollo. Esta situación ha sido, es y será un factor importante en la vinculación de los espacios fronterizos entre Colombia y Venezuela.

El objetivo número (2), permitió obtener un estimado de personas que se desplazan diariamente por la frontera Táchira – Norte de Santander, a través de los pasos internacionales (puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña) destacándose que por cada hora se desplazan 13.640 personas en ambos sentidos y por día 177.320, apreciándose por el primer puente mayor número de personas de manera peatonal, en vehículo particular y en motos; por el segundo, mayor cantidad en transporte público, motos y bicicletas, con un fluido constante por los diversos medios de desplazamiento utilizados en el lugar.

Esta situación, refleja la importancia de la movilidad cotidiana circular por los cruces internacionales, siendo esto una práctica habitual de la población, demostrando con este comportamiento su interrelación natural a ambos lados del cordón fronterizo.

Con el objetivo número (3) se logró especificar por medio del estudio de caso los argumentos personales que inciden en la movilidad cotidiana circular del Departamento Norte de Santander hacia los Municipios Bolívar y Pedro María Ureña (Estado Táchira), a través de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña), demostrándose que esta se da por diversas razones: educativas, recreativas, de salud, además por causas económicas (laborales), lo cual representa una realidad, porque la movilidad, es una necesidad que conforma los espacios de vida de miles de personas

de la zona fronteriza.

Al mismo tiempo permitió analizar las determinantes que intervienen para que se dé la movilidad, debido a que esta lleva inmersa una serie de connotaciones visibles e intangibles en el comportamiento de la población, haciendo de esta área un lugar único.

Para sus pobladores es simplemente un lugar, oportunidades, convivencia y vecindad que se le atribuyen a una pertenencia imaginaria del territorio, donde las situaciones habituales como la movilidad son normales y se reducen a un solo término “integración socio-cultural”.

Adicionalmente, hacen de estos espacios lugares exclusivos, que con la combinación de las dimensiones temporales como edad, generaciones y el tiempo histórico, se refleja en los desplazamientos, debido a que en la frontera, la movilidad cotidiana circular es efectiva, posible y necesaria, en función de los eventos territoriales, sociales y económicos al alcance.

De acuerdo al objetivo número (4), se estableció que la importancia de los factores que originan la movilidad cotidiana circular así como su articulación en la frontera Táchira – Norte de Santander, a través de los pasos internacionales puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario- San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña) es netamente económica, social y cultural, porque la vecindad de Colombia y Venezuela ha conformado un área con una simbiosis típica que se sustenta por sí misma en una interdependencia que ha trascendido en el tiempo.

En relación, con el objetivo número (5) proponer aportes teóricos sobre la movilidad cotidiana circular, a partir de la experiencia de la frontera Táchira – Norte de Santander, desde las concepciones de los usuarios habituales de los pasos internacionales de los puentes: Simón Bolívar (Villa del Rosario- San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal – Ureña), se logró desarrollar basados en dos modelos: 1. Territorial, 2. Social.

Estos modelos se interrelacionan y penetran en los espacios de vida de los sujetos que practican la movilidad cotidiana circular, promoviendo la vinculación sociológica a los lugares, por lo que la semejanza, la economía y los entornos alimentan esta practica móvil que a su vez se fortalecen con la cohesión social de los individuos.

En síntesis, se alcanzó el objetivo general en la presente investigación, obteniendo un aporte sobre la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander, desde el estudio de las características y razones que explican su comportamiento habitual, en los puentes Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña), es así que la población fronteriza se relaciona con el espacio geográfico, estableciéndose como un enclave territorial que constituye un marco determinante para los desplazamientos, y en su interior se organizan las estructuras humanas y urbanas, facilitando los procesos asociados a la vida habitual de sus protagonistas.

Esta situación, genera mutaciones de los comportamientos de los individuos y para estos, es comprendida como el medio que les permite el acceso a distintos lugares diariamente por diferentes formas y motivaciones, favoreciendo a la unificación de las áreas y más cuando son en zonas de fronteras pobladas como lo es San Antonio, Ureña, Cúcuta, La Parada, Villa del Rosario, El Zulia, Los Patios y El Escobal.

Por consiguiente, estas ciudades fronterizas consideradas gemelas, se encuentran a cada lado de los límites políticos entre Colombia y Venezuela, que fungen de polo de atracción, aunado a la vecindad y la convivencia, lo que causa la integración socio-cultural e imaginaria de estos lugares, hasta reducirlos sólo al desenvolvimiento de la vida habitual, la cual facilita la interacción social – espacio donde la movilidad cotidiana representa la clave para su ejecución diaria.

RECOMENDACIONES:

- a) Evaluar en detalle las diferentes razones que motivan estos desplazamientos hacia Venezuela, y puntualizar porqué la zona fronteriza venezolana representa el encuentro ocasional binacional, determinando la vida social de sus habitantes, comprendiendo la organización social y formal de estos espacios, que están regidos por su condición de vecindad y difuminados por la movilidad cotidiana circular.
- b) El desplazamiento es vital para las poblaciones involucradas, por lo cual, se recomienda realizar conteos constantes para evaluar su comportamiento y evolución, además de realizarlo en un tiempo donde las relaciones binacionales sean acordes nuevamente para tal estudio, esto permitirá, determinar realmente la dimensión de la movilidad cotidiana circular en este espacio fronterizo.
- c) Realizar nuevos estudios desde la perspectiva cualitativa que den respuestas a la movilidad cotidiana circular en los ámbitos sociales, económicos, culturales, laborales, educativos, para encontrar nuevos factores que estén inmersos dentro y fuera de su contexto.
- d) Estudiar hasta los más mínimos desplazamientos, de la misma manera las transformaciones en el lugar de origen como en el de destino, el tiempo, la distancia y por supuesto sus connotaciones y transformaciones en el territorio, para ahondar, aún más en la integración fronteriza y el comportamiento de la población.
- e) Se recomiendan investigaciones específicas sobre la movilidad cotidiana circular, educativa, laboral, de género, contrabando, etc.,

como las mencionadas en el aporte teórico, todo para indagar desde el punto de vista social, geográfico, demográfico, económico con sus diferentes vertientes.

- f) Realizar igualmente estudios con sus aproximaciones teóricas y empíricas de este fenómeno en la frontera Táchira – Norte de Santander, debido a que esta representa la estabilidad de la zona por su comportamiento social activo y consciente, que a su vez integra otros tipos de movilidad cotidiana en el lugar.
- g) De la misma manera realzar este tipo de estudios en otros puntos de la frontera como Delicias – Ragonvalia, poblaciones que por muchos años se conectaron por el puente Las Naves y Boca de Grita – Puerto Santander que son localidades fronterizas que están conectadas por el puente internacional Unión, punto importante en términos comerciales, además de ser un paso importante por conectar a Colombia con la ciudad de Maracaibo, Venezuela.

Desde esta perspectiva, se requiere incorporar métodos de demografía estática que conforman: dimensión, territorio y estructura, así como también, la demografía dinámica a los estudios de movilidad, por ser esta selectiva a estas características, a partir de su número, organización, preferencia y comportamientos específicos, considerando un aspecto amplio y cambiante de sus esquemas y formas; esto permitirá entrever su aplicación así como también la evolución futura del fenómeno de la movilidad cotidiana circular en la frontera Táchira – Norte de Santander.

En contexto general, la movilidad cotidiana circular, es parte de la integración en la frontera Táchira – Norte de Santander, su población presenta características únicas, por lo que el territorio está dividido por

límites políticos internacionales, pero la realidad es que es una zona unificada, mimetizada donde se aprovecha la vecindad para convivir, integrarse y evolucionar en el tiempo, con una serie de transformaciones sociales que alcanzan grandes magnitudes.

Con respecto al Objetivo General, se recomienda, abarcar nuevos estudios sobre términos mencionados en la presente investigación, como los espacios geográficos, integración, movilidad en todas sus formas, redes y transformaciones sociales de estos lugares; tomando en cuenta que los habitantes de esta frontera se adhieren al comportamiento colectivo y constituyen rutinas que homogenizan los espacios.

En consonancia, es importante tomar en consideración las tensas situaciones que se viven en la zona en forma recurrente, por alterar la cotidianidad en el lugar, siendo indispensable que los gobiernos centrales tomen decisiones acordes que no afecten a la frontera, ni a la movilidad cotidiana circular que resulta ser la columna de la integración socio-cultural, así como también, el sostén económico y de desarrollo de las ciudades adyacentes a los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander.

En general, la frontera Táchira - Norte de Santander es una elite que tiene una condición sui generis y representa conjuntamente un espejo, debido a lo que sucede de un lado afecta en el punto opuesto del límite político, asimismo, es la bisagra entre Colombia y Venezuela.

Por tal motivo, se debe continuar su indagación de manera empírica, para dar respuesta a diversas y complejas situaciones acaecidas, que motivan, trastocan, transforman, espacios y a su vez unifican, consolidan y conjugan comportamientos, situaciones, requerimientos humanos y espaciales que de por sí ya representa una articulación compleja para su constante seguimiento.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Libros

- Almoguera, S. P. (2002). De Sur a Sur. Análisis Multidisciplinar del Fenómeno Migratorio en España. Universidad de Sevilla. España. Ediciones Haro. Artes Gráficas de Sevilla.
- Anguiano T. M. (2009). Movilidad Laboral Transfronteriza. El Programa de los Trabajadores Temporales en la frontera Sur de México. III Simposio Internacional de Inmigración, Fundación Ciudadanía y Valores / Colegio de la Frontera Norte de México (COLEF) Madrid. España.
- Anzola, J. (1981). De Caracas a San Cristóbal. Caracas. Biblioteca de Autores y temas tachirenses. Caracas. Venezuela.
- Arias, F. (1999). Metodología de la Investigación Editorial Brisa. 2ª. Edición. Colombia.
- Baena P. G. (1996). Manual Para Elaborar Trabajos de Investigación Documental. Universidad Autónoma de México, UNAM. México.
- Balestrini, A. (2003). Como se Elabora Un Proyecto de Investigación. Consultores Asociados. Servicio Editorial Caracas. Venezuela.
- Berglund, S. y Hernández H. (1983). Los de Afuera. Un Estudio Analítico del Proceso Migratorio en Venezuela. 1936-1985. Centro de Estudio de la Pastoral y Asistencia Migratoria. Caracas. Venezuela.
- Bolívar, Ch. M. (1993). Las Migraciones Externas en Venezuela. Fuente de Datos, Medición e Incidencia en el Diseño y Formulación de Políticas Migratorias. Trabajo presentado en el Seminario Internacional sobre la Medición de las Migraciones Internacionales en América Latina. organizado por la Universidad de Georgetown, la O.I.M. y la Universidad de los Andes de Bogotá. Colombia.
- Borja, J. (2003). La ciudad conquistada. Alianza Editorial. Madrid. España

- Bourdieu, P. 1979. "La Distinción."; Critique sociale du jugement. Taurus, Madrid. España
- Busat, A. (1991). Investigación Educacional. Segunda Edición. Editorial Real. Maracaibo. Venezuela.
- Cardona, R. et al. (1980), El Éxodo de colombianos. Un estudio de la corriente Migratoria a los Estados Unidos y un intento para propiciar el retorno. Ediciones Tercer Mundo.
- Castles, S. (2006). Back to the Future. Can Europe meet its Labour Needs Through Temporary Migration. Working Papers, No.1. International Migration Institute. University of Oxford: Oxford.
- Constant, A. y Zimmerman, K. (2003). Circular Movements and time away from the host country. Discussion Paper Series. IZA DP No. 960.
- Delgado, W. Raúl y Mañan G. O. (2005). Migración México-Estados Unidos e Integración Económica. Política y Cultura, versión impresa. núm. 23. Universidad Autónoma Metropolitana de México. Distrito Federal. México.
- De Marco G. y Sassone S. (1983). Movilidad geográfica de los inmigrantes limítrofes. Su impacto en la Frontera Argentina. Publicaciones de Oikos. Asociación para la Promoción de los Estudios Territoriales y Ambientales. Universidad de Texas. Estados. Unidos.
- Denzin, N. K. (1970). Sociological Methods. a Source Book. Aldine Publishing Company. Chicago
- Dureau, F y Flores, E. (1985). Observar la Movilidad Espacial en su Diversidad. Elementos de un enfoque aplicado en Bogotá. CEDE-ORSTOM.
- Ellwood, W. (2001). Globalización. Dossiers para entender el tercer mundo. Barcelona. España.
- Farrington, J. (2007). The new narrative of accessibility. it's potencial contribution to discourses in (transport) geography. Journal of Transport Geography. nº15, 319-330.
- Febvre L. (1970). Combates por la Historia. Ariel Quincenal. Ediciones Ariel. Barcelona. España.

Finol y Nava (2000). Proceso y Producto de la Investigación Documental. 2° Edición. Ediluz. Maracaibo. Venezuela.

García, C. I. (2004). Poblaciones migrantes, fronteras móviles y representaciones sociales en la construcción de regiones. Expuesto en el Seminario. (Des) Territorialidades y (No) Lugares. en el Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia Medellín. Colombia.

García, (2004). Como Elaborar proyectos de Grado. Editorial Episteme. Caracas. Venezuela.

García, M. M. (2007). África. Presente y Futuro. Claves para comprender los éxodos migratorios. Club Unesco Sevilla. Universidad de Sevilla. España.

Hernández, D. (1993). Proyecto Frontera. Instituto Universitario de la Frontera. IUFRONT. San Cristóbal. Venezuela

Hernández, R; Fernández, C; y Baptista, P. (1998). Metodología de la Investigación Mc Graw-Hill. Segunda Edición. México.

Hernández, R., Fernández, C. et al. (2003). Metodología de la investigación. 3ra. Edición. Distrito Federal. México. Mc Graw –Hill / Interamericana Editores, S.A. de C.V.

Hollander, E. (1982). Principios y métodos de psicología social. Amorrortu. Editores. ISBN 9500180340.

Hurtado, J (2000). Metodología de la Investigación Holística. Caracas Venezuela. 3ra edición. Editorial fundación Sypal.

Hurtado y Toro., (1998). Paradigmas en tiempos de cambios. Valencia – Carabobo. Episteme Consultores Asociados. Venezuela.

Ianni, O. (2006). Teorías de la Globalización. Coedición con el centro de investigaciones en ciencias y humanidades. Universidad Autónoma de México. México.

Kaufmann, V. (2006): “Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains”, en Bonnet, M. y Aubertel, P. (eds.), La ville aux limites de la mobilité. Paris, Puf, pp. 223-233.

Le Breton, E. (2006). Homo Mobilis. In Bonnet y Aubertel. La ville aux Límites de la mobilité. Presses universitaires de France, pp. 23-31.

- Levine, E. (2008). La Migración y los Latinos en Estados Unidos. Visiones y Conexiones. Centro de Investigaciones sobre América del Norte. Universidad Nacional Autónoma de México. 1ra Edición. México.
- Linton, R. (1945) Las fronteras psicológicas de la sociedad. México. FCE.
- Llambí, L. (1989). The Venezuela - Colombia borderlands. A regional and historical perspective en journal of borderlands studies IV p.1-38.
- Martínez, O. (1998). Troublesome Border. Tucson. The University of Arizona. Press. United States.
- Miralles-Guasch, C. (2002). Transporte y ciudad. El binomio imperfecto. Barcelona. Editorial Ariel. España.
- Montero, M. (1991). Ideología. Alineación e Identidad Nacional. Una aproximación psicosocial al ser venezolano. Caracas. Venezuela.
- Montulet, B. (1998). Les enjeux spatio - temporels du social. Mobilités. L'Harmattan, Paris. Francia.
- Morles, C. (1996). Metodología de la Investigación. Editorial Mc. Graw Hill. México.
- Mummert, G. (1999). Fronteras Fragmentadas. Identidades múltiples. Morelia. El Colegio de Michoacán. Centros de Investigaciones y Desarrollo del Estado de Michoacán. México.
- Muñoz, (1998). Como Elaborar y Asesorar una Investigación de Tesis. México. Editorial Prentice Hall Hispanoamericana. S.A.
- OEA, (1985). Las migraciones laborales en Colombia. Diagnóstico demográfico. Washington. D.C Organización de los Estados Americanos. Secretaría para asuntos económicos y sociales.1985. p. 121.
- Oppermann, M. (2000). Triangulation - A methodological discussion. International Journal of Tourism Research. Vol. 2. N. 2. p. 141-146.
- Palomeque T. A. (2002). Geografía Económica. Editorial Sopena.
- Pinson, D. Thomann, S. (2001). La maison en ses territoires. De la villa à la ville diffuse, L'Harmattan, Paris.

- Poulain M, Perrin, N. (2002). The demographic characteristics of immigrant populations in Belgium. En Haug W, Compton P, Courbage y Editors. The demographic characteristics of immigrant populations. Strasbourg. Council of Europe Publishing. P. 57-129.
- Ragin, C. (1992). Case of 'What is a Case?', en Ragin. C. & Becker, H. What is a Case. Exploring the Foundations of Social Enquiry Cambridge. Cambridge University. Press p. 1-18.
- Ramírez S. (2006). La Integración y el Desarrollo social Fronterizo de la Serie Integración Social y Fronteras. Convenio Andrés Bello.
- Rangel, D. A. (1969). La Venezuela Agraria. Caracas. Universidad Central de Venezuela. Tomo 1 de la serie capital y desarrollo.
- Sabino, C. (2000). El Proceso de Investigación. Editorial Panapo, Edición Única. Caracas. Venezuela
- Scott, M. (2003). Teorías de las fronteras. Los límites de la frontera cultura. Gedisa Editorial. Barcelona. España. p. 229-258.
- Stake, R. E. (1994). Case Study. en Denzin, N.K. & Lincoln, Y.S. (Eds.) Handbook of Qualitative Research. Sage. London: 236-247.
- Stake, R. E. (1995). Investigación con estudio de casos. Madrid. España.
- Schütz, Alfred (1932). La Construcción significativa del mundo social. Introducción a la sociología comprensiva, Ediciones Paidós. Barcelona. 1ªreimpresión en España. 1993.
- Schütz, Alfred (1962), El problema de la realidad social, Amorrorrtu editores, Maurice Natanson (comp.), Buenos Aires, Edición en castellano 1974.
- Tarrius, A. (1978). Organisations Sociales. Structures Urbaines et Mobilité. en la Mobilité Dans la Vie Urbaine. Arcueil, IRT, p. 51-58.
- Turner, F. (1961). La frontera en la historia Americana. Ediciones Castilla. Madrid.
- Urdaneta A. (2006). Ponencia titulada "Desarrollo Fronterizo" la cual fue presentada en el foro: Colombia y Venezuela, Fronteras, Convivencia y Desarrollo el 16-Feb-2006. Y publicada además en la revista Aldea Mundo. Centro de Estudios de Fronteras e Integración. Universidad de los Andes. San Cristóbal, Estado Táchira. Venezuela.

Walker, R. (1983). La realización de estudios de casos en educación. Ética, teoría y procedimientos, en Dockrell, W.B. y Hamilton, D. (Comps.) (1983) Nuevas reflexiones sobre la investigación educativa. Narcea. Madrid. España p.42-82.

Zamora Cardoso, E. (2001) Tramas de vida: la frontera colombo-venezolana (San Antonio-Ureña-Norte de Santander). Caracas. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales UCV. Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela. FACES UCV. Caracas. Venezuela.

Zamora Cardoso, E. (2006) Vidas de frontera: Andinos y Llaneros en la frontera colombo - venezolana: un estudio cualitativo. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales UCV. Ediciones de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela. FACES UCV. Caracas. Venezuela.

Referencias de Revistas

Álvarez de Flores, R. y Pacheco M. (1997). Las Migraciones Laborales colombo-venezolanas en la frontera Táchira – Norte de Santander. 1997 y abril de 1998. Este Trabajo corresponde a un reporte de investigación titulado "Impacto de la Migración Laboral Colombiana en el Sector Industrial del eje Fronterizo San Antonio/Ureña del Estado Táchira Años 1990-1998 y Financiado por FUNDACITE Táchira. Además el Artículo fue publicado en la Revista Aldea Mundo sobre Fronteras e Integración año 2 Nro. 004 el 24 de noviembre de 2003. Centro de Estudios de Fronteras e Integración. Universidad de los Andes. San Cristóbal. Estado Táchira. Venezuela.

Álvarez de Flores, R. (2006-2007). Evolución Histórica de las Migraciones en Venezuela. Breve Recuento. Artículo publicado en la Revista Aldea Mundo sobre Fronteras e Integración. Año 11 Nro. 22 Noviembre 2006-Abril 2007. Centro de Estudios de Fronteras e Integración. Universidad de los Andes. San Cristóbal. Estado Táchira. Venezuela.

Dekkers, T. A. (1988). Espaces-temps des modes de vie et transports collectives. Revista del INRETS, RTS, N°20. Arcueil. p. 27-32.

Fimbres D. N. y Ortega V. (2001). Inmigración y Movilidad Laboral de Trabajadores Mexicanos Residentes Legales en una ciudad Fronteriza de Estados Unidos. Caléxico California. Publicada en la Revista de

Ciencias Sociales y Humanidades de Estudios Fronterizos de la Universidad Autónoma de Baja California. Enero - junio en el Volumen 2. Número 003. p. 9-40. Mexicali. México.

Garduño, E. (2003). Antropología de la frontera, la migración y los Procesos Transnacionales. Frontera Norte. Vol. 15, núm. 30, julio - diciembre de 2003. p. 65-89.

Mendoza P. C. (2004). Circuitos y Espacios Transnacionales en la Migración entre México y Estados Unidos. Aporte de una encuesta de flujos. En publicación de la revista. Migraciones Internacionales. Vol. 2, número 3 de Enero - Junio del 2004. Universidad de Guadalajara. Jalisco. México.

ONU (1998). Publicación de las Naciones Unidas. Número. S.98. XVII. 14. New York. Impreso en Estados Unidos de América.

Otalvora Edgar. (2003). Fronteras en Tiempos de Globalización. El Proyecto de la ZIF. Publicado en la revista venezolana de Economía y Ciencias Sociales vol. 9. Número 1, entre enero y abril de ese mismo año. p. 85-114.

Paul, J. (1996): Between Method Triangulation. The International Journal of Organizational Analysis. Vol. 4. N. 2. April. p. 135-153.

Rodriguez F., Nepomuceno, J. (1997-1998). Integración binacional colombo - venezolana y desarrollo regional fronterizo. Noviembre de 1997 y abril de 1998. Artículo publicado en la Revista Aldea Mundo sobre Fronteras e Integración el 15 de junio de 2004. Centro de Estudios de Fronteras e Integración. Universidad de los Andes. San Cristóbal, Estado Táchira. Venezuela.

Urreiztieta V. M. (2004). La Sociología Interpretativa. Globalización y Vida Cotidiana. Publicada en la revista de ea, set, Vol. 13. Numero 3. p. 457 – 470 de la Facultad de Humanidades y Educación de la Universidad del Zulia. Estado Zulia. Venezuela.

Haroldo, D. A, Valero, M. y otros. (2008). Ciudades en la Fronteras. Aproximaciones Críticas a los complejos urbanos transfronterizos. Grupo de Estudios Multidisciplinarios. Ciudades y Fronteras. Editorial Manatí. Santo Domingo.

Valero, M. (2004). Ciudad y Fronteras. Artículo publicado en la Revista Aldea Mundo sobre Fronteras e Integración entre mayo - octubre de 2004.

Año 009. Nro. 017. p.21-27. Centro de Estudios de Fronteras e Integración. Universidad de los Andes. San Cristóbal. Estado Táchira. Venezuela.

Valero, M. (1990). El Suroeste de Venezuela. Espacios de Integración Fronteriza. Anales de Geografía, n° 18. p. 139-158.

Vásquez R. M. (1997). Reseña titulada Fronteras y Globalización. Integración del Noreste de México y Suroeste de Los Estados Unidos. Publicada en la revista región y sociedad. enero-diciembre. vol. VIII número 13-14. Colegio de Sonora. Sonora. México. p. 133-140.

Vilera de G. A. (1997). Disolución de la Identidad Unívoca y Nuevos Espacios como Cruce de Fronteras. Noviembre de 1997 y abril de 1998. Artículo publicado en la Revista Aldea Mundo sobre Fronteras e Integración el 11 de junio de 2004. Centro de Estudios de Fronteras e Integración. Universidad de los Andes. San Cristóbal. Estado Táchira. Venezuela.

Referencias en Internet

www.bdigital.ula.ve

Censo. Datos poblaciones de las ciudades Villa de Rosario, Los Patios y Cúcuta. Consultado en Línea el: 11 de agosto de 2009. Desde: http://www.areametrocucuta.gov.co/archivos/PLAN_DE_DESARROLLO%20METROPOLITANO%202008-2011.pdf

Censo. Datos de las ciudades de San Antonio, Ureña. Consultado en línea el: 28 de septiembre de 2009. Desde: <http://www.ine.gov.ve/demografica/censopoblacionvivienda.asp>

Comercio Binacional. Cámara de Integración Económica Venezolana Colombiana. Consultado en Línea el: 11 de agosto de 2009. Desde: http://www.cavecol.org/portal/documentos/CIVECOL_245.pdf

Estadísticas del Departamento Norte de Santander (2009) Dane (Departamento Administrativo Nacional de Estadística). Consultado en Línea el: 25 de septiembre de 2009. Desde: http://www.dane.gov.co/daneweb_V09/index.php?option=com_content&view=article&id=315&Itemid=124

c.c Reconocimiento

Imagen: Foto N° 4 Expresos Bolivarianos S.A consultada en 20 de julio de 2010 desde: <http://www.venebuses.com/foto/591/empresa/> 2010

Imagen: Foto N° 6 Expresos La Moderna. Consultada en 20 de julio de 2010 desde: <http://www.venebuses.com/foto/592/> 2010

Imagen: Foto N° 9 Consultada el 10 de marzo de 2010. Desde: <http://migenteinforma.org/wp-content/uploads/2009/10/mototaxi.jpg> 2009.

Imagen: Foto N° 12 Consultada el 10 de julio de 2010. Venezolana de televisión (2009).http://www.vtv.gov.ve/files/imagecache/vtv-11-04-09_09-55-07%20029_0001.jpg

Imagen: Foto ° 15 consultada el 10 de marzo de 2010. Desde: <http://www.laopinion.com.co/noticias/images/2010/ene/16/econo16.jpg>

Imagen: Foto N° 19 consultada el 10 de marzo de 2010. Desde: <http://www.eltiempo.com/colombia/politica/IMAGEN/IMAGEN-6516468-1.jpg> (2009)

Imagen: Foto N° 20 consultada el 10 de marzo de 2010. Desde: http://3.bp.blogspot.com/_WLNm7B8D82U/S734cRGiGSI/AAAAAAAAABsA/KYY3nx2Yadg/s400/puenteprotest.jpg (2010)

Imagen: Foto N° 29 consultada el 10 de marzo de 2010. Desde: http://www.noticierodigital.com/titulares/wp-content/uploads/2009/11/afp_mujer_cruza_frontera_colombo_venezolana.jpg 2009.

Imagen: Foto N° 31 consultada el 10 de marzo de 2010. Desde: http://www.dinero.com/photos/Generales%5CImgArticulo_T1_29735_2010723_155325.jpg (2009)

Imagen: Foto N° 32 consultada el 15 de julio de 2010. Desde: http://www.laopinion.com.co/noticias/index.php?option=com_content&task=view&id=349217&Itemid=126 2010

Imagen: Foto N° 34 consultada el 20 de julio de 2010. Desde: <http://www.laopinion.com.co/noticias/images/2010/julio/20/fron020.jpg>

Imagen: Foto N° 36 consultada el 10 de marzo de 2010. Desde: http://www.semana.com/photos/generales/ImgArticulo_T1_67011_20091119_154702.jpg 2009.

Imagen: Foto N° 37 consultada el 19 de julio de 2010. Desde: <http://www.laopinion.com.co/noticias/images/2010/julio/20/fron0201.jpg> 2010

Imagen: Foto N° 38 consultada el 10 de marzo de 2010. Desde: <http://doc.noticias24.com/0908/comercio500x26.jpg> 2009

Kaufmann, V. y Jemelin, C. (2004) . La motilité, une Forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales?" En: Espaces et sociétés aujourd'hui. Colloque de Rennes. 21/22 Octobre, 2004. URL: Consultado en línea el: 5 de junio de 2009. Desde: http://www.univlemans.fr/ettres/eso/evenements/rennes_10_04/contributions_10_2004.kv.pdf.

Mapa de Ubicación. (2009). Ureña – San Antonio- Cúcuta en la frontera Táchira – Norte de Santander. Consultado en Línea el: 20 de septiembre de 2009. Desde: <http://www.vmapas.com/America/Colombia/maps-es.html>

Mapa del Norte de Santander: Ubicación. (2009). Norte de Santander. Colombia. Consultado en Línea el: 18 de noviembre de 2009. Desde: <http://www.nortedesantander.gov.co/mubicacion.php>

Mapa del Norte de Santander (2009). Mapa de Departamental Norte de Santander Consultado en Línea el: 18 de noviembre de 2009. Desde: <http://www.nortedesantander.gov.co/mubicacion.php>

Mapa del Estado Táchira: (2009). Mapa Político Referencial del Estado Táchira – Venezuela. Consultado en Línea el: 18 de noviembre de 2009. Desde: <http://www.tachira.gob.ve/mapapolitico.php>

Mapa del Estado Táchira (2009). Mapa Municipal del Estado Táchira – Venezuela Consultado en Línea el: 18 de noviembre de 2009. Desde: <http://www.tachira.gob.ve/municipios.php>

Módenes J. A. (2008). Movilidad Espacial, habitantes y Lugares. Retos Conceptuales y Metodológicos para la Geodemografía. Publicado en la revista: Estudios Geográficos del Instituto de Economía, Geografía y Demografía. LXIX, 264. Enero – Junio. P.157-178. Consultado en Línea el: 25 de mayo de 2009. Desde www.ced.uab.es/publicacions/PapersPDF/Text311.pdf

Módenes, J. A. (2007). Movilidad Espacial. Uso temporal de territorio y Poblaciones Vinculadas. Ponencia Presentada al X Congreso de la Población Española: Migraciones, Movilidad y Territorio. Centro de Estudios Demográficos. (Pamplona, junio - julio 2006). España. Publicada en la revista Estudios Geográficos, del Instituto de Economía, Geografía y demografía. Consultado en línea el: 30 De mayo de 2009. Desde: www.ced.uab.es/publicacions/PapersPDF/Text311.pdf.

Módenes, J. A. y Sánchez, C. (2003). Estudis de poblament i xarxa viària: suggeriments de recerca per a Catalunya. Miscel·lània Científica 2001-2002. Fundació Castellet del Foix. Barcelona. Versión en castellano. Consultado en línea el: 25 de mayo de 2009. Desde <http://www.fundacioabertis.org/rcs_est/8estudio_completo.pdf>

Municipios y Datos de Interés del Estado Táchira. Consultado en Línea en la página de la Gobernación del Estado Táchira el: 15 de julio de 2010. Desde: <http://www.tachira.gob.ve/municipios.php>

Municipios y Datos de Interés del Norte de Santander. Consultado en Línea en la página de la Gobernación del Norte de Santander el: 15 de julio de 2010. Desde: <http://www.nortedesantander.gov.co/municipios.php>

Noticias Diarias en la Web. Dinero. Consultado en Línea el: 30 de julio De 2009. Desde: <http://www.dinero.com/noticias-crisis-con-Venezuela/intranquilidad-tension-frontera-venezuela/61983.aspx>

Plan Integral de Desarrollo metropolitano de la ciudad de Cúcuta. (Plan de Desarrollo 2008-2011). Consultado en Línea el: 10 de agosto de 2009. Desde: <http://www.areametrocucuta.gov.co/plande.htm>

Lectura Gris

Aranda, G y Morande, J. (2007) Los desplazamientos humanos a través de la frontera. La llegada a Chile de inmigrantes de la sub región andina. Estudio del caso peruano, boliviano y colombiano. Consultado en línea el: 10 de octubre de 2009. Desde: http://www.google.co.ve/search?hl=es&source=hp&q=Los+desplazamientos+hum+anos+a+trav%C3%A9s+de+la+frontera.&aq=f&aql=&oq=&gs_rfai=

Avellaneda, G. P (2002) Movilidad Pobreza y Exclusión Social. Consultado en línea el: 20 de septiembre de 2009. Desde: <http://ddd.uab.cat/pub/tesis/2007/tdx-1005107-161727/pag1de1.pdf>

Cebollada, A y Miralles, C. (2008) La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales. Consultado en línea el: 10 de octubre de 2009. Desde: <http://revistas.ucm.es/ghi/02119803/articulos/AGUC0808220063A.PDF>

Fayad, R. (2006) Frontera colombo – venezolana Paradojas de sus ámbitos compartidos. Consultado en línea el: 02 de septiembre de 2009. Desde: http://www.google.co.ve/search?hl=es&q=FRONTERA+COLOMBO+VENEZOLANA++ram%C3%B3n+fayad&aq=f&aql=&oq=&gs_rfai=

García, J. (2008) Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. Consultado en línea el: 8 de octubre de 2009. Desde: <http://redalyc.uaemex.mx/pdf/196/19610101.pdf>

Grame, H.(2008) Labour Mobility in Asia-Pacific Region, Dynamics Issues and a new APEC Agenda. Coordinated by KOPEC. Singapore.

Grame, H (1987) The Demographic dimension in Indonesian development. Oxford University Press Oxford University Press. Estados Unidos.

Lazo, A y Contreras, Y. (2009) Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile. Consultado en línea el: 15 de noviembre de 2009. Desde: http://egal2009.easyplanners.info/area08/8003_Lazo_Alejandra.pdf

Documentos Oficiales:

Acuerdos entre Colombia y Venezuela: Estatuto de Régimen Fronterizo entre Colombia y Venezuela de fecha 05 de agosto de 1942 y ratificado el 22 de febrero de 1944.

Acuerdo de Tonchalá de fecha 06 de noviembre de 1959. Acuerdo de vecindad cooperativa entre Colombia y Venezuela.

Documentos Oficiales Desde Internet: Constituciones Políticas, Leyes y Decretos

Acta de la Tercera mesa de Trabajo Binacional Colombo venezolana sobre Transporte Internacional por Carretera (2004). Consultado en línea el: 10 de septiembre de 2009. Desde: http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/Reuniones/DFinales/S_G_MT_CVTIC_III_ACTA.pdf

Constitución de La República Bolivariana de Venezuela. (1999). Consultado en línea el: 18 de septiembre de 2009. Desde: <http://www.constitucion.ve/constitucion.pdf>.

Constitución política de la República de Colombia. (1991). Consultado en línea el: 18 de septiembre de 2009. Desde: <http://pdpa.georgetown.edu/Constitutions/Colombia/colombia91.pdf>

Decisión 503. Reconocimiento de documentos nacionales de identificación. Comunidad Andina de Naciones. Consultado en línea el: 7 de julio de 2009. Desde: <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/D503.htm>

Decisión 501. Zonas de Integración Fronteriza. (ZIF) de la Comunidad Andina de Naciones. Consultado en línea el: 7 de julio de 2009. Desde: <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/D501.htm>

Decisión 459. Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo. Comunidad Andina de Naciones. Consultado en línea el: 7 de julio de 2009. Desde: <http://www.comunidadandina.org/normativa/dec/D459.htm>

Decreto Ley 3450 de 1983. De la República de Colombia. Por el cual se crea la Corporación Autónoma Regional de la Frontera Nor - Oriental. Consultado en línea el: 18 de septiembre de 2009. Desde: <http://www.ideam.gov.co:8080/legal/decretos/1980/d3450-1983.htm>

Decreto Ley 3448 de 1983. De la República de Colombia. Por el Cual se Establece un Estatuto Especial para las Zonas Fronterizas, se Otorgan Estímulos e Incentivos para su Desarrollo y se Dictan Otras Disposiciones. Consultado en línea el: 18 de septiembre de 2009. Desde: http://www.cntv.org.co/cntv_bop/basedoc/decreto/1983/decreto_3448_1983.html

Ley 677 de 2001 de la República de Colombia. Por la cual se Expiden Normas Sobre Tratamientos Excepcionales para Regímenes Territoriales. Consultado en línea el: 18 de Septiembre de 2009. Desde: <http://www.dafp.gov.co/leyes/L0677001.HTM>.

Ley 191 de 1995 de la República de Colombia. Por medio de la Cual se Dictan Disposiciones Sobre Zonas de Frontera. Consultado en línea el: 18 de Septiembre de 2009. Desde: <http://www.redsiama.org/wp-content/uploads/Ley%20191%20de%201995.pdf>

Ley 10ª. De 1983 e la República de Colombia. Por la Cual se Provee al Gobierno de Instrumentos Para el Manejo de la Política de Fronteras. Consultado en línea el: 18 de Septiembre de 2009. Desde: <http://www.cajpe.org.pe/RIJ/bases/Nuevdh/dh2/Co3.htm>.

www.bdigital.ula.ve

c.c Reconocimiento

Anexos Generales
www.bdigital.ula.ve

c.c Reconocimiento

San Cristóbal, Julio 2009

De Mi Más Alta Consideración

Me dirijo a Ud. muy cordialmente con la finalidad de solicitarle la mayor colaboración posible en responder la presente encuesta, la misma ayudara a desarrollar el Trabajo de Grado titulado **MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR EN LA FRONTERA TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER.** Para optar a Magíster Scientiarum en: Fronteras e Integración, título que otorga la Universidad de los Andes,

Tomando en cuenta que sus respuestas ayudarán a enriquecer el presente estudio.

Atentamente,

Licda. Yuly Jaimes

C.I. V-13.549.722

c.c Reconocimiento

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
NUCLEO UNIVERSITARIO DEL TÁCHIRA
DR. PEDRO RINCÓN GUTIÉRREZ
MAESTRIA EN FRONTERAS E INTEGRACIÓN**

**MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR EN LA FRONTERA
TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER**

ENCUESTA

Instrucciones:

1. Marque con una **(X)** la opción que considere conveniente.
2. Se agradece la mayor objetividad y colaboración posible.
3. Conteste por favor todas las preguntas
4. Recuerde que su colaboración enriquecerá el presente trabajo de grado que se está desarrollando.

GRACIAS...

Nº	ITEMS	SI	NO
1	¿Se desplaza usted por la frontera hacia Venezuela a través los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander diariamente?		
2	¿Considera usted que se moviliza diariamente gran cantidad de personas por esta frontera hacia Venezuela?		

3	¿Cruzar la frontera hacia Venezuela le permite satisfacer sus necesidades diarias, así como también le genera mejores oportunidades educativas, laborales y de salud?		
4	¿Considera que la movilidad cotidiana circular en la frontera es motivada por la educación, servicios de salud, comercio, y la economía en general?		
5	¿Cruza la frontera hacia Venezuela para laborar en Ureña o San Antonio del Táchira?		
6	¿Dentro de sus motivaciones para cruzar la frontera hacia Venezuela están las compras diversas, recreación, salud, y educación?		
7	¿Tiene familiares como: padres, abuelos, hermanos, tíos, primos, cuñados, en ambos lados de la frontera?		
8	Al igual que usted ¿Su entorno familiar se moviliza a través de esta frontera hacia Venezuela?		

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
NUCLEO UNIVERSITARIO DEL TÁCHIRA
DR. PEDRO RINCÓN GUTIÉRREZ
MAESTRIA EN FRONTERAS E INTEGRACIÓN**

**MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR EN LA FRONTERA
TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER**

ENTREVISTA

Nombre:	
Lugar de Nacimiento:	
Nacionalidad:	
Edad:	
Lugar de Residencia:	
Nivel de Estudios:	
Donde Trabaja:	
1. ¿Cuánto tiempo tiene de laborar en la empresa?	
2. ¿Cuál es la labor que desempeña en la empresa actualmente? Especifique con el mayor detalle posible.	
3. ¿Ha trabajado anteriormente en otras empresas de Ureña o San Antonio? Cuáles.	
4. ¿Cuánto tiempo tienes cruzando la frontera hacia Venezuela diariamente?	

5. ¿Qué medio de Transporte utiliza para desplazarse? Carro propio ☐ Moto ☐ Bicicleta ☐ Transporte Público ☐ Otro medio ¿Cuál?: _____
6. ¿Cuántos hijos tiene y donde estudian?
7. ¿Utiliza los servicios de seguridad social en Venezuela? (servicios de salud)
8. ¿Qué significa la frontera Táchira – Norte de Santander para usted?
9. ¿Cuáles son los motivos de su desplazamiento hacia Venezuela a través de la frontera?
10. ¿Cuál es su opinión por el contacto social y cultural entre los habitantes de la frontera?
11. ¿Cuál es su opinión de la vida diaria en la frontera y de las comunidades que habitan en ella?
12. ¿Satisface sus necesidades económicas movilizarse a través de la frontera diariamente? O ya no es competitivo trabajar en Venezuela para usted por el tipo de cambio.
13. ¿Cuáles son las oportunidades que le ofrece vivir, estudiar o trabajar en la frontera?
14. ¿Realiza compras de productos de primera necesidad como: alimentos, medicinas en Venezuela?
15. ¿Qué opina Usted de los controles ejercidos por la Guardia Nacional a ciudadanos que vienen a trabajar, estudiar o a realizar alguna otra actividad en Ureña y San Antonio en la mañana y que retornan en la tarde hacia el Norte de Santander?

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
NUCLEO UNIVERSITARIO DEL TÁCHIRA
DR. PEDRO RINCÓN GUTIÉRREZ
MAESTRIA EN FRONTERAS E INTEGRACIÓN**

**VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO
A JUICIO DE EXPERTOS**

www.bdigital.ula.ve

**MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR EN LA FRONTERA
TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER**

AUTORA: Licda. Yuly Jaimes

San Cristóbal, Julio 2009.

c.c Reconocimiento

San Cristóbal, Julio 2009.

Ciudadano (a):

Por medio de la presente me dirijo a usted, con la finalidad de solicitarle formalmente la validación del instrumento que aplicaré en la recolección de información para elaborar la tesis de grado, que lleva por título, **MOVILIDAD COTIDIANA CIRCULAR EN LA FRONTERA TÁCHIRA – NORTE DE SANTANDER**; como requisito exigido, para optar al Título de Magíster Scientiarum en: Fronteras e Integración que otorga la Universidad de los Andes. A tal efecto, se elaboró un instrumento tipo encuesta el cual consta de 8 preguntas cerradas y una entrevista de 15 preguntas abiertas.

De antemano gracias por su atención y colaboración.

Atentamente,

Yuly Jaimes

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
NUCLEO UNIVERSITARIO DEL TÁCHIRA
DR. PEDRO RINCÓN GUTIÉRREZ
MAESTRIA EN FRONTERAS E INTEGRACIÓN**

VALIDACIÓN

Quién suscribe, con título de Doctor _____.

Por medio de la presente, manifiesto que he validado el modelo de encuesta y entrevista diseñado por la Licda. **Yuly Yonizay Jaimes U**, titular de la cédula de identidad N° 13.549.722, participante de la II Cohorte de la Maestría en Fronteras e Integración de la Universidad de los Andes, y cuyo Trabajo de Grado tiene por objetivo general: Proponer aportes teóricos sobre la movilidad cotidiana circular que ocurre en la frontera Táchira – Norte de Santander, desde el estudio de las características y razones que explican su comportamiento habitual, en los puentes Simón Bolívar (Villa del Rosario - San Antonio) y Francisco de Paula Santander (El Escobal - Ureña). Considerando que el instrumento presentado

: _____

San Cristóbal, Julio 2009.

Firma del Experto
C.I.

c.c Reconocimiento

**UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
CONSEJO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
NUCLEO UNIVERSITARIO DEL TÁCHIRA
DR. PEDRO RINCÓN GUTIÉRREZ
MAESTRIA EN FRONTERAS E INTEGRACIÓN**

FECHA: San Cristóbal, Julio 2009

TABLA DE VALIDACIÓN					
ITEM	C	P	R	V	OBSERVACIONES: Agregue un comentario o sugerencia en caso de mejorar el ítem
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

DATOS DEL EXPERTO:

NOMBRES Y APELLIDOS: _____

INSTITUCIÓN DONDE TRABAJA: _____

PROFESIÓN: _____

CRITERIOS PARA LA VALIDACIÓN

CRITERIO	RELACIONADO CON
C	Coherencia de los ítems con los objetivos.
P	Pertinencia: establece la valía del ítem para el objetivo de evaluación
R	Redacción
V	Validez del Contenido

Indique con una “**X**” cada uno de los aspectos si los considera correctos, de lo contrario, escriba sus observaciones

Observaciones:

Firma

**TABLA DE CONFIABILIDAD
VARIABLES**

CASOS	1	2	3	4	5	6	7	8	XT	XT ²	
1	1	1	1	1	1	1	0	1	7	49	
2	1	1	1	1	1	0	1	0	6	36	
3	1	1	1	1	1	1	1	1	8	64	
4	1	1	1	1	1	0	0	0	5	25	
5	1	1	1	1	1	1	0	1	7	49	
6	0	1	1	1	1	0	1	0	5	25	
7	1	1	1	1	1	1	1	1	8	64	
8	1	1	1	1	1	1	0	1	7	49	
9	1	1	1	1	1	0	1	0	7	49	
10	1	1	1	1	1	1	1	1	8	64	
RC	9	10	10	10	10	6	6	6	68	4,74	
RCNC1	1	0	0	0	0	4	4	4			
P1	0,9	1	1	1	1	0,6	0,6	0,6			
Q1	0.1	0	0	0	0	0,4	0,4	0,4			
P1Q1	0,0	0	0	0	0	0,2	0,2	0,2	=	$\sum$ P1Q1	= 0,6

$$KR20 = \frac{N}{N-1} \left[\frac{XT^2 - \sum P1Q1^2}{XT^2} \right] = \frac{8}{8-1} \left[\frac{4,74 - 0,6}{4,74} \right] = 1,1 \left[0,87 \right] = 0,96$$

El coeficiente de fidelidad de la prueba KR20 = 0,96

N = Número de Ítems

2

XT = Varianza de cada ítem y **XT** = Varianza total.

RC = Total de las respuestas correctas para cada pregunta

RCNC1 = Total de las respuestas incorrectas para cada pregunta

P1 = Proporción de éxito para cada pregunta

Q1 = Proporción de incidentes para cada pregunta y **P1Q1** = Variación de cada pregunta