

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

POSGRADO



MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

**“Subsidio de los Combustibles y su Relación con el Contrabando en el cantón
Tulcán”**

Trabajo de titulación previa la obtención del
Título de Magister en Administración Pública

Autor: Villa Caicedo Moisés Andrés

Tutor: Ruiz González Iván Bolívar

Tulcán, 2025

CERTIFICADO DEL TUTOR

Certifico que el maestrante Villa Caicedo Moisés Andrés con el número de cédula 0401234901 ha elaborado el trabajo de titulación: **“Subsidio de los Combustibles y su Relación con el Contrabando en el cantón Tulcán”**.

Este trabajo se sujeta a las normas y metodología dispuestas en el Reglamento de la Unidad de Titulación de Postgrado con RESOLUCIÓN N° 150-CSUP- 2020, por lo tanto, autorizo su presentación para la sustentación respectiva

F:

MSc. Iván Ruiz

TUTOR

Tulcán, julio de 2025

AUTORÍA DE TRABAJO

El presente trabajo de titulación constituye un requisito previo para la obtención del título de Magister en Administración Pública.

Yo, Villa Caicedo Moisés Andrés con cédula de identidad número 0401234901 declaro: que la investigación es absolutamente original, auténtica, personal y los resultados y conclusiones a los que he llegado son de mi absoluta responsabilidad.

F:

Ing. Andrés Villa

AUTOR

Tulcán, julio de 2025

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Villa Caicedo Moisés Andrés declaro ser autor/a de los criterios emitidos en el trabajo de titulación: “**Subsidio de los Combustibles y su Relación con el Contrabando en el cantón Tulcán**” y eximo expresamente a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales.

F:

Ing. Andrés Villa

AUTOR

Tulcán, julio de 2025

AGRADECIMIENTO

Un agradecimiento sincero a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi, coordinadores, docentes, quienes con sus conocimientos han sido una pieza clave para culminar de manera adecuada este importante logro académico.

DEDICATORIA

A mis padres por inculcarme los valores de perseverancia, honradez, trabajo y sacrificio, a su amor y cariño infinito e incondicional que siempre me motivan para esforzarme y salir adelante en la vida.

A mis hermanos que son mi pilar fundamental, por su amistad, consejos y apoyo sincero día a día.

A mi familia que fruto de su ejemplo, apoyo y consejos han sabido guiarme por el camino correcto.

A mi docente Tutor de investigación, gracias a su constancia y enseñanzas para culminar el proceso de titulación.

ÍNDICE

RESUMEN	xii
CAPÍTULO I.....	14
PROBLEMA.....	14
1.1. Planteamiento del problema.....	14
1.2. Preguntas de investigación o hipótesis	18
1.3. Objetivos de investigación.....	18
1.3.1. <i>Objetivo General</i>	18
1.3.2. <i>Objetivos Específicos</i>	18
1.4. Justificación.....	18
CAPÍTULO II.....	21
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	21
2.1. Antecedentes de investigación	21
2.2. Marco teórico	30
2.2.1. El contrato social y la analogía familiar según Rousseau (2007)	30
2.2.2. Visión Aristotélica sobre el estado y la gobernanza	32
2.2.3. El estado como creación humana y su relación con la constitución	33
2.2.4. Gobernabilidad y Gobernanza Pública.....	34
2.2.5. La burocracia según Max Weber: Racionalización y eficiencia en la Administración Pública.....	36
2.2.6. La Gobernanza Colaborativa: Una respuesta a la complejidad de los problemas públicos	37
2.2.7. Las políticas públicas como instrumentos de transformación social	38
2.2.8. La Administración Pública como sistema dinámico.....	39
2.2.9. La Administración Pública y la ampliación de los beneficios sociales	41
2.2.10. El enfoque neoinstitucionalista en la Administración Pública	42

2.2.11. La teoría de los conflictos de Charles Tilly y su relación con el subsidio de combustibles	44
2.2.12. Isomorfismo institucional y su aplicación en el control de subsidios a combustibles y el contrabando.....	45
2.2.13. Aplicación de Técnicas de Minería de Datos en la Detección de Contrabando de combustibles.....	49
2.3. Marco legal.....	51
CAPÍTULO III.....	54
METODOLOGÍA	54
3.1. Descripción del área de estudio/grupo de estudio	54
Figura 1. Mapa cantón Tulcán	55
3.2. Enfoque y tipo de investigación	56
3.3. Procedimientos.....	57
Figura 2. Metodología de investigación.....	58
3.3.1. Fase 1: Política pública de subsidios a los combustibles	58
3.3.2. Fase 2: Relación entre subsidios a los combustibles y el contrabando en el cantón Tulcán.....	59
3.3.3. Fase 3: Dinámicas sociales en torno al contrabando de combustibles	59
3.4. Consideraciones bioéticas.....	60
CAPÍTULO IV	62
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	62
4.1. Fase 1: Política pública de subsidios a los combustibles.....	62
Figura 3. Nube de palabras sobre el Contrabando de Combustibles y Subsidios....	63
4.2. Fase 2: Relación entre subsidios a los combustibles y el contrabando en el cantón Tulcán.....	68
4.3. Fase 3: Dinámicas sociales en torno al contrabando de combustibles ..	76
Figura 4. Red de relaciones entre subsidio de combustibles y contrabando.....	77
4.3.1. El contrabando como práctica social.....	79

4.3.2. El papel de la desigualdad y la pobreza en las Dinámicas Sociales del contrabando	80
4.3.3. Estrategias locales de adaptación al control fronterizo	80
4.3.4. La percepción del contrabando en la comunidad local.....	81
4.3.5. Impacto social y económico del contrabando en la región.....	81
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	85
Conclusiones	85
Recomendaciones	89
REFERENCIAS.....	91
ANEXOS	97

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Organización de categorías y subcategorías en el análisis de subsidios y contrabando.....	63
Tabla 2. Tabla de co-ocurrencias entre categorías analizadas.....	69
Tabla 3. Diagrama de Sankey - Flujo del subsidio de combustibles y su relación con el contrabando.....	70

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa cantón Tulcán	55
Figura 2. Metodología de investigación	58
Figura 3. Nube de palabras sobre el Contrabando de Combustibles y Subsidios	63
Figura 4. Diagrama de Sankey - Flujo del subsidio de combustibles y su relación con el contrabando	70
Figura 5. Red de relaciones entre subsidio de combustibles y contrabando	77

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Certificado del abstract por parte de idiomas	97
Anexo 2. Validez del instrumento de investigación.....	99

RESUMEN

Esta investigación tuvo por objetivo analizar el efecto de la eliminación de los subsidios a los combustibles en el contrabando, en el cantón Tulcán, en el periodo 2019 a 2023. Es de enfoque cualitativo debido a la naturaleza compleja y dinámica del fenómeno del contrabando de combustibles y el impacto del subsidio en el cantón Tulcán, es de tipo exploratorio y descriptivo. Se aplicaron ocho entrevistas semi-estructuradas a funcionarios de la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero -ARCH- y los especialistas en políticas energéticas, estas fueron procesadas con el software ATLAS.ti 9. Los resultados demostraron que el subsidio, aunque creado con el objetivo de proteger económicamente a los consumidores ecuatorianos, fomenta incentivos para actividades ilegales, ya que el bajo precio en Ecuador atrae a quienes buscan lucrarse a través de la venta ilegal hacia naciones donde los precios del combustible son mucho más elevados. Desde una perspectiva social, el contrabando ha sobrepasado el terreno de la ilegalidad económica, transformándose en una práctica socialmente tolerada en las comunidades fronterizas. El contrabando de combustibles en el cantón Tulcán no solo se percibe como un fenómeno económico, sino también social. Las políticas públicas diseñadas para combatir el contrabando de combustibles en la frontera han demostrado ser insuficientes, la desconexión entre las autoridades nacionales y las comunidades fronterizas ha generado un vacío institucional, lo que ha permitido que las redes de contrabando operen sin mayores obstáculos, subrayando la necesidad de políticas públicas más inclusivas y adaptadas al contexto local. El contrabando de combustibles ha tenido un impacto negativo en las finanzas del Estado, ya que ha generado una evasión fiscal significativa.

Palabras Claves: combustibles, contrabando, subsidio

ABSTRACT

The objective of this research was to analyze the effect of the elimination of fuel subsidies on smuggling in Tulcán canton, in the period 2019 to 2023. It is qualitative in approach due to the complex and dynamic nature of the phenomenon of fuel smuggling and the impact of the subsidy in Tulcán canton, it is exploratory and descriptive. Eight semi-structured interviews were conducted with officials from the Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero -ARCH- and energy policy specialists, which were processed with ATLAS.ti 9 software. The results showed that the subsidy, although created with the objective of economically protecting Ecuadorian consumers, fosters incentives for illegal activities, since the low price in Ecuador attracts those who seek to profit through illegal sales to nations where fuel prices are much higher. From a social perspective, smuggling has gone beyond the realm of economic illegality, becoming a socially tolerated practice in border communities. Fuel smuggling in Tulcán canton is not only perceived as an economic phenomenon, but also as a social one. Public policies designed to combat fuel smuggling on the border have proven to be insufficient; the disconnection between national authorities and border communities has generated an institutional void, this has allowed smuggling networks to operate without major obstacles, underscoring the need for more inclusive public policies adapted to the local context. Fuel smuggling has had a negative impact on the State's finances, as it has generated significant tax evasion.

KEYWORDS: fuels, smuggling, subsidy

CAPÍTULO I

PROBLEMA

1.1. Planteamiento del problema

Los subsidios a los combustibles han sido una política ampliamente implementada en América Latina, representando una carga significativa para las finanzas públicas de varios países. En 2012, cinco países de la región—Venezuela, México, Ecuador, Argentina y Colombia—otorgaron subsidios por aproximadamente 29 mil millones de dólares, lo que equivalía al 26% del total mundial estimado en ese año. En contraste, los impuestos aplicados a las gasolinas y el diésel en estos países solo generaron ingresos por 10 mil millones de dólares, lo que evidencia un desbalance entre los recursos destinados a subsidiar el consumo de combustibles y los ingresos fiscales derivados de su comercialización (Mendoza, 2014).

Los subsidios a los combustibles en América Latina han sido objeto de debate debido a su impacto en la desigualdad social y la pobreza. Aunque se implementan con la intención de aliviar la carga económica de los hogares, estudios indican que estos subsidios suelen beneficiar desproporcionadamente a los sectores de mayores ingresos. Por ejemplo, se ha determinado que por cada USD 12 que los gobiernos de la región gastan en subsidios, solo USD 1 llega al 20% de los hogares más pobres, lo que evidencia una distribución inequitativa de los recursos públicos (Jain, Agrawal y Ganesan, 2018, como se cita en Grupo FARO, 2024).

Esta situación ha generado distorsiones económicas y ha limitado la capacidad de los gobiernos para asignar recursos a sectores clave como educación y salud. En el caso de Ecuador, el sostenimiento de estos subsidios ha representado una presión constante sobre el presupuesto estatal, condicionando su capacidad de inversión en otras áreas estratégicas. A pesar de los intentos de reforma, como la eliminación del sistema de bandas de precios y el congelamiento de los precios de las gasolinas Extra y Ecopaís en 2023, el impacto fiscal de estos subsidios sigue siendo considerable. Además, la brecha

de precios entre Ecuador y sus países vecinos ha incentivado el contrabando de combustibles, generando pérdidas económicas y favoreciendo actividades ilícitas en las zonas fronterizas (Mendoza, 2014).

Los subsidios a los combustibles fósiles se dispararon hasta alcanzar un monto histórico de USD 7 billones el 2022, cuando los gobiernos ayudaron a los consumidores y a las empresas durante la escalada mundial de los precios de la energía causada por la invasión rusa de Ucrania y la recuperación económica tras la pandemia, los subsidios al petróleo, el carbón y al gas natural están costando el equivalente al 7,1% del producto interno bruto mundial. Es un porcentaje superior al que los gobiernos asignan anualmente a la educación (4,3% del ingreso mundial) y en torno a dos tercios de lo que destinan a la atención sanitaria (10,9%) Black et al., (2023).

Mientras los gobiernos latinoamericanos intentan recortar los subsidios a la gasolina, las calles se llenan de manifestantes que protestan contra el aumento de los precios del combustible. Esto es lo que vivieron este año países como Ecuador, Panamá y Perú, que enfrentaron una dura resistencia al aumento de los precios de los productos como la gasolina y el diésel en medio de una creciente ola de inflación extendida por todo el mundo. (Barría, 2022).

Los subsidios a los combustibles fósiles han sido implementados en diversos países con el objetivo de mantener bajos los precios de la energía para los consumidores. Sin embargo, estudios indican que estos subsidios pueden exacerbar la desigualdad social y económica. Por ejemplo, en América Latina, se ha observado que los subsidios a la energía suelen beneficiar más a los hogares de mayores ingresos, ya que estos consumen más energía en comparación con los hogares de menores ingresos (Sánchez, 2019). Esta distribución desigual de beneficios puede perpetuar la pobreza y aumentar la inequidad distributiva.

La situación en Ecuador refleja un patrón más amplio en América Latina, donde los subsidios a los combustibles han sido empleados como una herramienta de política económica para mitigar los efectos de la volatilidad en los precios de la energía y preservar la estabilidad social. Sin embargo, estos subsidios han generado distorsiones en los mercados energéticos, incentivando

el consumo ineficiente, aumentando la carga fiscal y, en algunos casos, fomentando actividades ilícitas como el contrabando. Como respuesta a estos desafíos, varios países de la región han implementado estrategias para reformar progresivamente estas subvenciones, con el objetivo de reducir su impacto fiscal y mejorar la eficiencia del mercado energético (Banco Mundial, 2020).

Los críticos mencionan que al recortar los subsidios al combustible se afectará a las familias más vulnerables y aumentará la pobreza. Ecuador y el resto de la región otorgan algún tipo de subsidio a la gasolina, diésel y el gas. La cuestión de los subsidios a los combustibles fósiles se ha convertido en un punto focal de debate a medida que el país tiene un profundo déficit presupuestario o busca promover una agenda menos contaminante. Esto afecta a los bolsillos de los consumidores en el corto plazo y podrían tener consecuencias políticas de largo alcance (Barría, 2022).

La eliminación de subsidios a los combustibles puede tener efectos adversos en los sectores más vulnerables si no se implementan medidas compensatorias adecuadas. Un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) señala que retirar estos subsidios sin estrategias de compensación o focalización afecta negativamente a los hogares más pobres. Para mitigar estos impactos, se proponen alternativas como aumentar el valor o la cobertura de programas de transferencia monetaria, ofrecer vales de comida y transporte, o incluso permitir el acceso gratuito al transporte público para los sectores más desfavorecidos (Suárez, 2021).

La realidad relacionada con el problema de combustible en Ecuador presenta un panorama no muy alentador, desde 1974, cuando fueron introducidos los subsidios a los combustibles por el expresidente Guillermo Rodríguez Lara, hasta el 3 de octubre de 2019, cuando el expresidente Lenin Moreno emitió el Decreto ejecutivo 883, con el que aumentó los precios de los combustibles, en 45 años no se dieron cambios significativos en las políticas públicas para disminuir los subsidios de estos. El 82% de la matriz energética del Ecuador soporta el consumo de derivados de petróleo, como diésel, gasolina y GLP, Ecuador a nivel internacional es uno de los países que mayor nivel de

subsidios mantiene en sus combustibles, incluso en mayor porcentaje que los que destina al sector de la salud y educación (Ventosa, 2018).

Encontramos que cuesta US\$ 20 transferir US\$ 1 al quintil de ingresos más bajos utilizando los subsidios a la gasolina, con el impacto dominado por el hecho de que la gasolina es utilizada principalmente por los hogares más ricos que poseen automóviles. Schaffitzel et al. (2019)

La Proforma Presupuestaria del Presupuesto General del Estado 2023, tiene previsto para entrega de bonos, pensiones, subvenciones, incentivos y ayudas sociales (Subsidios) un monto total de USD 4.795,90 millones, además se considera USD 2.667,21 millones en subsidios de combustibles (son ingresos que deja de percibir el Estado), sumando un total de subsidios de USD 7.463,11 millones, que representa el 6,10% con relación al PIB estimado para el año 2023. En este contexto, se debe mencionar que, el sistema de bandas de precios fue eliminado por el gobierno actual, con lo que se congeló los precios de las gasolinas Extra y Ecopaís; por lo tanto, el subsidio del combustible corresponde a una parte de la subvención que destina el Estado para mantener bajos los precios de las gasolinas de menor octanaje y el diésel; por otra parte, también subsidia la producción interna del combustible (Ministerio de Economía y Finanzas, 2022).

Un coste adicional es el generado por el contrabando con los países vecinos, que tienen precios comparativamente mucho más altos. Antes de la progresiva eliminación de los subsidios, el precio de la gasolina y el diésel era 2,5 veces mayor en Colombia y 3 veces más en Perú, mientras que el gas residencial era casi 10 veces más caro en ambos países. Se estima que un 20% del consumo declarado en Ecuador de estos combustibles acaba en Perú y Colombia. Según el Ministerio Economía y Finanzas, en Ecuador se pierden unos 200 millones de dólares anuales en contrabando de diésel y gasolina. Se ha reportado también que parte de esa gasolina nutre de insumos al narcotráfico, tanto para el transporte como para su uso en los laboratorios clandestinos (Escribano, 2019).

Los subsidios a los combustibles fósiles que mantiene nuestro país ocasionan que, en la provincia del Carchi, específicamente en el cantón Tulcán,

se susciten diariamente actos de contrabando, los mismos que ocasionan mal estar en la ciudadanía ya que no se mantiene un control por parte de las autoridades competentes.

Por ello se formula la siguiente interrogante ¿Cuál es el impacto de la eliminación de los subsidios a los combustibles en el contrabando, en la provincia del Carchi, cantón Tulcán, en el periodo 2019 a 2023?

1.2. Preguntas de investigación o hipótesis

¿Cuál es la política de los subsidios a los combustibles?

¿Cuál es la relación existente entre los subsidios a los combustibles y el contrabando?

¿Cuáles son las dinámicas sociales en torno al contrabando de los combustibles diésel premium, extra y súper?

1.3. Objetivos de investigación

1.3.1. Objetivo General

Analizar el efecto de la eliminación de los subsidios a los combustibles en el contrabando.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Describir la política pública de subsidios a los combustibles en la ciudad de Tulcán.
- Determinar la relación entre los subsidios a los combustibles y el contrabando en la ciudad de Tulcán.
- Identificar las dinámicas sociales en torno al contrabando de combustibles diésel premium, extra y súper en la ciudad de Tulcán.

1.4. Justificación

En los últimos años, la gravedad de la situación económica de la población ha sido severa y ha sufrido un gran deterioro en las condiciones de vida de la mayoría de la población ecuatoriana. El principal deber del Estado, es asegurar el bienestar y el ejercicio de los derechos de todos los ciudadanos; para el efecto,

ha procurado mitigar sus efectos, con la expedición de bonos, pensiones y ayudas sociales.

En este contexto, no todos los subsidios llegan a quienes se espera lo reciban, por ejemplo, el subsidio a los combustibles que lo reciben quienes tienen vehículos de alta gama que podrían costear un precio real de la gasolina, lo mismo ocurre con el subsidio al gas, al cual se destinan también recursos y es evidente que buena parte de este subsidio termina en sectores comerciales no vulnerables; lo que evidencia, que los subsidios no los reciben los sectores más vulnerables, de ahí que es necesario continuar con la focalización de los mismos para que llegue a quienes realmente lo necesitan. En el caso del subsidio a los combustibles, es producto de las diferencias entre el precio real con respecto al servicio y el precio cobrado al consumidor y sirve para cubrir la demanda interna de gasolina y diésel mediante importaciones (Ministerio de Economía y Finanzas, 2022).

Al mantener un subsidio en nuestros combustibles y al estar en medio de dos países que tienen subsidios mínimos en los combustibles como lo es Colombia y Perú respectivamente, produce que exista el desvío ilegal y la fuga de los combustibles subsidiados ecuatorianos por las fronteras, representando así para nuestro país una pérdida económica significativa en todos los años que se mantenga el subsidio a los combustibles, razón por la cual analizaremos el efecto de la eliminación de los subsidios en la ciudad de Tulcán provincia del Carchi desde el año 2019 al 2023, mediante datos de ventas en galones de cada uno de los productos en las estaciones de servicio de la ciudad de Tulcán.

Uno de los principales beneficiarios de la presente investigación es la Presidencia de la República del Ecuador, ya que con base al análisis de las cantidades de combustible subsidiado que se pierden por el contrabando en la frontera norte de nuestro país implementará más controles para prevenir la pérdida de nuestros recursos hidrocarburíferos, de la misma manera la Policía Nacional a través de la Unidad de Delitos Hidrocarburíferos UIDEH podrá obtener datos y porcentajes de aumento o disminución mensual de las ventas de combustibles permitiendo poner controles a ciertos segmentos de automotores

que se dedican a la comercialización ilegal de nuestros recursos
Hidrocarbúferos subsidiados.

CAPÍTULO II

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. Antecedentes de investigación

Espinoza y Viteri (2019) manifestaron que cuando se tienen en cuenta los esfuerzos presupuestarios, los subsidios se convierten en el principal instrumento de la política fiscal, y esto tiene consecuencias distributivas en términos del grado en que afectan a los diferentes sectores de la sociedad. A menudo se los considera un mecanismo de redistribución del ingreso social, pero en Ecuador los subsidios al consumo de petróleo comenzaron en la década del auge petrolero y, por razones de costos, se han mantenido hasta el día de hoy. En otras palabras, los actores económicos representados por los hogares y las empresas públicas y privadas están acostumbrados a tales incentivos, lo que genera altos costos económicos, sociales y ambientales.

Echeverría (2019), nos permite conocer el impacto social que se llevó a cabo en octubre 2019 en el Ecuador, tras la firma del Decreto Ejecutivo 883, el cual eliminaba los subsidios en los combustibles excepto el del gas licuado de petróleo, cuales fueron los principales actores sociales y movimientos políticos que estuvieron en desacuerdo y su principal objetivo que fue no permitir la eliminación de los subsidios, nos sirve como base fundamental para comprender la importancia de mantener los subsidios.

Según Poveda et al. (2018), considera un análisis empírico de las consecuencias sociales que tiene la eliminación de los subsidios a los combustibles en el Ecuador, considerando el gas, el diésel y la gasolina que se comercializa, cuáles son los precios actuales, cuáles serían los precios reales, así como la afectación en la economía del estado y de las familias consecuencia de la decisión política y económica que se requiere ante la actual crisis financiera, la brecha fiscal y el sinceramiento de los precios de los insumos mencionados.

Por otra parte, Ventosa (2018) concluye que el 82% de la matriz energética del Ecuador depende de combustibles fósiles. Este tipo de energía

sustenta las necesidades energéticas domiciliarias, de transporte e industriales. En 2009, el 61% del consumo nacional de energía corresponde al sector de transporte, seguido por el 13,15% del doméstico, siendo el hidrocarburo de mayor demanda el diésel, seguido por la gasolina y el GLP, revelando que las acciones a tomarse para la disminución de subsidios a los combustibles fósiles deben ir dirigidas principalmente a estos.

En el contexto de los problemas derivados del contrabando, se analizó cómo las políticas económicas y condiciones fronterizas influyen en la economía de un país. En este sentido, González-Parra *et al.* (2022) aplicaron un modelo extendido del modelo Solow espacial para analizar cómo el contrabando de bienes, incluido el combustible, puede afectar el crecimiento económico. En su investigación, los autores examinaron la dinámica del capital físico en Venezuela durante el periodo 2012-2015, un período caracterizado por una alta tasa de contrabando debido a las diferencias en los tipos de cambio oficiales y no oficiales.

Su modelo, que incorpora condiciones fronterizas de tipo Neumann, permitió explorar cómo el flujo ilícito de capital a través de las fronteras puede afectar el crecimiento económico de los países. Este enfoque es relevante para esta investigación, ya que ofrece una perspectiva sobre el impacto del contrabando de combustibles en el crecimiento económico, un fenómeno que también afecta a Ecuador, especialmente en las regiones fronterizas como el cantón Tulcán.

En su estudio, Hutson y Long (2011) investigan las características del contrabando en la región de Wadi Khaled, en el Líbano, con un enfoque en cómo las dinámicas políticas, económicas y sociales influyen en las prácticas de contrabando. Los autores abordan las actitudes de los residentes locales hacia el contrabando, especialmente en relación con la compra de productos esenciales como combustible, alimentos y atención médica en Siria, debido a su costo más bajo en comparación con el Líbano. Además, examinan la aceptación del contrabando como una práctica común en la región y analizan las actitudes hacia el control de las fronteras y la lucha contra los contrabandistas. A través de encuestas y análisis estadísticos, los resultados indican que una gran parte

de la población participa en estas actividades de contrabando, especialmente debido a la proximidad de las fronteras no oficiales y la disponibilidad de productos más baratos en Siria.

Asimismo, los hallazgos sugieren que las características personales y los factores socioeconómicos, como el tamaño del hogar y la inseguridad alimentaria, están estrechamente relacionados con las actitudes hacia el contrabando y las políticas de control de fronteras, lo que resalta la complejidad de la situación en esta zona fronteriza. Este estudio ofrece valiosas perspectivas sobre las causas del contrabando y cómo las políticas gubernamentales podrían influir en la reducción de estas actividades ilícitas en contextos similares (Hutson & Long, 2011).

Un informe de Naciones Unidas y del Gobierno Colombiano calcula que desde Ecuador y Venezuela se contrabandean hacia Colombia un millón de galones de combustibles al día para el procesamiento de cocaína. La cifra parece increíble, pero esta consignada en el monitoreo de Territorios afectados por cultivos ilícitos en Colombia, este documento fue publicado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (Unodc), a finales de julio del 2021 (González, 2023)

Los cárteles, la guerrilla o las mafias aprovechan la capacidad, el conocimiento de la zona y la experiencia de contrabandistas locales para sortear obstáculos legales, y hasta burlar, corromper o enfrentarse a la fuerza pública. Los contrabandistas utilizan rutas convencionales, convergentes y novedosas, así como estrategias comunes de camuflaje y traslado. Falsifican etiquetas de textiles, presentan declaraciones de aduana falsas, usan animales adiestrados, realizan más de un viaje para llevar y traer productos en pocas cantidades (contrabando hormiga), aprovechan las corrientes de río para trasladar mercadería. Venden gasolina al por menor o `concheo` el combustible que obtienen del denominado "ordeño" de tuberías industriales de derivados del petróleo. En ocasiones también pagan "peajes" en los dos lados de la frontera, y con mayor frecuencia, usan "halcones" que vigilan y alertan de la presencia de autoridades en el territorio (Ruíz, 2015)

El trabajo realizado por Kniaziev *et al.* (2024) sobre los métodos de investigación para combatir el contrabando y el comercio sospechoso en Ucrania proporciona una referencia valiosa para la formulación de políticas y estrategias de control en Ecuador.

El estudio de los autores ucranianos aborda de manera integral la problemática del contrabando, destacando que este fenómeno constituye una amenaza significativa tanto para los individuos como para la seguridad nacional. Entre las principales causas identificadas, se destacan la aparición de nuevos mecanismos criminales, la debilidad del marco legal, la corrupción y la falta de cooperación internacional. Esta situación se ve agravada en contextos de conflicto interno o externo, donde el contrabando de armas y explosivos se convierte en una problemática prioritaria.

El enfoque metodológico del estudio se fundamenta en el análisis legislativo, la cooperación internacional y la combinación de capital humano con recursos tecnológicos. Los investigadores resaltan la necesidad de una actualización constante del marco normativo para armonizarlo con los estándares internacionales y adaptarlo a las transformaciones criminales. En este sentido, se subraya que la criminalización del contrabando de mercancías y la declaración falsa de bienes han sido avances importantes en Ucrania, aunque todavía persisten vacíos legales que dificultan el combate efectivo de este delito.

Uno de los aspectos más relevantes del estudio es la identificación de formas prioritarias de cooperación internacional, que incluyen el intercambio de información y la participación en iniciativas multilaterales. Esta colaboración se convierte en una herramienta esencial para el seguimiento de rutas de contrabando y la detección de patrones transnacionales de comercio ilícito. Además, se destaca la importancia de fortalecer la capacidad técnica y operativa de las instituciones encargadas del control fronterizo.

Desde una perspectiva operativa, el estudio describe los principales pasos en el proceso de investigación del contrabando, que incluyen la inspección del lugar del incidente, la búsqueda y confiscación de documentos, la realización de pericias forenses, la interrogación de testigos y sospechosos, así como el

reconocimiento de áreas de interés. La aplicación de estas técnicas permite una investigación más sistemática y efectiva, contribuyendo a la desarticulación de redes de contrabando.

En el contexto ecuatoriano, las lecciones derivadas de este estudio adquieren una relevancia especial debido a la problemática del contrabando de combustibles subsidiados hacia países vecinos como Colombia y Perú. Las diferencias significativas en los precios de los combustibles fomentan el desarrollo de mercados ilícitos, lo que genera pérdidas fiscales y distorsiona el mercado energético local. La aplicación de metodologías de investigación similares a las descritas en el estudio ucraniano podría permitir a las autoridades ecuatorianas:

- Detectar patrones de consumo anómalos en estaciones de servicio cercanas a las fronteras.
- Analizar discrepancias entre las cantidades de combustible declaradas y los registros de venta.
- Identificar movimientos financieros irregulares asociados con el contrabando de combustibles.

Finalmente, el estudio subraya la importancia de desarrollar el capital humano en combinación con el uso de tecnologías avanzadas para mejorar la eficacia de las investigaciones. Esto es especialmente relevante para Ecuador, donde el fortalecimiento de capacidades técnicas y la integración de tecnologías de análisis de datos podrían representar un cambio significativo en la lucha contra el contrabando de combustibles. La experiencia ucraniana pone de manifiesto que solo a través de un enfoque integral, que combine aspectos legislativos, operativos y tecnológicos, es posible enfrentar de manera efectiva esta problemática.

El fenómeno del contrabando de combustibles ha sido objeto de estudios en contextos internacionales, por ejemplo, el análisis realizado por Habbas (2024) en Cisjordania. En su investigación examina el contrabando de combustibles como una respuesta de la población palestina a las restricciones económicas y territoriales impuestas por el Sistema de Control Espacial (SSC) israelí. El estudio destaca cómo la fragmentación territorial y las barreras

comerciales no solo afectan la economía formal, sino que también fomentan la creación de redes clandestinas que aprovechan las brechas en el control fronterizo.

Habbas (2024) subraya que el contrabando de combustibles en Cisjordania no es únicamente el resultado de condiciones estructurales impuestas por la ocupación, sino también una expresión de la agencia económica palestina. A pesar de las restricciones impuestas por el SSC, los actores locales han encontrado maneras de eludir las barreras mediante la compra de materias primas en Israel y su posterior mezcla para producir combustibles adulterados. Esto evidencia una dinámica económica en la que las interacciones informales entre actores israelíes y palestinos generan redes de cooperación "no oficiales" que intensifican la integración económica entre ambas partes.

Este análisis resulta pertinente para el contexto ecuatoriano, donde la configuración geopolítica y las políticas de subsidios de combustibles también han generado incentivos para el contrabando en las zonas fronterizas. La investigación de Habbas (2024) proporciona un enfoque comparativo valioso para comprender cómo las barreras comerciales y las políticas estatales pueden incentivar la aparición de mercados clandestinos, además de resaltar la importancia de las estrategias locales para sortear las restricciones económicas.

Mandić (2022) analiza las dinámicas del contrabando en el contexto de movimientos separatistas, destacando cómo las organizaciones rebeldes se ven obligadas a depender de canales ilícitos para obtener recursos vitales, como armas y combustible. En su estudio, el autor expone que, aunque el contrabando puede resultar esencial para la supervivencia financiera de estos movimientos, también conlleva un alto costo en términos de legitimidad política. Específicamente, las rebeliones separatistas enfrentan un doble desafío: por un lado, deben lidiar con la resistencia del estado central, que las considera ilegítimas debido a su rechazo de la soberanía territorial, y por otro, con la estigmatización social por asociarse con actores criminales.

Este fenómeno de estigmatización, donde la asociación con el contrabando y la criminalidad mina la legitimidad del movimiento separatista,

puede ofrecer un paralelismo relevante en el caso del contrabando de combustibles en Ecuador. En este país, el subsidio a los combustibles ha generado distorsiones en el mercado, favoreciendo la creación de un mercado paralelo y, por ende, fomentando el contrabando de combustibles. La relación entre estos dos fenómenos (el subsidio y el contrabando) puede analizarse desde la perspectiva de la legitimidad, considerando cómo las políticas de subsidio, al fomentar prácticas ilegales, pueden afectar la percepción pública sobre la eficacia y moralidad del estado.

En la misma línea que los movimientos separatistas descritos por Mandić, los actores involucrados en el contrabando de combustibles en Ecuador enfrentan la difícil tarea de equilibrar las necesidades económicas con la posible pérdida de legitimidad, tanto a nivel local como nacional. Al igual que los separatistas, aquellos que participan en actividades ilícitas relacionadas con los combustibles pueden ser vistos como actores "marginales", contribuyendo a una percepción pública de ilegalidad que podría cuestionar la autoridad y validez del gobierno en temas de subsidios y control del mercado.

Por tanto, el análisis de Mandić sobre el contrabando en el contexto de los movimientos separatistas proporciona una base teórica que puede ser extendida al estudio de los subsidios de combustibles y su relación con el contrabando, abordando no solo los aspectos económicos, sino también los políticos y sociales que afectan la gobernanza del mercado de combustibles en Ecuador.

El subsidio de combustibles es una política implementada en muchos países, especialmente en aquellos con grandes reservas energéticas, cuyo objetivo es reducir los costos de consumo para los usuarios. Sin embargo, estos subsidios pueden generar distorsiones económicas que afectan tanto a la eficiencia de los mercados internos como a la distribución del ingreso entre las regiones. Joshaghani *et al.* (2024) analizan los efectos de los subsidios al combustible en Irán, específicamente su influencia en la distribución regional del ingreso a través de actividades ilícitas como el contrabando de combustibles.

En su estudio, los autores señalan que, a pesar de los beneficios directos de los subsidios en términos de asequibilidad para los consumidores, los precios artificialmente bajos establecidos por el gobierno generan un desequilibrio

económico. Este desequilibrio, combinado con las diferencias de precios significativas entre Irán y sus países vecinos, incentiva el contrabando de combustibles hacia estas naciones con precios más altos. A través de un modelo empírico basado en datos mensuales de ventas de gasolina y diésel en 160 distritos de distribución de combustible en Irán, los autores demuestran que las ganancias generadas por el contrabando de combustibles representan un porcentaje significativo del consumo total de combustible en las provincias fronterizas. En algunos casos, este porcentaje alcanza hasta un 25%, lo que convierte al contrabando en una fuente importante de ingresos para las regiones más desfavorecidas económicamente.

Este fenómeno tiene implicaciones clave para la distribución del ingreso en Irán, ya que las ganancias derivadas del contrabando no solo benefician a los individuos involucrados en la actividad ilícita, sino que también pueden reinvertirse en las economías locales de las regiones fronterizas, modificando la estructura económica regional. No obstante, el contrabando también puede generar efectos negativos a largo plazo, como la creación de mercados informales, la evasión fiscal y la desestabilización de las políticas de subsidios gubernamentales.

El análisis realizado por Joshaghani *et al.* (2024) resalta la importancia de comprender la interrelación entre los subsidios a los combustibles, las actividades ilícitas y la distribución del ingreso regional. Este estudio se convierte en un referente esencial para investigar cómo las políticas de subsidios en países como Ecuador podrían tener efectos similares, incidiendo en la dinámica económica y social, especialmente en áreas cercanas a las fronteras donde los incentivos para el contrabando son mayores. La literatura sobre este tema, aunque extensa en términos de los efectos generales de los subsidios, aún carece de un análisis profundo sobre cómo estas políticas afectan la distribución de la riqueza regional a través de actividades ilícitas, lo que justifica la relevancia de esta investigación.

En el contexto de los subsidios a los combustibles y su relación con el contrabando, Omotuyi (2024) ofrece un análisis exhaustivo sobre las implicaciones de las políticas de subsidios en Nigeria, particularmente en

relación con la eficacia del control fronterizo. Según el autor, el subsidio al combustible en Nigeria, destinado a mejorar la asequibilidad de los consumidores, ha tenido efectos contraproducentes al incentivar el contrabando transfronterizo, especialmente hacia países vecinos con precios significativamente más altos. A pesar de las políticas implementadas, como el cierre de fronteras en 2019, el contrabando de productos petroleros continuó siendo un problema persistente, lo que pone en evidencia la ineficacia de las estrategias de control fronterizo en el país.

Omotuyi (2024), sostiene que la persistencia del contrabando está estrechamente vinculada a la corrupción y la neo-patrimonialismo que caracteriza al estado nigeriano. Este fenómeno contribuye a la debilidad de las instituciones encargadas de gestionar las fronteras y permite que las bandas de contrabandistas operen con relativa impunidad. Además, resalta que las relaciones socioculturales y las conexiones económicas entre las comunidades fronterizas de Nigeria y sus países vecinos facilitan aún más las actividades ilícitas, ya que existen lazos estrechos que traspasan las barreras geográficas y políticas.

Se destaca, asimismo, el impacto que el contrabando tiene en la distribución de la renta regional. En particular, señala que las zonas fronterizas, al estar directamente involucradas en estas actividades ilícitas, reciben flujos significativos de ingresos derivados del contrabando de petróleo, lo que genera desigualdades económicas entre estas regiones y otras más alejadas del fenómeno. Este análisis de las dinámicas del contrabando, sumado al impacto de los subsidios, ofrece una comprensión crítica de cómo las políticas de precios pueden inducir comportamientos ilícitos que afectan la distribución económica dentro de un país.

Este enfoque es relevante para el estudio del subsidio a los combustibles y su relación con el contrabando, ya que resalta la complejidad de las políticas de subsidios y cómo, en ciertos contextos, estas pueden generar incentivos para prácticas ilegales, exacerbando las desigualdades regionales y socavando la efectividad de las políticas gubernamentales destinadas a regular el mercado de combustibles.

2.2. Marco teórico

Para la fundamentación teórica es importante exponer una recopilación teórica de las variables de estudio, por lo tanto, se aborda temáticas de sociedad, estado, burocracia, políticas públicas, administración pública, la variable independiente que corresponde al estado y los subsidios, así como también de la variable dependiente que en nuestro caso de estudio es el contrabando de combustibles.

2.2.1. El contrato social y la analogía familiar según Rousseau (2007)

Para Rousseau (2007), la familia constituye la forma más antigua y natural de sociedad, estableciendo una analogía clave entre la estructura familiar y las sociedades políticas. Según el autor, en el ámbito familiar, el padre ejerce una autoridad sobre los hijos que, aunque desigual, se legitima por el amor y la responsabilidad hacia ellos. Este modelo primigenio se traslada a las sociedades políticas, donde el jefe o gobernante ocupa el lugar del padre y el pueblo el de los hijos. Sin embargo, la legitimidad en el contexto político se asienta sobre principios diferentes a los familiares.

Principio de igualdad y libertad: Rousseau sostiene que, a diferencia del ámbito familiar, en el Estado los ciudadanos nacen iguales y libres. Esta igualdad natural es la base para la constitución de un pacto social mediante el cual los individuos, al reconocer su propia utilidad, consienten voluntariamente la cesión parcial de su libertad para conformar una sociedad organizada. Esta cesión no es arbitraria, sino que responde a la necesidad de establecer un orden social que garantice la seguridad y el bienestar común. Rousseau enfatiza que esta delegación de libertad solo es legítima si beneficia a los ciudadanos que la otorgan, diferenciándose así de las formas tiránicas de gobierno.

La diferencia entre el estado y la familia: La diferencia fundamental entre la familia y el Estado: mientras que en la familia el amor del padre hacia sus hijos justifica y equilibra la autoridad que ejerce, en el Estado no existe necesariamente ese vínculo afectivo entre el gobernante y el pueblo. En lugar de amor, el gobernante se ve motivado por el placer de ejercer el poder. Este cambio de motivación plantea el riesgo de que la autoridad política derive en abuso o

tiranía si no existen mecanismos adecuados de control y legitimidad. Rousseau subraya que la autoridad política solo se mantiene legítima si se ajusta al interés general y si el consentimiento de los gobernados permanece intacto.

Implicaciones para la Gobernanza y la Administración Pública: Desde una perspectiva técnica y aplicable a la administración pública, el planteamiento de Rousseau ofrece una base teórica para analizar las relaciones de autoridad en el ámbito institucional. La analogía familiar permite comprender cómo las relaciones jerárquicas pueden derivar en estructuras paternalistas en las instituciones públicas, donde la figura del líder o jefe asume un rol protector, aunque muchas veces esto se desvirtúa hacia una dinámica autoritaria motivada por intereses personales.

En el contexto del subsidio de combustibles y el contrabando en el cantón Tulcán, el marco de Rousseau aporta elementos para analizar la relación entre el Estado y la ciudadanía. La cesión de la libertad, en términos contemporáneos, se traduce en el pago de impuestos, la aceptación de regulaciones y la delegación de funciones en las instituciones públicas. Sin embargo, esta relación enfrenta tensiones cuando los ciudadanos perciben que el Estado no actúa en su beneficio, sino que responde a intereses particulares o no logra garantizar el orden económico.

La legitimidad del pacto social en el control del contrabando: El contrabando, como fenómeno social y económico, puede interpretarse como una ruptura del pacto social descrito por Rousseau. Los actores involucrados en el contrabando desafían las reglas establecidas por el Estado debido a percepciones de ineficiencia, injusticia o falta de legitimidad en la administración de los recursos públicos, incluidos los subsidios. Desde esta óptica, el contrabando se convierte en un síntoma de la erosión de la legitimidad estatal, donde los ciudadanos buscan maximizar su utilidad al margen de las normas institucionales.

Rousseau proporciona una advertencia crucial para el diseño de políticas públicas: el Estado debe actuar de manera justa, eficiente y orientada al bien común para mantener la legitimidad del contrato social. En el caso de los subsidios a combustibles, esto implica no solo la implementación de mecanismos

de control, sino también la generación de condiciones económicas y sociales que desincentiven el contrabando.

En conclusión, la teoría de Rousseau (2007) sobre la familia y el contrato social ofrece un marco teórico sólido para analizar las dinámicas de autoridad y legitimidad en las instituciones públicas. Su visión subraya la importancia de la justicia, la eficiencia y el consenso ciudadano para el sostenimiento de un orden social estable, particularmente en contextos donde la intervención estatal es determinante para regular sectores estratégicos como el de los combustibles.

2.2.2. Visión Aristotélica sobre el estado y la gobernanza

Aristóteles (2008) sostiene que todo Estado, como una forma de asociación, se constituye con el fin de alcanzar un bien común, ya que las personas, en su accionar, siempre persiguen lo que consideran beneficioso. Esta perspectiva subraya que todas las asociaciones humanas tienden a una finalidad que, de alguna manera, contribuye al bien, pero es el Estado, como la más elevada de todas, el que debe estar orientado al bien más supremo. Según Aristóteles, el Estado o la comunidad política integra a todas las demás formas de asociación, consolidando su papel central en la organización social y política.

En este sentido, el concepto aristotélico del Estado puede ser interpretado como un mecanismo a través del cual se deben garantizar los intereses comunes de la sociedad, buscando un equilibrio que permita el bienestar general. Este principio, aunque desarrollado en el contexto de la Antigua Grecia, mantiene una relevancia contemporánea, especialmente al examinar cómo las políticas públicas como los subsidios a los combustibles deben ser formuladas para servir al bien común.

El subsidio de combustibles, en este caso, representa una de las políticas públicas más influyentes en Ecuador y, particularmente, en el cantón Tulcán, donde el contrabando de combustibles se ha convertido en un desafío significativo. A través de esta política, el Estado busca garantizar un acceso más accesible a los combustibles, pero también debe considerar las consecuencias de tales decisiones, como el impacto económico, social y los problemas derivados del contrabando, que afectan a la seguridad y el bienestar general.

El enfoque aristotélico refuerza la necesidad de que las decisiones del Estado, incluyendo la asignación de subsidios, estén dirigidas no solo a satisfacer intereses particulares o inmediatos, sino a alcanzar un bien común que beneficie a la sociedad en su conjunto, sin que ello conduzca a la desigualdad o a la ruptura del pacto social, como sucede cuando el contrabando se convierte en una práctica generalizada.

De este modo, la teoría de Aristóteles proporciona una base filosófica para la crítica y evaluación de las políticas del Estado en relación con los subsidios, sugiriendo que el éxito de estas políticas depende de su capacidad para promover la justicia, la equidad y el bienestar colectivo, elementos fundamentales en la gobernanza eficiente.

2.2.3. El estado como creación humana y su relación con la constitución

Galindo (2000) plantea que el Estado no es una entidad abstracta, sino una creación humana, cuyo nacimiento está intrínsecamente vinculado a la Constitución. Según este autor, el Estado surge en el momento en que se establece una Constitución, la cual define su estructura, competencias y legitimidad. La Constitución, entonces, no solo es un documento normativo, sino el acto fundacional que da origen a un Estado determinado, regulando las relaciones de poder y estableciendo los principios fundamentales que guiarán la gobernanza.

La constitución, en este sentido, es producto del poder o el órgano constituyente, compuesto por representantes que actúan en nombre de la soberanía popular. Estos representantes, al elaborar y aprobar la Constitución, otorgan legitimidad al Estado, basándose en la voluntad soberana del pueblo. Es a través de este proceso que el Estado obtiene su reconocimiento y autoridad, consolidándose como el actor central en la organización política y social de la nación.

En el contexto de Ecuador, la Constitución y su desarrollo han sido clave para entender cómo el Estado ha tomado decisiones fundamentales, como la implementación de subsidios, políticas de control de hidrocarburos y medidas de intervención económica. El poder soberano del pueblo, reflejado a través de los

mecanismos democráticos y constituyentes, otorga al Estado la capacidad para regular la producción, distribución y consumo de combustibles, incluyendo la implementación de subsidios para el GLP.

De acuerdo con esta visión, el Estado tiene la responsabilidad de garantizar que las políticas públicas, como los subsidios a los combustibles, no solo sean justas y equitativas, sino que también estén alineadas con los principios constitucionales que promueven el bienestar general, la justicia social y la seguridad económica de la población. En este sentido, las políticas del Estado deben ser vistas como un reflejo directo de la soberanía popular, encargada de definir las necesidades y prioridades del país.

La interpretación de Galindo ofrece una base teórica sólida para entender cómo las decisiones estatales son legitimadas y cómo las políticas públicas, como los subsidios de combustibles, deben estar en consonancia con los principios constitucionales, reflejando la voluntad soberana del pueblo en un marco de justicia y equidad.

2.2.4. Gobernabilidad y Gobernanza Pública

En el análisis de las teorías del Estado, es crucial comprender los conceptos de gobernabilidad y gobernanza pública, ya que son elementos esenciales para entender cómo el Estado interactúa con la sociedad y cómo se gestionan los recursos y las políticas públicas, especialmente en contextos de alto impacto como los subsidios de combustibles.

Aguilar (2020) establece que la gobernabilidad hace referencia a la probabilidad de que un gobierno sea capaz de gobernar efectivamente a su sociedad. Esta definición implica que la gobernabilidad no es un atributo estático, sino que depende de diversos factores, incluyendo la capacidad del gobierno para implementar sus políticas y la disposición de la sociedad para ser gobernada. Así, la gobernabilidad se refiere tanto a la capacidad del gobierno para dirigir y regular los asuntos públicos, como a la voluntad de la sociedad de aceptar y colaborar con las decisiones gubernamentales.

Por el contrario, la ingobernabilidad se refiere a la incapacidad del gobierno para gobernar efectivamente, lo cual puede ser consecuencia de una

pérdida de legitimidad, falta de recursos, o resistencia activa de la sociedad. En este sentido, la ingobernabilidad se vincula con situaciones en las cuales el gobierno no puede cumplir con sus responsabilidades hacia la sociedad, lo que puede generar un vacío de poder o un deterioro en el orden social y político.

La gobernanza pública, por otro lado, es un concepto más amplio que implica el proceso de gobernar y cómo el gobierno y la sociedad interactúan para definir sus valores, prioridades y objetivos comunes. Según Aguilar (2020), la gobernanza pública es el proceso mediante el cual ambos actores (sociedad y gobierno) establecen los principios que guiarán la acción pública, definen la agenda del Estado y determinan el rumbo hacia el cual debe encaminarse la nación. Este proceso no solo está relacionado con la toma de decisiones, sino también con la organización social, lo cual implica la distribución de la autoridad, la división del trabajo y las relaciones de comunicación e intercambio.

En el contexto de la implementación de políticas públicas, como los subsidios de combustibles, la gobernanza pública juega un papel fundamental en la forma en que se define la dirección del Estado respecto a la distribución de recursos y la regulación de sectores clave, como la energía. La gobernanza efectiva asegura que el proceso de toma de decisiones sea inclusivo y represente los intereses de la sociedad, mientras que la gobernabilidad se refiere a la capacidad del Estado para ejecutar las políticas definidas en ese proceso.

Por lo tanto, estos dos conceptos están estrechamente interrelacionados, ya que la gobernabilidad depende en gran medida de una gobernanza efectiva que considere los valores y prioridades de la sociedad, promoviendo la participación, la transparencia y la rendición de cuentas. En el caso del subsidio de combustibles, una gobernanza pública sólida permitirá al Estado gestionar de manera eficiente los recursos destinados a esta política, asegurando que los beneficios lleguen de manera justa a las poblaciones más necesitadas y evitando distorsiones en el mercado.

2.2.5. La burocracia según Max Weber: Racionalización y eficiencia en la Administración Pública

La burocracia ocupa un lugar fundamental en el análisis de la estructura y funcionamiento de las organizaciones gubernamentales y su relación con la sociedad. Max Weber (1940), define la burocracia como una forma de organización social y de poder que se caracteriza por la racionalización, la especialización y el énfasis en la ejecución eficiente de tareas complejas. En este contexto, la burocracia no solo representa una estructura administrativa, sino un sistema de organización que busca garantizar la eficiencia y la objetividad en la gestión pública.

Etimológicamente, el término “burocracia” proviene del francés bureau (escritorio, oficina) y del latín cratos (poder), lo que refleja el concepto de poder del gobierno ejercido desde una oficina o institución administrativa. Aunque el primer uso del término se atribuye a un ministro del gobierno francés del siglo XVIII, quien se refería a la totalidad de las oficinas públicas, fue Max Weber quien introdujo y justifica el término en su teoría social para describir una forma de organización que se basa en principios de racionalidad y eficiencia.

Según Weber, la burocracia es una característica de la administración pública moderna y una respuesta a las crecientes demandas de organización en sociedades complejas. La estructura burocrática se caracteriza por la existencia de reglas y normativas claras, la división del trabajo según especialización técnica, la jerarquía bien definida y la impersonalidad en la toma de decisiones. Estos principios, que forman parte de lo que Weber denominó la “administración racional-legal”, aseguran que las decisiones y acciones de los funcionarios sean tomadas de acuerdo con procedimientos establecidos, más allá de las influencias personales o políticas.

La racionalización en la burocracia implica la búsqueda de soluciones lógicas y sistemáticas para la ejecución de las tareas públicas, lo cual se logra mediante la implementación de procedimientos estándar que aseguran el cumplimiento de objetivos de manera eficiente y predecible. Esta organización de tipo jerárquico y la división clara de roles y responsabilidades permiten, según Weber, que el Estado pueda administrar eficazmente su autoridad y recursos, en

especial en la gestión de políticas públicas como los subsidios de combustibles, donde la eficiencia y la transparencia son esenciales para evitar distorsiones y asegurar el beneficio adecuado para la población.

La burocracia, según Weber, no solo facilita la administración eficiente del Estado, sino que también garantiza la estabilidad de las instituciones y la imparcialidad en la gestión pública. No obstante, también reconoce los riesgos de la burocracia, como la rigidez y la falta de flexibilidad, que podrían generar ineficiencias o desconexión con las necesidades cambiantes de la sociedad.

En este sentido, la burocracia juega un papel clave en la implementación de políticas públicas dentro del marco del Estado moderno, ya que contribuye a la legitimidad y efectividad de las decisiones gubernamentales. La implementación de subsidios de combustibles, por ejemplo, requiere de una estructura burocrática que gestione las asignaciones de recursos, asegure la transparencia y la rendición de cuentas, y establezca mecanismos para la supervisión de su distribución.

2.2.6. La Gobernanza Colaborativa: Una respuesta a la complejidad de los problemas públicos

Pierre y Peters (2000) destacan que el concepto de gobernanza surge como una respuesta a la complejidad de los problemas públicos y a la necesidad de adoptar enfoques colaborativos para su resolución. En lugar de un modelo jerárquico tradicional, proponen una estructura horizontal donde el Estado actúa como un facilitador y coordinador, compartiendo responsabilidades con actores externos.

Este enfoque resulta relevante en el contexto del subsidio de combustibles y su relación con el contrabando, ya que no solo es un problema económico, sino también una cuestión que involucra múltiples niveles de gobernanza y cooperación. La eficacia en la formulación e implementación de políticas públicas destinadas a combatir el contrabando requiere la participación activa de instituciones gubernamentales, fuerzas de seguridad, organismos reguladores, comunidades locales y actores económicos.

Lo analizado por Pierre y Peters (2000) permite comprender cómo la gobernanza colaborativa puede contribuir a diseñar estrategias más efectivas para la administración de subsidios y el control del contrabando. La interacción entre los diferentes niveles de gobierno y actores no estatales resulta crucial para generar mecanismos de control integrados y sostenibles. Además, su enfoque facilita un análisis de los conflictos de interés y las tensiones entre actores, elementos clave para comprender las dificultades en la implementación de políticas efectivas.

2.2.7. Las políticas públicas como instrumentos de transformación social

Las políticas públicas, según Roth (2019), son una de las herramientas fundamentales que los Estados modernos emplean para orientar y transformar la sociedad. Estas políticas representan un proceso mediante el cual los gobiernos definen objetivos específicos y movilizan diversas herramientas del Estado, tales como la legislación y los recursos financieros, con el fin de alcanzar resultados concretos en la resolución de problemas públicos. En este sentido, las políticas públicas se consideran mecanismos de transformación social, diseñados para influir en el comportamiento de los individuos y las comunidades, quienes son vistos como responsables de los problemas que la política busca abordar.

El concepto de política pública, como lo describe Roth (2019), implica una acción deliberada del gobierno que busca cambiar ciertas conductas sociales mediante la implementación de normas, incentivos y sanciones. De esta manera, las políticas públicas no solo se limitan a la creación de marcos regulatorios, sino que también tienen un componente activo en la reconfiguración de la estructura social y económica. El objetivo central de estas políticas es inducir transformaciones en el comportamiento de las personas, orientándolas hacia patrones que se consideran más adecuados para el bienestar común o la resolución de problemas específicos.

En el contexto del subsidio de combustibles y el contrabando, las políticas públicas diseñadas para abordar estos fenómenos deben movilizar herramientas del Estado, como la regulación de precios, la fiscalización de los mercados y la asignación de recursos para el control. Estas políticas buscan no solo regular la

distribución del subsidio, sino también influir en el comportamiento de los actores económicos, las instituciones gubernamentales y la sociedad en general, con el fin de reducir las prácticas ilegales asociadas al contrabando de combustibles.

En este sentido, las políticas públicas se configuran como un proceso dinámico que involucra la interacción entre el gobierno, los actores económicos y las comunidades, quienes son los principales sujetos de las transformaciones sociales propuestas. Las intervenciones gubernamentales se centran en modificar conductas percibidas como problemáticas y alinearlas con los objetivos del Estado, a través de la utilización estratégica de recursos legales y económicos.

Así, las políticas públicas, tal como lo señala Roth (2019), son instrumentos esenciales para la gestión del cambio social, al permitir la movilización de los mecanismos de control y regulación necesarios para lograr un comportamiento deseado en los individuos y grupos sociales. En el caso del subsidio de combustibles, este enfoque permite entender cómo las políticas del Estado no solo buscan mejorar la eficiencia económica, sino también evitar distorsiones y prácticas ilegales que pueden comprometer la efectividad de estas intervenciones.

En resumen, las políticas públicas según Roth (2019) son instrumentos clave para el cambio social, ya que, mediante la movilización de los recursos del Estado, buscan modificar el comportamiento de los actores sociales. Esta perspectiva es fundamental para entender cómo las políticas dirigidas a la administración de subsidios y el control del contrabando no solo buscan regular las actividades económicas, sino también transformar las actitudes y comportamientos sociales asociados a dichos fenómenos.

2.2.8. La Administración Pública como sistema dinámico

La administración pública, según Carrillo (1988), puede entenderse como un sistema dinámico que integra una serie de elementos interrelacionados para llevar a cabo la ejecución de políticas y decisiones gubernamentales. Este sistema está compuesto por un conjunto de normas, objetivos, estructuras, órganos, funciones, métodos, procedimientos, factores humanos, y recursos

tanto financieros como materiales. Cada uno de estos componentes juega un papel fundamental en la operatividad de la administración pública, permitiendo que las decisiones políticas, formuladas por los representantes de la sociedad, se implementen de manera efectiva.

Carrillo (1988) destaca que la administración pública no es un ente estático, sino un sistema en constante evolución, que se adapta y responde a las demandas y necesidades de la sociedad. Esto implica que las estructuras, procedimientos y métodos utilizados en la administración pública están en continua revisión y ajuste, con el fin de garantizar la eficiencia y efectividad en la ejecución de las políticas públicas. En este sentido, la administración pública actúa como el motor a través del cual se materializan las decisiones políticas en acciones concretas, que impactan directamente en la vida de los ciudadanos.

Un aspecto clave en la definición de la administración pública de Carrillo (1988) es la importancia de los recursos humanos, financieros y materiales en el proceso de implementación de políticas. Los factores humanos, como el personal capacitado y comprometido, son esenciales para garantizar la correcta aplicación de los métodos y procedimientos administrativos. Asimismo, los recursos financieros y materiales son fundamentales para sustentar las operaciones del sistema administrativo y asegurar que las políticas públicas tengan el respaldo necesario para su ejecución.

En el contexto de la gestión del subsidio de combustibles y su relación con el contrabando, la administración pública juega un rol crucial en la implementación de las políticas necesarias para regular el mercado de combustibles y controlar prácticas ilegales. La administración pública, como un sistema dinámico, debe ser capaz de coordinar y movilizar los recursos necesarios para garantizar la eficacia de las políticas implementadas. Esto incluye la asignación de presupuesto, la definición de procedimientos operativos, la creación de estructuras organizacionales adecuadas y la formación de recursos humanos capacitados para gestionar el control y la distribución de los subsidios.

Así, la administración pública, en su concepción como un sistema dinámico propuesto por Carrillo (1988), proporciona el marco necesario para que

las políticas públicas no solo se diseñen, sino que también se lleven a cabo de manera efectiva, adaptándose a las circunstancias cambiantes y a los desafíos que surgen en su implementación. Este enfoque resulta esencial para comprender cómo las instituciones encargadas de la gestión del subsidio de combustibles deben operar para evitar desviaciones o distorsiones, como el contrabando, y asegurar que las políticas sean eficaces a largo plazo.

2.2.9. La Administración Pública y la ampliación de los beneficios sociales

Goodnow, citado por Galindo (2000), plantea que la administración pública debe enfocarse en ampliar la esfera de los beneficios sociales, aunque esto conlleve una eventual limitación de ciertas libertades de los ciudadanos. Este principio subraya el rol fundamental del Estado en la provisión y regulación de servicios públicos, estableciendo una relación intrínseca entre el interés colectivo y las funciones administrativas. La administración pública, según esta perspectiva, puede decidir ofrecer o no determinados servicios, pero su responsabilidad de asegurar el correcto funcionamiento de aquellos servicios que brinda es ineludible.

La visión de Goodnow resulta relevante porque introduce un dilema esencial en la administración pública: el equilibrio entre la intervención estatal para garantizar el bienestar general y el respeto a la autonomía individual. Este enfoque implica que las decisiones administrativas deben priorizar la equidad y la eficiencia en la distribución de los recursos, buscando siempre maximizar los beneficios para la sociedad. Sin embargo, también resalta la necesidad de una vigilancia constante sobre los servicios públicos para asegurar su calidad y continuidad, evitando prácticas ineficientes o negligentes.

En el contexto del subsidio de combustibles y su relación con el contrabando, la teoría de Goodnow adquiere particular relevancia. El Estado, mediante la administración pública, tiene la obligación no solo de suministrar combustibles a precios accesibles como parte de una política social, sino también de monitorear constantemente el mercado para evitar distorsiones económicas y actividades ilegales, como el contrabando. La vigilancia efectiva de esta política pública requiere una administración proactiva y comprometida

con el correcto funcionamiento de los mecanismos de distribución de combustibles.

De acuerdo con este enfoque, la administración pública no puede limitarse a ser una mera ejecutora de decisiones políticas, sino que debe desempeñar un rol vigilante y regulador, asegurándose de que los servicios públicos respondan a las necesidades de la sociedad. Esto implica la adopción de estrategias de supervisión, auditoría y evaluación de políticas públicas para garantizar que el subsidio de combustibles alcance a su población objetivo sin generar externalidades negativas.

En definitiva, la perspectiva de Goodnow, al enfatizar la obligación de la administración pública de garantizar el buen funcionamiento de los servicios públicos, ofrece una base teórica sólida para analizar el rol del Estado en la administración del subsidio de combustibles y la prevención del contrabando, destacando la importancia de la vigilancia y el control administrativo en la construcción de políticas públicas eficaces.

2.2.10. El enfoque neoinstitucionalista en la Administración Pública

El neoinstitucionalismo, propuesto por March y Olsen (1993), ofrece una perspectiva teórica que busca explicar cómo las instituciones influyen en el comportamiento de los individuos y en las decisiones políticas. A diferencia de otros enfoques que priorizan exclusivamente las dinámicas del mercado o las relaciones de poder, esta corriente subraya el papel de las estructuras formales e informales en la configuración de las acciones dentro de la esfera pública.

El concepto de "institución" en este contexto no se limita a las organizaciones formales, sino que también abarca normas, reglas, rutinas, creencias y valores que guían el comportamiento de los actores. March y Olsen argumentan que las decisiones políticas no son meramente el resultado de cálculos racionales o de intereses individuales, sino que están profundamente influidas por los marcos institucionales en los que se desarrollan. Las instituciones moldean la percepción de lo que es posible, aceptable y legítimo, estableciendo patrones de acción que pueden perdurar incluso ante cambios contextuales.

Este enfoque resulta particularmente relevante para la administración pública, ya que permite comprender cómo las estructuras burocráticas, los marcos legales y las prácticas administrativas condicionan la formulación e implementación de políticas públicas. En el caso específico del subsidio de combustibles y su relación con el contrabando, el neoinstitucionalismo ofrece herramientas analíticas para entender cómo las instituciones gubernamentales, las normativas sobre distribución de combustibles y las prácticas operativas en las fronteras inciden en las decisiones de los actores económicos y sociales.

La persistencia de actividades ilícitas, como el contrabando, a menudo está vinculada a fallos institucionales, como la falta de coordinación entre organismos, la debilidad en los mecanismos de control y la existencia de incentivos perversos. Desde una perspectiva neoinstitucionalista, abordar este problema no implica únicamente reforzar la aplicación de la ley, sino también reformar las instituciones para alinear los incentivos de los actores hacia comportamientos legales y productivos.

El neoinstitucionalismo, al centrarse en la interacción entre las estructuras institucionales y el comportamiento de los actores, proporciona una base teórica sólida para diseñar políticas públicas que busquen no solo cambios normativos, sino también transformaciones institucionales sostenibles. Esto implica repensar los mecanismos de gobernanza, mejorar la capacidad administrativa y fomentar una cultura institucional que priorice la transparencia, la eficiencia y la cooperación interinstitucional.

Según Pérez (2016), en la perspectiva Neo-institucionalista, las instituciones políticas han ocupado un lugar central en mayor o menor medida dentro del ámbito social, y en ese mismo espacio han sido objeto de estudios por diversas disciplinas, entre la que se destaca la Ciencia Política y la Administración Pública. Esto evidencia la relevancia del institucionalismo como enfoque para el estudio y el análisis de la estructura de la democracia y de su sistema político.

Los subsidios son “una contribución financiera de un gobierno u organismo público” o “cualquier forma de ingreso o apoyo de precios” que otorgan un “beneficio”, una contribución financiera puede tomar forma de

transferencia directa de fondos, ingresos del gobierno perdidos o no recaudados, suministro de bienes o servicios distintos de la infraestructura general o compras de bienes por parte del gobierno (Baršauskaitė, 2022).

Los subsidios, en la realidad, son instrumentos de política fiscal que en la doctrina haciendo analogía a la concepción griega, son neutrales y, dependiendo de su configuración, pueden verse como deidades salvadoras del pueblo necesitado, o como meras instancias terrenales con funciones, importantes pero ordinarias y ortodoxas; y que, dependiendo de la forma en que se administren, pueden terminar siendo buenos o malos. Sin embargo, la forma en que las diversas legislaciones configuran y utilizan a los subsidios, nos llevan a verlos bajo la dualidad 'bondad' y 'maldad', sin aludir a una necesaria naturaleza neutral (De la Guerra, 2019).

El subsidio a los combustibles se da cuando el gobierno reduce el costo de la producción de los combustibles, aumenta el precio que reciben los productores de energía o reduce el precio que pagan los consumidores de esa energía. Es decir, cuando el gobierno paga por una porción de la gasolina, el gas, u otros combustibles para que el usuario tenga que pagar menos, como sucede en Ecuador. Esos subsidios hacen que los combustibles fósiles se vuelvan más asequibles para los usuarios, desde un punto de vista financiero, que cualquier otro tipo de fuente de energía (Roa Chejín, 2022).

La palabra contrabando significa; introducción en un país o exportación de mercancías sin pagar los derechos de aduana a que están sometidas legalmente, comercio de mercancías prohibidas por las leyes a los particulares. (Real Academia de la Lengua Española, 2022).

2.2.11. La teoría de los conflictos de Charles Tilly y su relación con el subsidio de combustibles

La Teoría de los Conflictos de Charles Tilly ofrece un enfoque para estudiar las dinámicas sociales y económicas que surgen de los subsidios a combustibles, particularmente en situaciones donde el contrabando de estos bienes surge como una respuesta a las políticas gubernamentales. Tilly (2003) argumenta que los conflictos se presentan cuando las interacciones entre

actores sociales producen tensiones a causa de intereses que no concuerdan, lo que puede llevar a movilizaciones colectivas. Estas movilizaciones, al igual que el contrabando de combustibles, no son meras respuestas individuales, sino expresiones de estructuras sociales que retan el control del Estado sobre los recursos.

En el caso particular de los subsidios a los combustibles, este fenómeno puede provocar distorsiones en el mercado, impulsando la creación de mercados paralelos y redes informales que se aprovechan del acceso no controlado a recursos subsidiados. Según Tilly, los participantes en el contrabando, al notar una distribución desigual o injusta de los recursos, se activan para conseguir beneficios económicos mediante actividades ilegales (Tilly, 2003). Esto provoca un conflicto de intereses entre el Estado, que intenta regular y supervisar la distribución de combustibles, y los actores informales o ilegales que obtienen beneficios de las lagunas regulatorias.

2.2.12. Isomorfismo institucional y su aplicación en el control de subsidios a combustibles y el contrabando

Por otra parte, el concepto de isomorfismo institucional, desarrollado por DiMaggio y Powell (1983), es fundamental para comprender la convergencia entre organizaciones dentro de un campo organizacional. Esta teoría se enmarca dentro del enfoque neoinstitucionalista, que sostiene que las decisiones y estructuras organizacionales no están exclusivamente guiadas por criterios de eficiencia o racionalidad económica, sino también por normas sociales, presiones institucionales y expectativas externas.

DiMaggio y Powell argumentan que las organizaciones tienden a parecerse entre sí debido a presiones institucionales que fomentan la homogenización en los campos organizacionales. Este proceso de convergencia se conoce como isomorfismo institucional y puede ser explicado por tres mecanismos principales: coercitivo, mimético y normativo.

Isomorfismo coercitivo: Surge de presiones formales e informales ejercidas por otras organizaciones que tienen el poder de imponer normas y

regulaciones. Estas presiones pueden ser tanto legales (regulaciones gubernamentales) como culturales (expectativas sociales).

En el contexto de los subsidios a los combustibles y el contrabando en el cantón Tulcán, el isomorfismo coercitivo se manifiesta a través de las regulaciones impuestas por el gobierno para controlar la distribución y el consumo de combustibles subsidiados. Las estaciones de servicio, empresas distribuidoras y actores del mercado deben ajustarse a estas normativas para evitar sanciones. La implementación de sistemas de monitoreo y control también refleja esta forma de isomorfismo.

Isomorfismo mimético: Ocurre cuando las organizaciones, enfrentadas a un entorno complejo, imitan las prácticas de otras que son percibidas como exitosas. Esta imitación permite a las organizaciones reducir la incertidumbre y legitimarse ante sus grupos de interés.

En el sector de los combustibles, la incertidumbre generada por las fluctuaciones en los precios internacionales y el riesgo del contrabando puede llevar a las organizaciones a adoptar estrategias similares para asegurar su sostenibilidad. Por ejemplo, las estaciones de servicio pueden replicar prácticas de control de inventarios o adoptar medidas de seguridad que han demostrado ser efectivas en otras regiones.

Isomorfismo normativo: Proviene de la estandarización de prácticas a través de la formación educativa y las redes profesionales. Los profesionales que comparten una misma formación tienden a adoptar prácticas similares, lo que contribuye a la homogenización de las organizaciones.

En el ámbito de las políticas públicas y el control del contrabando de combustibles, este tipo de isomorfismo se observa en la aplicación de procedimientos estándar por parte de las instituciones de control, como la Agencia de Regulación y Control de Hidrocarburos (ARCH). Los profesionales que laboran en estas entidades suelen adoptar enfoques similares debido a su formación en temas de regulación energética y seguridad.

La teoría del isomorfismo institucional permite analizar cómo las instituciones encargadas de la distribución y el control de combustibles en

Ecuador adoptan prácticas similares debido a presiones institucionales. Este enfoque es relevante para entender cómo las regulaciones gubernamentales, la incertidumbre del mercado y la profesionalización influyen en las decisiones de las organizaciones.

En esta investigación, el isomorfismo coercitivo puede explicar cómo las estaciones de servicio se ajustan a las regulaciones para evitar sanciones; el isomorfismo mimético ayuda a comprender la adopción de estrategias similares frente al contrabando; y el isomorfismo normativo permite analizar la homogenización de prácticas por parte de los actores involucrados debido a la influencia de su formación profesional.

Por otra parte, Friedrich Schneider y Dominik H. Enste (2000), en su artículo "Shadow Economies: Size, Causes, and Consequences", hablan de la economía sumergida desde una perspectiva teórica para estudiar las actividades económicas que se desarrollan al margen de las regulaciones estatales. Este concepto surge como una respuesta de los agentes económicos a restricciones normativas, cargas tributarias excesivas y fallas institucionales. En el contexto ecuatoriano, el subsidio a los combustibles genera distorsiones que favorecen la aparición de mercados paralelos, entre ellos el contrabando transfronterizo. La magnitud de esta economía sumergida no solo tiene implicaciones económicas, sino que también plantea desafíos para la gobernanza y la implementación de políticas públicas.

Schneider y Enste encuentran en su investigación que la economía sumergida florece en entornos donde existen diferencias en los costos de los productos, particularmente cuando los precios internos están artificialmente controlados por el Estado. En el caso de Ecuador, los subsidios al combustible generan una brecha considerable entre los precios locales y los precios de los países vecinos, como Colombia y Perú. Esta diferencia constituye un incentivo económico directo para el contrabando de combustibles, ya que los actores ilegales pueden obtener importantes márgenes de ganancia al revender el combustible subsidiado en mercados donde los precios son más altos.

Se puede resaltar también la importancia de factores institucionales como debilidad en controles fronterizos y corrupción de ciertos funcionarios que

contribuyen a la perpetuación de esta economía ilícita. Desde esta perspectiva, el contrabando de combustibles no es únicamente una cuestión económica, sino también una manifestación de fallas institucionales que reflejan una falta de capacidad del Estado para imponer el cumplimiento normativo y proteger sus recursos.

Entonces, las actividades de la economía sumergida imponen costos al Estado, tanto en pérdida de ingresos fiscales como en la distorsión de los mercados. Ante esta realidad, los autores proponen varias estrategias para mitigar su impacto como la reducción de las distorsiones de precios, lo cual implica la eliminación progresiva de subsidios que generen incentivos económicos para el contrabando. En el caso de Ecuador, esta medida debería ser acompañada por mecanismos de compensación social para proteger a los sectores más vulnerables de la población.

También se debe fortalecer las instituciones ya que una administración pública eficiente y transparente es fundamental para combatir la economía sumergida. Esto incluye la implementación de controles aduaneros más rigurosos, la capacitación de los funcionarios encargados de la vigilancia fronteriza y la promoción de una cultura de cumplimiento normativo.

Y finalmente se sugiere la creación de incentivos para la formalización de las actividades económicas. En el contexto del contrabando de combustibles, esto podría traducirse en programas que faciliten la comercialización formal de combustibles en zonas fronterizas y la incorporación de pequeños distribuidores a redes de distribución reguladas.

En su investigación, Schneider y Enste (2000) presentan metodologías para medir la economía sumergida, las cuales pueden ser adaptadas para analizar el contrabando de combustibles en el cantón Tulcán:

Método monetario: Este enfoque se basa en que la demanda de efectivo es mayor en economías con una fuerte presencia de actividades no registradas. Al comparar el uso de dinero en efectivo con el nivel de actividad económica formal, es posible estimar el tamaño de la economía sumergida. En el caso ecuatoriano, este método podría emplearse para analizar la circulación de dinero

en las zonas fronterizas donde se presume la existencia de redes de contrabando.

Enfoque de consumo de electricidad: Se proponen comparar el consumo eléctrico total con el PIB oficial para identificar discrepancias que puedan atribuirse a la actividad económica no registrada. Esta metodología podría ser adaptada en el sector energético de Ecuador para evaluar el consumo de combustible en áreas donde el contrabando es recurrente.

Encuestas directas: Consiste en realizar entrevistas y encuestas a actores económicos para recabar información sobre sus actividades no registradas. En el contexto del contrabando de combustibles, las encuestas podrían dirigirse a transportistas, comerciantes y funcionarios encargados de la vigilancia fronteriza para obtener una visión más completa del fenómeno.

La investigación de Schneider y Enste proporciona un marco teórico y herramientas metodológicas para comprender y mitigar la economía sumergida, incluyendo el contrabando de combustibles en Ecuador. Sus aportes destacan la importancia de reducir las distorsiones de precios, fortalecer las instituciones y promover la formalización de las actividades económicas para combatir eficazmente este fenómeno.

2.2.13. Aplicación de Técnicas de Minería de Datos en la Detección de Contrabando de combustibles

Zdanowicz (2004) ofrece un enfoque innovador para la detección de actividades ilícitas mediante técnicas de minería de datos, destacando la importancia del análisis detallado de las transacciones comerciales internacionales para identificar prácticas sospechosas, como el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo. Aunque su investigación no se enfoca específicamente en el contrabando de combustibles, sus postulados son altamente aplicables a este fenómeno debido a las similitudes en las dinámicas económicas subyacentes.

El autor plantea que las discrepancias entre los precios de mercado y los valores declarados en las transacciones comerciales pueden revelar patrones de comercio ilegal. Esto es relevante en el contexto del contrabando de

combustibles en Ecuador, donde las diferencias significativas en los precios de los combustibles entre Ecuador y países vecinos, como Colombia y Perú, fomentan el desarrollo de mercados ilícitos. La aplicación de la minería de datos permite detectar estas desviaciones, proporcionando una herramienta eficaz para las entidades de control gubernamental.

Desde una perspectiva técnica, Zdanowicz propone el análisis de grandes volúmenes de datos financieros y comerciales para identificar anomalías que sugieran la existencia de actividades ilegales. En el contexto ecuatoriano, este enfoque permitiría a las autoridades:

- Identificar patrones de consumo inusuales en estaciones de servicio ubicadas cerca de las fronteras.
- Analizar las discrepancias entre las cantidades de combustible declaradas para transporte y los registros de ventas.
- Detectar movimientos financieros irregulares en empresas distribuidoras o comercializadoras de combustibles.

Además, la metodología de Zdanowicz resulta particularmente valiosa cuando se analiza el impacto de los subsidios al combustible. El sistema de subsidios en Ecuador introduce una distorsión en los precios, creando incentivos económicos para el contrabando hacia países vecinos con precios más altos. Mediante el análisis de datos, se podría monitorear la relación entre las fluctuaciones en el volumen de ventas de combustibles subsidiados y los patrones de contrabando, lo que proporcionaría información para diseñar políticas de control más efectivas.

El enfoque de Zdanowicz también plantea la necesidad de una colaboración interinstitucional que integre a la Policía Nacional, Fuerzas Armadas, la Agencia de Regulación y Control de Hidrocarburos, y el Servicio Nacional de Aduanas. Solo a través de un análisis sistemático y compartido de la información se podrían identificar patrones complejos de contrabando y adoptar estrategias efectivas para su prevención.

En conclusión, los postulados de Zdanowicz ofrecen un marco metodológico valioso para la detección y monitoreo del contrabando de

combustibles en Ecuador. Su enfoque no solo subraya la importancia del análisis de datos para identificar irregularidades, sino que también plantea una perspectiva técnica y moderna para enfrentar una problemática que genera pérdidas fiscales y distorsiona el mercado energético local.

Este marco teórico es relevante para entender de qué manera las políticas públicas de subsidios a los combustibles pueden generar conflictos, fomentando dinámicas de contrabando y otros comportamientos ilegales, así como la forma en que los actores sociales intentan responder a lo que perciben como injusticias en la distribución de recursos.

2.3. Marco legal

El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución.

Los recursos naturales no renovables del territorio del Estado pertenecen a su patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 8 Art. 1)

Los yacimientos de hidrocarburos y sustancias que los acompañan, en cualquier estado físico en que se encuentren situados en el territorio nacional, incluyendo las zonas cubiertas por las aguas del mar territorial, pertenecen al patrimonio inalienable e imprescriptible del Estado. Y su explotación se ceñirá a los lineamientos del desarrollo sustentable y de la protección y conservación del medio ambiente (Ley de Hidrocarburos de la República del Ecuador, 1978, pág. 1 Art. 1)

Corresponde a la Función Ejecutiva la formulación de la política de hidrocarburos. Para el desarrollo de dicha política, su ejecución y la aplicación de esta Ley, el Estado obrará a través del Ministerio del Ramo y de la Secretaría

de Hidrocarburos (Ley de Hidrocarburos de la República del Ecuador, 1978, pág. 5 Art. 6)

El almacenamiento, distribución y venta al público en el país, o una de estas actividades, de los derivados de los hidrocarburos será realizada por PETROECUADOR o por personas naturales o por empresas nacionales o extranjeras, de reconocida competencia en esta materia y legalmente establecidas en el país, para lo cual podrán adquirir tales derivados ya sea en plantas refinadoras establecidas en el país o importarlos.

En todo caso, tales personas y empresas deberán sujetarse a los requisitos técnicos, normas de calidad, protección ambiental y control que fije la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero, con el fin de garantizar un óptimo y permanente servicio al consumidor.

El almacenamiento, la distribución y la venta de los derivados en el país, constituyen un servicio público que por su naturaleza no podrá ser suspendido por las personas naturales o por las empresas nacionales o extranjeras que lo realicen (Ley de Hidrocarburos de la República del Ecuador. 1978, pág. 28 Art. 68).

Almacenamiento, transporte, envasado, comercialización o distribución ilegal de productos derivados de hidrocarburos, gas licuado de petróleo o biocombustibles.- La persona que sin la debida autorización, almacene, transporte, envase, comercialice o distribuya productos hidrocarburíferos o sus derivados, incluido el gas licuado de petróleo y biocombustibles o estando autorizada, lo desvíe a un segmento distinto, en las cantidades señaladas en las escalas previstas en la normativa expedida por la Autoridad competente, será sancionada con pena privativa de la libertad de la siguiente manera:

- a. Mínima escala, de dos a seis meses.
- b. Mediana escala, de seis meses a un año.
- c. Alta Escala, de uno a tres años.
- d. Gran Escala, de tres a cinco años.

Con la misma pena, será sancionada la persona en el caso que no se detecte la presencia de una sustancia legalmente autorizada, que aditivada a los combustibles permita identificarlos o que modifique la estructura original del medio de transporte sin contar con la autorización de la entidad correspondiente del Estado.

El almacenamiento para uso en actividades de transporte en las comunidades, pueblos y nacionalidades y sus territorios, en donde no existen mecanismos accesibles de aprovisionamiento de combustible, queda excluido de la presente disposición y será regulado de conformidad con la reglamentación expedida por la Autoridad Nacional competente.

Si se determina la participación y responsabilidad de una persona jurídica en el cometimiento de la infracción, la sanción comprenderá además la clausura temporal por un tiempo igual al de la privación de la libertad dispuesta para la persona natural. La misma inhabilitación será dispuesta para los socios o accionistas de la persona jurídica Código Orgánico Integral Penal, 2021, pág. 101 Art. 264).

Mediante Decreto Ejecutivo 1054 (2020), el presidente de la República, Lenín Moreno, oficializó que, desde el 20 de mayo de 2020, rige el nuevo Sistema de Comercio de Combustibles a Precios de Mercado, con la disminución inicial de precios y la posterior implementación de bandas móviles de control de precios de las gasolinas extra, ecopaís y diésel.

Decreto Ejecutivo N° 467 (2022), desde las 00:00 de este 1 de julio del 2022 empezó a regir el nuevo precio de las gasolinas extra y eco país (\$ 2,40) y del diésel (\$1,75), según el decreto 467 firmado por el presidente de la República, Guillermo Lasso, y en el marco de lo acordado en el acta de paz suscrita por tres organizaciones indígenas (Conaie, Fenocín y Feine) y el Gobierno Nacional, tras 18 días de paro.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

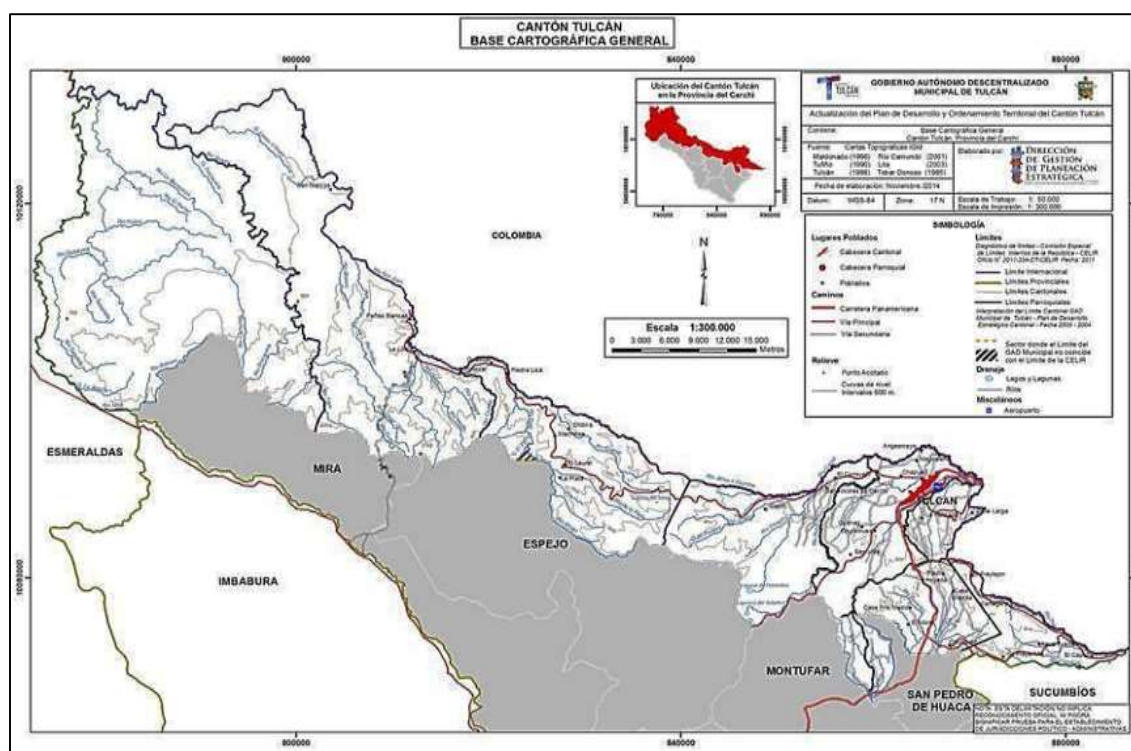
3.1. Descripción del área de estudio/grupo de estudio

Esta investigación se desarrolla en la provincia del Carchi, específicamente en el cantón Tulcán, ubicado en el extremo norte de la Región Interandina del Ecuador. Este cantón es de particular relevancia debido a su condición fronteriza con la República de Colombia, lo que lo convierte en un punto neurálgico para el estudio de actividades ilícitas como el contrabando de combustibles. Tulcán, que abarca un área de 1,817.82 km², representa el 0.71% del total del territorio ecuatoriano (256,369.6 km²), y el 48.48% del área total de la provincia del Carchi (3,749.7 km²) (Municipio de Tulcán, 2020).

La población actual del cantón es de aproximadamente 83,100 habitantes, con una proyección de 123,700 para el año 2050, lo que refleja un crecimiento demográfico sostenido. Esta población, junto con el alto volumen de tránsito vehicular y comercial generado por la cercanía con Colombia, ha convertido a Tulcán en un área de alta incidencia de contrabando de combustibles. Las distorsiones en el mercado de combustibles, originadas por los subsidios otorgados por el estado ecuatoriano, han generado una economía local que enfrenta desafíos específicos, exacerbados por el contrabando transfronterizo.

La elección de este cantón como área de estudio responde a su particular condición geográfica y económica, ya que es un punto de tránsito frecuente para el comercio ilegal de productos energéticos, lo cual tiene un impacto directo en las dinámicas sociales y económicas locales. El análisis de estas actividades en este contexto geográfico resulta fundamental para comprender cómo los subsidios de combustibles contribuyen a la perpetuación del contrabando y a la regulación de este fenómeno a nivel fronterizo.

Figura 1. Mapa cantón Tulcán



Fuente: Municipio de Tulcán. (2020). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Tulcán 2020-2023 (Final).

El grupo de estudio está compuesto por actores clave vinculados al fenómeno de los subsidios y el contrabando de combustibles, incluyendo funcionarios de la Agencia de Regulación y Control de Hidrocarburos (ARCH) y especialistas en políticas energéticas. La selección de los participantes se realizó a través de un muestreo intencionado, una técnica dentro del enfoque de muestreo no probabilístico, en la que el investigador elige deliberadamente a los individuos que considera más relevantes para el estudio, basándose en su conocimiento experto sobre el tema en cuestión (Hernández Sampieri, 2018).

El uso del muestreo intencionado es adecuado en este caso debido a que se busca captar una diversidad de perspectivas sobre el contrabando de combustibles y el impacto del subsidio en la región, eligiendo aquellos individuos que, por su experiencia y conocimiento directo, pueden proporcionar información detallada y específica sobre las dinámicas de este fenómeno. Este enfoque permite obtener una muestra rica en información relevante, aunque no necesariamente representativa de la totalidad de la población, lo cual es

aceptable en estudios de este tipo donde se prioriza la profundidad del análisis sobre la generalización de los resultados.

3.2. Enfoque y tipo de investigación

El estudio presenta un enfoque cualitativo, dado que intenta entender la conexión entre el subsidio de combustibles y el contrabando desde la visión de los actores implicados. La investigación es de tipo exploratorio y descriptivo, ya que busca identificar y analizar las percepciones, implicaciones sociales, económicas y políticas, además de las estrategias de regulación que se han implementado (Hernández-Sampieri, 2018).

Además, es histórica para comprender el desarrollo de los subsidios en el país. Es documental, ya que recopila y selecciona información a través de la lectura de documentos, libros, revistas, grabaciones, filmaciones, periódicos, bibliografías, entre otros. Así mismo es exploratoria para delimitar el problema sobre hallar la relación de los subsidios y su relación con el contrabando en el Cantón Tulcán (Hernández-Sampieri, 2018).

Se utilizó el enfoque cualitativo debido a la naturaleza compleja y dinámica del fenómeno del contrabando de combustibles y el impacto del subsidio en el cantón Tulcán. Los fenómenos estudiados no solo involucran factores económicos, sino también aspectos sociales, políticos y culturales que requieren ser entendidos en profundidad, más allá de los simples números o estadísticas. La investigación cualitativa permite explorar de manera detallada las percepciones, experiencias y significados que los actores clave atribuyen a estos problemas, así como las relaciones de poder, corrupción y gobernanza que subyacen a las prácticas de contrabando y la implementación del subsidio.

A través del enfoque cualitativo, es posible obtener una comprensión más holística y contextualizada de cómo los diferentes actores como funcionarios de la ARCH y los especialistas en políticas energéticas, interpretan y responden a las políticas públicas relacionadas con los subsidios y el contrabando. Este enfoque resulta apropiado para descubrir patrones y dinámicas subyacentes que podrían pasar desapercibidos en un estudio cuantitativo.

Las herramientas de recolección de datos que se utilizaron fueron entrevistas semi-estructuradas como la principal técnica cualitativa. Este tipo de entrevista permite un enfoque flexible y adaptativo, donde se pueden explorar en profundidad los temas y perspectivas de los participantes, siguiendo una guía de temas predefinidos, pero con la posibilidad de profundizar en aspectos emergentes a medida que la conversación avanza. Las entrevistas semi-estructuradas son particularmente útiles en investigaciones cualitativas como la presente, ya que permiten que los participantes expresen sus opiniones, experiencias y conocimientos de manera detallada y espontánea, proporcionando información rica y contextualizada sobre el fenómeno (Hernández-Sampieri, 2018).

Para esta investigación, se realizaron 8 entrevistas semiestructuradas, que es una muestra no probabilística por conveniencia, con el objetivo de obtener una variedad de perspectivas sobre el fenómeno del contrabando de combustibles. Este número se determinó con base en el criterio de saturación de categorías, es decir, cuando la información recopilada comenzó a mostrar redundancia y no aportó nuevos hallazgos significativos (Hernández-Sampieri, 2018).

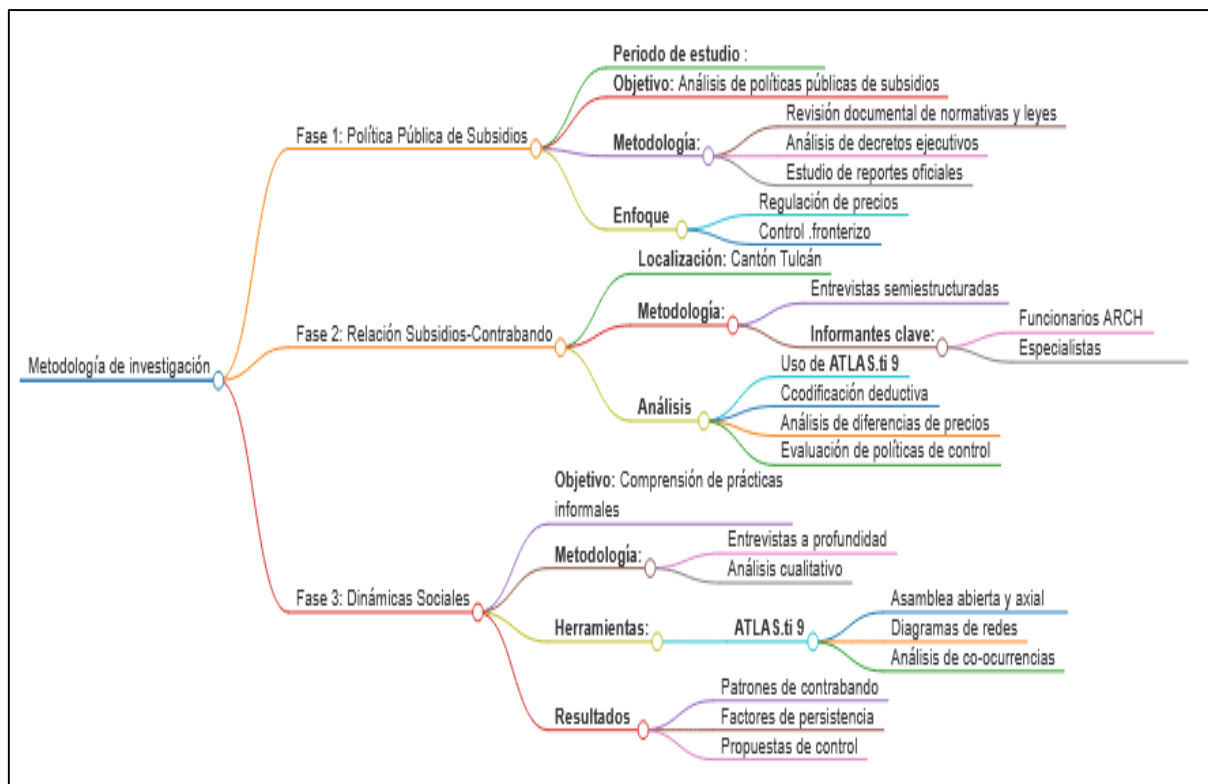
Además, esta técnica permite la construcción de una relación de confianza con los entrevistados, lo que facilita que compartan información sensible o detallada sobre temas delicados como el contrabando de combustibles y las prácticas asociadas. Las entrevistas se realizaron de manera presencial o virtual, según la disponibilidad y preferencia de los participantes, y se grabaron con su consentimiento para garantizar la precisión en la transcripción y el análisis posterior.

3.3. Procedimientos

Los procedimientos definidos para esta investigación se estructuran en tres fases principales, cada una orientada a obtener, procesar y analizar los datos de forma sistemática, con el objetivo de comprender las implicaciones de los subsidios a los combustibles en el contrabando en el cantón Tulcán. En cada fase, se utilizaron herramientas y técnicas cualitativas adecuadas para abordar

los objetivos específicos del estudio, destacando el uso del software ATLAS.ti 9 para el análisis cualitativo de los datos.

Figura 2. Metodología de investigación



Fuente: Elaboración Propia

3.3.1. Fase 1: Política pública de subsidios a los combustibles

El objetivo de esta fase fue proporcionar un panorama detallado de las políticas públicas de subsidios a los combustibles implementadas por el Gobierno ecuatoriano entre 2019 y 2023, en especial en relación con el contrabando. El procedimiento consistió en una revisión documental exhaustiva de las normativas, leyes, decretos ejecutivos y reportes oficiales relacionados con los subsidios a los combustibles. Esta revisión fue realizada utilizando fuentes primarias y secundarias disponibles en documentos oficiales y bibliografía especializada.

El análisis de los documentos se orientó a identificar las medidas implementadas por el Estado para regular los precios del combustible y las políticas de control fronterizo, con especial énfasis en los instrumentos

regulatorios que afectan directamente el mercado de combustibles y el contrabando.

3.3.2. Fase 2: Relación entre subsidios a los combustibles y el contrabando en el cantón Tulcán

El propósito de esta fase fue analizar cómo las políticas de subsidios a los combustibles contribuyen al fenómeno del contrabando en el cantón Tulcán. Para ello, se llevaron a cabo entrevistas semiestructuradas con informantes clave, incluyendo funcionarios de la Agencia de Regulación y Control de Hidrocarburos (ARCH), autoridades locales, especialistas en políticas energéticas y actores involucrados en el comercio informal de combustibles. La selección de los participantes se hizo mediante un muestreo no probabilístico por conveniencia, garantizando una representación amplia de perspectivas de diversos sectores relacionados con el tema de estudio.

Las entrevistas semiestructuradas fueron diseñadas con un guion específico que permitió explorar en profundidad las relaciones entre los subsidios y el contrabando, así como las percepciones de los entrevistados sobre la efectividad de las políticas implementadas. Las respuestas obtenidas fueron transcritas y procesadas en ATLAS.ti 9, donde se codificaron utilizando un enfoque deductivo. La herramienta facilitó la creación de códigos temáticos que abarcaron áreas como el impacto de las diferencias de precios, la eficacia de las políticas de control y las medidas de prevención del contrabando. Mediante la codificación axial, se establecieron conexiones entre las percepciones y las políticas públicas, permitiendo un análisis más profundo de la relación entre subsidios y contrabando en esta área geográfica.

3.3.3. Fase 3: Dinámicas sociales en torno al contrabando de combustibles

En esta fase, se identificaron las dinámicas sociales y económicas que refuerzan el contrabando de combustibles en Tulcán, con el objetivo de comprender cómo las prácticas informales se relacionan con las políticas de subsidios. Se utilizaron entrevistas a profundidad con actores clave para obtener una visión más cercana sobre las prácticas cotidianas relacionadas con el

contrabando, las estrategias utilizadas y las condiciones que permiten su perpetuación.

El análisis de la información obtenida fue realizado a través de ATLAS.ti 9, utilizando la funcionalidad de codificación abierta y axial para identificar los temas recurrentes en torno al contrabando, las motivaciones sociales detrás de estas prácticas y las percepciones de la comunidad sobre las políticas de subsidios. La herramienta permitió la organización de los datos de manera ordenada y facilitó la extracción de patrones, lo que permitió una interpretación más clara de las dinámicas sociales que refuerzan el contrabando en esta región.

Finalmente, el análisis de los datos recolectados en las fases anteriores fue realizado de manera integral utilizando ATLAS.ti 9. El software permitió la organización de los códigos y categorías en redes de relaciones que visualizaron las conexiones entre las políticas públicas, las dinámicas sociales y el contrabando. A través del uso de diagramas de redes y análisis visual, y análisis de co-ocurrencias se lograron identificar patrones recurrentes y factores clave que explican la persistencia del contrabando en la región, además de las intervenciones que podrían optimizar el control y reducir este fenómeno.

3.4. Consideraciones bioéticas

En esta investigación se llevaron a cabo principios bioéticos para asegurar la protección, respeto y confidencialidad de los participantes, así como la integridad del proceso de investigación.

Antes de participar en las entrevistas, se proporcionó a cada participante una explicación detallada sobre los objetivos de la investigación, el procedimiento a seguir, la duración aproximada de la entrevista y la gestión de la información.

La información obtenida fue empleada exclusivamente para propósitos de investigación. No fueron compartidos ni divulgados a terceras partes sin la correspondiente autorización de los participantes.

Dado que los temas discutidos en las entrevistas abarcaron cuestiones asociadas con políticas de subsidios y el tráfico ilegal de combustibles, se evitó

formular cualquier pregunta que pudiera comprometer la seguridad o integridad de los involucrados. Las entrevistas se llevaron a cabo en un entorno seguro y respetuoso.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

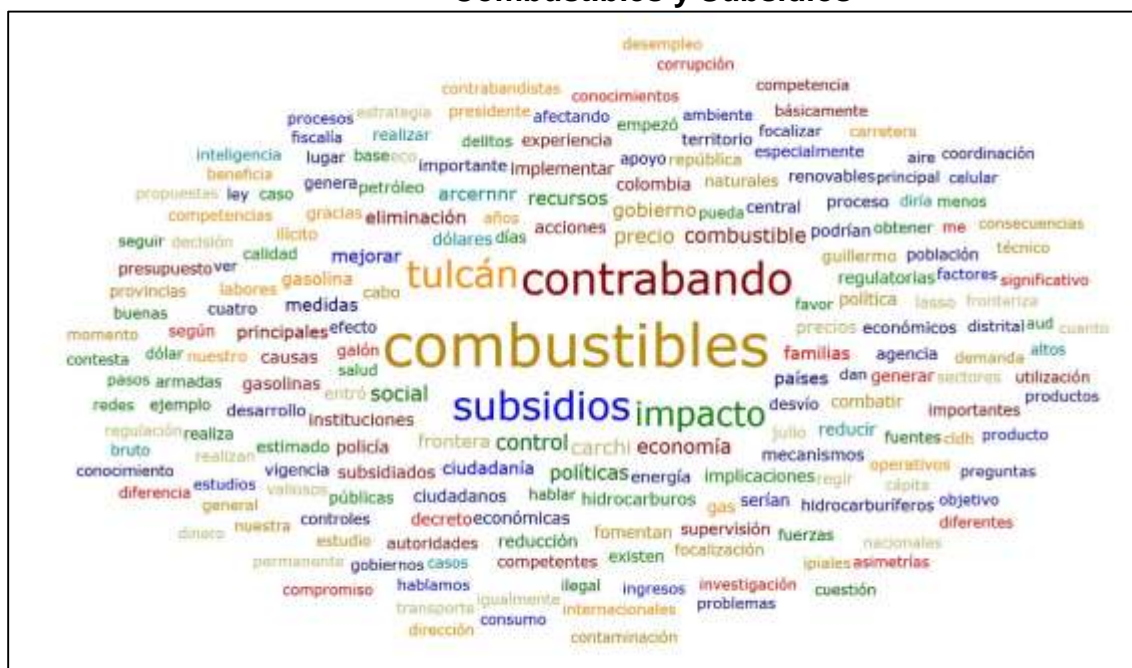
4.1. Fase 1: Política pública de subsidios a los combustibles

En el estudio sobre el subsidio de los combustibles y su relación con el contrabando en la provincia de Carchi, se aborda una descripción detallada de la política pública de subsidios a los combustibles en Ecuador, haciendo énfasis en su implementación y efectos en la zona fronteriza de Tulcán. Esta fase presenta un análisis contextual sobre las decisiones gubernamentales que determinan el precio de los combustibles en el mercado local y su impacto en la economía de la región.

Para el análisis de resultados se integra los antecedentes, el marco teórico y los hallazgos obtenidos mediante el análisis cualitativo con ATLAS.ti 9. Este enfoque permitió sistematizar la información de las entrevistas realizadas, identificar patrones y temáticas recurrentes, y vincularlos a las dimensiones investigadas.

Se creó un banco de datos con las transcripciones textuales de las entrevistas, y, como primer paso, se generó una nube de palabras que visualizó los términos más recurrentes mencionados por los participantes. Esta herramienta permitió identificar conceptos clave como "diferencial de precios," "contrabando," "combustibles," "impacto económico," y "subsidios," los cuales sirvieron como insumos para una codificación estructurada.

Figura 3. Nube de palabras sobre el Contrabando de Combustibles y Subsidios



Fuente: ATLAS.ti 9.

El proceso de codificación generó un total de 31 códigos temáticos organizados en categorías y subcategorías vinculadas a las dimensiones de investigación: el subsidio de los combustibles y su relación con el contrabando. Los códigos con mayor enraizamiento fueron "Políticas de Implementación" (43), "Impacto Económico" (42), y "Estrategias de Prevención y Control" (41), lo que evidencia una fuerte preocupación por la efectividad de las políticas públicas y su impacto en la economía local. La tabla de códigos muestra además temas específicos como "Uso Inadecuado" (29), "Medidas Regulatorias" (27) y "Operativos Conjuntos" (19), reflejando la percepción de los actores sobre la necesidad de fortalecer las acciones de control y regulación.

Tabla 1.

Organización de categorías y subcategorías en el análisis de subsidios y contrabando

Código	Enraizamiento
● Políticas de Implementación	43
● Impacto Económico	42
● Estrategias de Prevención y Control	41
● Diferencial de Precios	39
○ Uso Inadecuado	29
○ Acciones del Gobierno	27
○ Medidas Regulatorias	27

○ Impacto Social	25
○ Nuevas Estrategias	21
○ Principales causas del contrabando	20
○ Operativos Conjuntos	19
○ Pérdidas Fiscales	17
● Cobertura del Subsidio	16
○ Falta de Empleo	14
● Factores Contribuyentes al Contrabando	13
○ Implicaciones Políticas	13
● Contrabando de Combustibles	13
○ Implicaciones Económicas	12
○ Falta de Políticas públicas	12
● Incidencia del Contrabando	11
○ Control de la Policía	11
○ Impacto del Decreto 467	9
○ Cumplimiento del Propósito	9
○ Propósito de los Subsidios	9
○ Impacto Ambiental	8
● Subsidio de los Combustibles	8
○ Subsidio en Carchi	8
○ Control Ineficiente	6
○ Aumento de Precios	5
○ Socialización y concientización	5
○ Alto Consumo	4

Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas a expertos procesadas con el software ATLAS.ti 9.

El análisis cualitativo evidenció que el diferencial de precios entre Ecuador y Colombia es un factor determinante para el contrabando de combustibles. Los participantes señalaron que las políticas de subsidio, aunque concebidas para beneficiar a la población ecuatoriana, han generado incentivos para el comercio ilícito debido a la falta de medidas de control efectivas. La categoría "Diferencial de Precios" (39) y sus subcódigos "Impacto Social" (25) y "Principales causas del contrabando" (20) destacan cómo este fenómeno afecta a las comunidades fronterizas.

Desde una perspectiva teórica, estos hallazgos se alinean con los planteamientos de autores como Peters y Pierre (2005) y Aguilar (2007), quienes argumentan que las políticas públicas deben ser diseñadas considerando las realidades locales y los riesgos asociados.

Desde la perspectiva teórica, Max Weber (1940) aporta una visión clave al entender cómo la burocracia estatal, con su estructura formal y procedimientos rígidos, influye en la implementación de las políticas de subsidio. La aplicación inadecuada de estos procedimientos burocráticos, según las entrevistas, ha generado brechas significativas que facilitan el contrabando. Asimismo, la ausencia de una fiscalización efectiva y la percepción de ineficiencia en los controles gubernamentales están alineadas con las teorías de Pérez (2016), quien señala que las políticas públicas mal implementadas suelen generar externalidades negativas que afectan tanto a la sociedad como a las finanzas del Estado.

El código "Impacto Económico" (42) refleja las percepciones sobre cómo el subsidio y el contrabando afectan la economía de Tulcán. Los entrevistados mencionaron que, si bien el subsidio representa un alivio económico para las familias locales, el contrabando genera pérdidas fiscales significativas para el Estado y desincentiva el desarrollo económico formal en la zona. El subcódigo "Pérdidas Fiscales" (17) y "Falta de Políticas Públicas" (12) muestran que los actores perciben una débil respuesta gubernamental ante estos problemas.

Desde el marco teórico, autores como Max Weber (1940) y Roth (2019) destacan la importancia de una burocracia eficiente y bien organizada para enfrentar problemas complejos como el contrabando. La percepción de "Control Ineficiente" (6) en las entrevistas sugiere la necesidad de reformar y fortalecer las instituciones encargadas de monitorear el tráfico de combustibles.

El análisis de las entrevistas también destacó la importancia de implementar estrategias efectivas para mitigar el contrabando. Los códigos "Estrategias de Prevención y Control" (41) y "Operativos Conjuntos" (19) revelan que los actores perciben la cooperación entre instituciones como un elemento clave para enfrentar este desafío. Sin embargo, se señala una falta de coordinación y socialización de las medidas, lo que limita su efectividad. Desde la perspectiva de Max Weber (1940), una burocracia efectiva es fundamental para garantizar la eficiencia en la implementación de políticas públicas, lo cual requiere estructuras organizativas claras y coordinación institucional. Por su parte, Pérez (2016) enfatiza que la participación de los actores locales es

indispensable para la formulación de estrategias que respondan a las realidades territoriales, lo que explica la necesidad de fortalecer los canales de socialización y concientización identificados en el subcódigo "Socialización y Concientización" (5).

Las reflexiones de la abogada de la Agencia de Regulación y Control de Hidrocarburos ofrecen una perspectiva profunda sobre estos fenómenos, por ejemplo, habla del propósito declarado de los subsidios a los combustibles en Ecuador, según la entrevistada, es "beneficiar a la economía y de los ciudadanos", aunque ella subraya que "el propósito real se está yendo de las manos al gobierno por el mal manejo que está realizando la ciudadanía misma a los hidrocarburos" (Coba, 2025, párrafo 2). Esta afirmación sugiere que, si bien los subsidios fueron diseñados para aliviar las cargas económicas de los ciudadanos más vulnerables, su ejecución no ha sido efectiva debido al mal manejo por parte de la población. La falta de mecanismos adecuados de control y distribución de los subsidios contribuye a que los recursos destinados para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos sean desviados hacia actividades ilegales, como el contrabando.

Además, la abogada de la agencia señala que "el impacto social se genera en que la ciudadanía que se dedica a realizar este ilícito del contrabando tiene varios problemas sociales uno de los más importante diría es la falta de políticas públicas de los gobiernos de turno para generar fuentes de empleo en la ciudad de Tulcán" (Coba, 2025, párrafo 3). Esta cita destaca la conexión directa entre la falta de oportunidades laborales y el crecimiento del contrabando, un fenómeno que se ve exacerbado por la insuficiencia de políticas públicas eficaces.

El impacto económico del contrabando para el Estado ecuatoriano también es evidente. Según la entrevistada, "el impacto económico es alto, ya que el Estado ecuatoriano distribuye un fuerte presupuesto anual para subsidiar los combustibles, pero con el tema de los delitos que se generan en la zona fronteriza, especialmente aquí en la ciudad de Tulcán no se está cumpliendo con el objetivo de ayuda social y se está perdiendo muchos recursos del Estado" (Coba, 2025, párrafo 4). Los recursos destinados a subsidiar los combustibles,

lejos de beneficiar a la población como estaba previsto, terminan siendo aprovechados por actores ilegales que contrabandean estos productos hacia otros mercados, como el de Colombia.

Uno de los puntos clave de la entrevista fue la relación entre los subsidios y el aumento del contrabando. La abogada explicó que "sí, si existe una relación directa entre los subsidios del combustible y el aumento de contrabando en la ciudad de Tulcán, porque el hecho de que el combustible y el gas tengan un valor más alto en el país hermano que es Colombia hace que se incremente el tema del contrabando" (Coba, 2025, párrafo 7). Este hallazgo coincide con la literatura existente sobre los efectos de las políticas de subsidios en las zonas fronterizas, donde los precios de los combustibles en países vecinos son significativamente más altos. La diferencia de precios genera un incentivo para que los combustibles subsidiados sean contrabandeados hacia esos mercados más lucrativos.

En cuanto a las implicaciones de una posible eliminación o reducción de los subsidios, la entrevistada opinó que, aunque "sí existiría... un impacto negativo en la economía de las familias ecuatorianas y en las políticas del país en el momento que se decida quitar el subsidio de los combustibles", también reconoció que "lamentablemente el país no soporta más estar generándose un presupuesto para cubrir estos subsidios de combustibles" (Coba, 2025, párrafo 9). Este argumento resalta la necesidad de reestructurar las políticas de subsidios, ya que la situación fiscal del país no permite mantener un sistema de subsidios indefinido. Sin embargo, también se reconoce que tal medida podría generar tensiones sociales y económicas, especialmente en los sectores más vulnerables de la población.

Respecto a las acciones que la Agencia de Regulación y Control de Hidrocarburos está tomando para combatir el contrabando de combustibles, la abogada expresó que, aunque se han realizado esfuerzos mediante operativos de control, "no se tiene el apoyo necesario y el compromiso de las instituciones que realmente tienen la competencia para el tema del contrabando de combustibles" (Coba, 2025, párrafo 10). Este comentario refleja una deficiencia en la coordinación institucional, un problema recurrente en contextos donde se

enfrentan delitos transnacionales como el contrabando. A pesar de los esfuerzos de las agencias reguladoras, la falta de respaldo judicial y el compromiso insuficiente de otras instituciones dificultan el combate eficaz del contrabando en la zona fronteriza.

El análisis de las entrevistas con expertos en la materia resalta los múltiples factores que contribuyen al contrabando de combustibles en Tulcán y cómo los subsidios, en lugar de ser una solución, han facilitado el crecimiento de este delito. La falta de políticas públicas eficaces, combinada con la insuficiencia de recursos para controlar el contrabando, presenta un desafío importante para el Estado ecuatoriano. Es necesario implementar reformas estructurales en las políticas de subsidios y fortalecer la coordinación institucional para combatir este fenómeno de manera efectiva.

Los hallazgos resaltan la necesidad de reformular las políticas públicas considerando las realidades locales, fortalecer las instituciones de control y fomentar la colaboración entre actores públicos y privados. Desde una perspectiva teórica, los resultados confirman la importancia de una gobernanza colaborativa y una administración pública eficiente para enfrentar los desafíos asociados al subsidio de combustibles y su relación con el contrabando.

4.2. Fase 2: Relación entre subsidios a los combustibles y el contrabando en el cantón Tulcán

Se realizó el análisis de co-ocurrencias cuyo proceso permite identificar la frecuencia con la que dos o más códigos aparecen juntos en el mismo fragmento de datos. Esta metodología resulta fundamental para explorar las relaciones temáticas y descubrir patrones significativos entre los conceptos analizados. En el contexto de esta investigación, las co-ocurrencias revelan asociaciones críticas entre las dimensiones clave del subsidio de combustibles y el contrabando en la provincia de Carchi.

Tabla 2.*Tabla de co-ocurrencias entre categorías analizadas*

	● Cobertura del Subsidio Gr=16	● Diferencial de Precios Gr=39	● Políticas de Implementación Gr=43	● Subsidio de los Combustibles Gr=8
● Contrabando de Combustibles Gr=13	1	9	0	5
● Estrategias de Prevención y Control Gr=41	2	3	11	1
● Factores Contribuyentes al Contrabando Gr=13	0	4	1	0
● Impacto Económico Gr=42	0	9	7	2
● Incidencia del Contrabando Gr=11	1	6	3	0

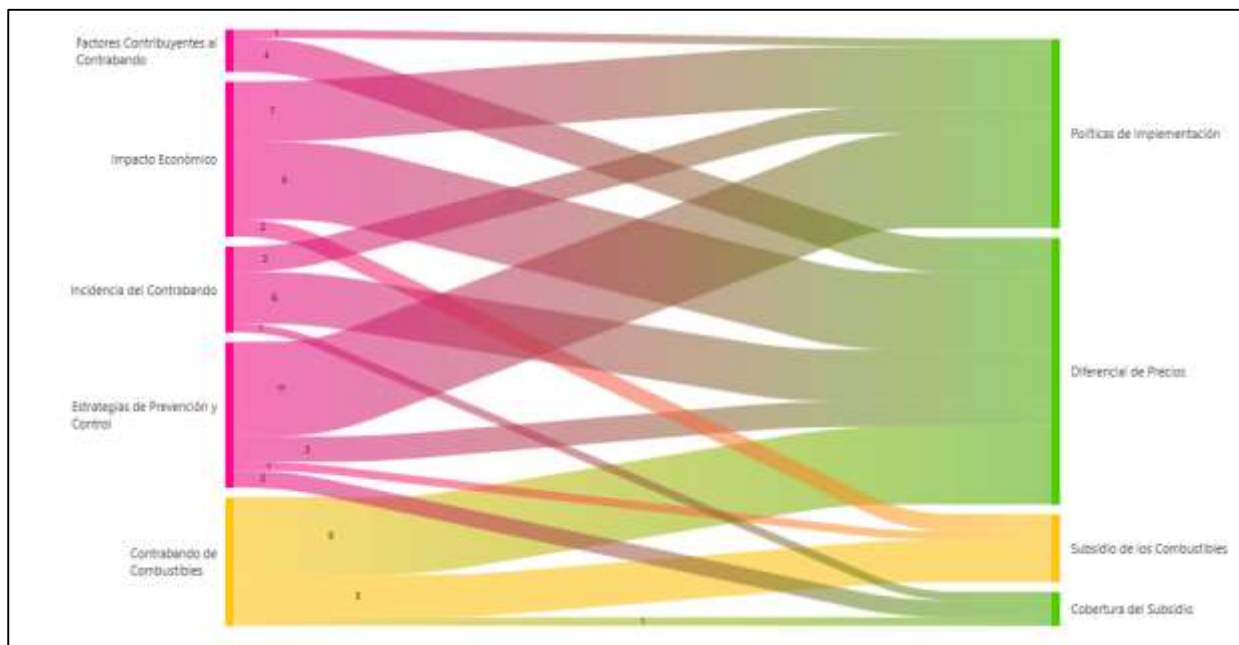
Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas a expertos procesadas con el software ATLAS.ti 9.

La tabla 4 muestra las co-ocurrencias entre categorías principales, como Cobertura del Subsidio, Diferencial de Precios, Políticas de Implementación y Subsidio de los Combustibles, en relación con conceptos relevantes para el análisis, tales como Contrabando de Combustibles, Estrategias de Prevención y Control, Factores Contribuyentes al Contrabando, Impacto Económico e Incidencia del Contrabando.

A través del Diagrama de Sankey se puede visualizar las relaciones entre los términos señalados en la Tabla 4 y su co-ocurrencia.

Tabla 3.

Diagrama de Sankey - Flujo del subsidio de combustibles y su relación con el contrabando



Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas a expertos procesadas con el software ATLAS.ti 9.

El análisis refleja que los factores que contribuyen al contrabando tienen una fuerte co-ocurrencia con diferencial de precios (4 co-ocurrencias). Esto sugiere que la diferencia de precios entre el mercado ecuatoriano, caracterizado por subsidios estatales, y los precios de países vecinos constituye uno de los principales incentivos para la proliferación del mercado ilegal.

Desde el enfoque de la racionalidad económica propuesto por Max Weber (1940), esta correlación se explica por la lógica de maximización de beneficios. Los actores involucrados en el contrabando perciben el diferencial de precios como una oportunidad para obtener márgenes de ganancia, lo que los lleva a tomar decisiones racionales orientadas a la explotación de esta brecha.

Desde una visión de administración pública, Roth (2019) sostiene que la eficiencia burocrática es clave para la implementación efectiva de políticas. El hecho de que el diferencial de precios tenga una correlación directa con el contrabando sugiere fallos en los mecanismos de supervisión y control por parte de las instituciones encargadas de la vigilancia del mercado de combustibles.

Además, existe también fuerte co-ocurrencia entre impacto económico y políticas de implementación (7 co-ocurrencias) y una correlación aún más significativa entre impacto económico con diferencial de precios (9 co-ocurrencias), lo que sugiere que las dinámicas económicas del contrabando de combustibles están vinculadas tanto a las políticas públicas establecidas como al entorno económico generado por el diferencial de precios entre Ecuador y sus países vecinos.

Desde el enfoque de las políticas públicas de Aguilar (2020), la relación entre el impacto económico y las políticas de implementación refleja el papel crucial que juegan las decisiones estatales en la configuración de los mercados. Las políticas de subsidios, que buscan fomentar el bienestar social, generan impactos económicos tanto positivos (menor gasto para los consumidores) como negativos, en la medida en que incentivan actividades ilícitas como el contrabando. La co-ocurrencia de siete relaciones indica que las políticas de implementación no solo afectan la economía de manera directa, sino que también condicionan el comportamiento de los actores sociales y económicos en la frontera.

La correlación entre el impacto económico y el diferencial de precios refuerza la noción de un "efecto multiplicador" del contrabando. Tilly (2003) señala que las dinámicas económicas ilícitas suelen ser el resultado de estructuras institucionales que no logran adaptarse a los cambios del entorno. Esto es evidente en el caso ecuatoriano, donde el mantenimiento de un esquema de subsidios en un contexto de mercados abiertos genera consecuencias no deseadas, como el contrabando.

La teoría del isomorfismo institucional de DiMaggio y Powell explica cómo las organizaciones se alinean bajo presiones externas, como regulaciones y expectativas sociales, lo cual se refleja en el control de subsidios a combustibles y el contrabando. Los resultados de la investigación muestran una fuerte co-ocurrencia entre el impacto económico y las políticas de implementación, así como una significativa correlación con el diferencial de precios, lo que evidencia que las políticas públicas y el entorno económico influyen directamente en las decisiones organizacionales.

Esto se puede vincular con el isomorfismo coercitivo, donde las organizaciones se ajustan a las regulaciones gubernamentales para evitar sanciones, y el isomorfismo mimético, donde las empresas replican estrategias exitosas ante la incertidumbre económica y el riesgo del contrabando, buscando mitigar los impactos derivados del diferencial de precios y la fluctuación del mercado. Este análisis sugiere que tanto las presiones institucionales como las dinámicas económicas juegan un papel clave en la adopción de prácticas similares dentro del sector, promoviendo una homogenización en las estrategias de control.

Así mismo, existe también co-ocurrencia entre incidencia del contrabando y diferencial de precios (6 co-ocurrencias) y una correlación entre incidencia del contrabando y políticas de implementación (3 co-ocurrencias), lo que sugiere que el diferencial de precios actúa como una de las principales variables explicativas del fenómeno del contrabando, mientras que las políticas de implementación desempeñan un rol secundario, pero aún relevante.

Desde la perspectiva de la teoría económica y política de Tilly (2003), las actividades ilícitas como el contrabando surgen por fallas en la gobernanza y la incapacidad de las instituciones para regular las condiciones del mercado. El diferencial de precios evidenciado por las seis co-ocurrencias genera un incentivo claro para el contrabando, dado que permite a los actores obtener márgenes de ganancia significativos al revender el combustible en mercados extranjeros a precios superiores. Este hallazgo refuerza la noción de que los mercados paralelos florecen cuando existen diferencias sustanciales en el valor de bienes regulados por el Estado.

Aguilar (2020) subraya la importancia de la coherencia en las políticas públicas. La débil correlación observada entre la incidencia del contrabando y las políticas de implementación podría reflejar una desconexión entre el diseño de las estrategias estatales y las realidades operativas de las zonas fronterizas. Esto podría indicar la necesidad de una mayor adaptabilidad y flexibilidad en las políticas públicas, considerando tanto los incentivos económicos como las condiciones locales.

De igual manera, existe también co-ocurrencia entre estrategias de prevención y control y políticas de implementación (11 co-ocurrencias), lo que sugiere una interdependencia entre la formulación de políticas públicas y las acciones operativas destinadas a mitigar el contrabando de combustibles.

La fuerte relación entre las estrategias de prevención y las políticas de implementación evidencia que, aunque existen políticas diseñadas para combatir el contrabando, su éxito depende de una adecuada articulación con las acciones operativas en campo. Bajo el enfoque de March y Olsen (1993) sobre la acción institucional, la efectividad de las estrategias preventivas y de control no puede ser vista de manera aislada, sino como parte de una estructura que debe ser coherente y bien administrada. La falta de dicha coherencia tiende a debilitar los esfuerzos preventivos y operativos.

Además, existe también una fuerte co-ocurrencia entre contrabando de combustibles y subsidio de los combustibles (5 co-ocurrencias) y una correlación aún más significativa entre contrabando de combustibles con diferencial de precios (9 co-ocurrencias), lo que destaca la profunda relación entre las políticas de subsidio y la dinámica del contrabando, así como el papel determinante que juega la diferencia de precios en este fenómeno.

Desde el enfoque teórico de Aguilar (2020), el subsidio de combustibles se comprende como una política pública que busca garantizar el acceso equitativo a un recurso estratégico. Sin embargo, cuando dicho subsidio no es gestionado adecuadamente, puede generar distorsiones en el mercado que incentiven el contrabando. La co-ocurrencia observada en el análisis sugiere que el contrabando no solo es una consecuencia indeseada de los subsidios, sino también una práctica que se fortalece en función de las deficiencias en su aplicación y monitoreo.

La correlación aún más significativa entre el contrabando y el diferencial de precios (9 co-ocurrencias) refuerza la teoría de March y Olsen (1993), quienes señalan que las decisiones de los actores sociales son influenciadas por incentivos estructurales. En este contexto, la diferencia de precios entre países o regiones actúa como un incentivo económico directo que motiva el contrabando de combustibles. Los actores involucrados responden de manera racional a una

oportunidad de mercado derivada de las políticas estatales, lo que subraya la necesidad de analizar el subsidio desde una perspectiva económica y social más amplia.

Los resultados obtenidos respaldan la tesis de que el contrabando de combustibles en Ecuador es, en gran medida, producto de las políticas de subsidio. Las múltiples correlaciones identificadas evidencian que el diferencial de precios, derivado de los subsidios, constituye un incentivo económico para el desarrollo de un mercado ilegal. Desde las teorías analizadas, queda claro que las dinámicas del contrabando responden a fallas en la formulación e implementación de políticas públicas, así como a una deficiente capacidad de supervisión estatal. Esto plantea la necesidad urgente de una revisión integral del esquema de subsidios, la implementación de controles más estrictos y la adopción de un enfoque de políticas públicas coherente y adaptado a las particularidades de las zonas fronterizas. Solo mediante una intervención articulada que considere tanto los incentivos económicos como las condiciones operativas locales será posible mitigar el fenómeno del contrabando de combustibles y sus consecuencias para la economía y la gobernanza del país.

Por otra parte, en el análisis de los datos obtenidos a través de la entrevista con Edison Pozo, director de la ARCH, revela diversos aspectos clave en torno a los subsidios de combustibles y su relación con el contrabando en el cantón Tulcán. El entrevistado confirma que el propósito de los subsidios de combustibles está siendo cumplido de acuerdo con los objetivos de política pública. Edison Pozo señala que "se está cumpliendo" el propósito del subsidio (Pozo, 2024, párrafo 2). Esta respuesta sugiere que el subsidio cumple con la intención de facilitar el acceso a los combustibles, especialmente en zonas como Tulcán, sin distinción por su ubicación fronteriza. No obstante, este cumplimiento se ve contrarrestado por la falta de control y la presencia de prácticas ilícitas como el contrabando.

El contrabando de combustibles tiene efectos significativos en la economía local y en el Estado ecuatoriano. Pozo describe el impacto social del contrabando como "la venta ilegal que realizan las personas que compran al precio subsidiado en Ecuador y venden en mayor precio en la ciudad colombiana

de Ipiales" (Pozo, 2024, párrafo 4). Este fenómeno, que implica una fuga de recursos a través de prácticas ilegales, también genera "un deterioro económico permanente, muy perjudicial para la economía del Estado ecuatoriano" (Pozo, 2024, párrafo 4), lo que confirma las implicaciones fiscales negativas para Ecuador.

El contrabando no solo afecta la economía estatal, sino también a la economía local, en la medida en que distorsiona los mercados y crea competencia desleal. Según Pozo, esta actividad reduce la efectividad de los subsidios, al ser aprovechada principalmente por actores que no necesitan el subsidio para su sustento.

Pozo identifica la falta de empleo y la "falta de control a los recursos hidrocarbúricos subsidiados" como las principales causas del contrabando de combustibles en la zona de Tulcán. Según el entrevistado, "el contrabando de combustibles lo causa también la falta de control por parte de las autoridades competentes, la falta de políticas públicas que focalicen de manera adecuada estos subsidios" (Pozo, 2024, párrafo 9). Esto pone en evidencia la falta de una regulación efectiva que prevenga el desvío de los combustibles hacia actividades ilícitas.

Además, Pozo menciona que las políticas públicas deben ser más focalizadas para garantizar que los subsidios lleguen a las personas realmente necesitadas y no se desvíen hacia el mercado negro. Esta situación refleja una brecha en la implementación de las políticas públicas de subsidios, que favorecen a una parte de la población mientras que otras se ven atrapadas en actividades ilegales.

En relación con la conexión entre los subsidios y el aumento del contrabando, Pozo afirma que "el subsidio hace que se cometan irregularidades como el contrabando de combustibles hacia el vecino país de Colombia" (Pozo, 2024, párrafo 13). Esta afirmación confirma que los subsidios, aunque bien intencionados, pueden generar efectos secundarios no deseados, como la proliferación del contrabando. La diferencia de precios entre los combustibles en Ecuador y Colombia crea un incentivo para que actores ilegales se aprovechen de esta brecha.

El entrevistado también señala que, a pesar de los esfuerzos por parte del gobierno, se requieren "acciones drásticas como la eliminación de los subsidios" (Pozo, 2024, párrafo 14) para reducir el contrabando de combustibles. Esto refleja una recomendación polarizada que podría tener graves implicaciones económicas y sociales en las comunidades dependientes de estos subsidios.

Pozo también menciona que se están tomando medidas regulatorias como la "coordinación con la Policía Nacional, Ejército Nacional para evitar el desvío de hidrocarburos" (Pozo, 2024, párrafo 15), aunque reconoce que aún existen brechas en la implementación de estos controles. Para Pozo, una solución viable sería una "eliminación de los subsidios" para evitar el contrabando, aunque esta medida también podría aumentar la carga económica para los ciudadanos.

4.3. Fase 3: Dinámicas sociales en torno al contrabando de combustibles

El contrabando de combustibles en la provincia de Carchi, especialmente en el cantón Tulcán, ha sido un fenómeno persistente que impacta no solo la economía regional, sino también las dinámicas sociales de la zona. En este contexto, el subsidio de combustibles juega un papel importante, ya que, al generar una diferencia significativa en los precios de los combustibles entre Ecuador y Colombia, ha creado un incentivo para la actividad ilícita. Este fenómeno no solo tiene una dimensión económica, sino que también está entrelazado con comportamientos sociales que requieren ser comprendidos desde una perspectiva sociológica, económica y política.

A través del análisis cualitativo realizado con ATLAS.ti 9, se ha desarrollado una red de códigos que permite visualizar las interrelaciones entre los elementos clave de este fenómeno. La red subraya la relación directa entre los códigos de Subsidio de los Combustibles y Contrabando de Combustibles, destacando el impacto del diferencial de precios en el incentivo para el contrabando, como lo sugiere la teoría económica de Weber sobre la racionalidad. Además, la relación entre Impacto Económico y Políticas de Implementación resalta la importancia de la intervención estatal en la mitigación de los efectos negativos del contrabando.

La red de códigos generada en ATLAS.ti 9 permite visualizar las interrelaciones conceptuales entre los distintos elementos analizados en el estudio sobre el subsidio de combustibles y su relación con el contrabando en Ecuador. La figura muestra una configuración compleja de nodos que reflejan códigos vinculados por conexiones conceptuales, proporcionando una representación clara de las dinámicas que emergen de la investigación.

El nodo “Subsidio de los Combustibles” se posiciona como el elemento central de la red, siendo el punto de conexión con otros códigos como “Diferencial de Precios”, “Contrabando de Combustibles”, “Impacto Económico” y “Políticas de Implementación”. Esta disposición sugiere que el subsidio no solo es un factor político y económico relevante, sino también un catalizador para la dinámica del contrabando.

El vínculo entre “Subsidio de los Combustibles” y “Contrabando de Combustibles” se muestra como una relación directa y significativa dentro de la red. Esta conexión refuerza la idea de que la existencia de subsidios genera incentivos económicos para el mercado ilegal, especialmente cuando se combina con el diferencial de precios entre Ecuador y los países vecinos.

El código “Diferencial de Precios” emerge como un nodo crucial dentro de la red, estrechamente vinculado al “Contrabando de Combustibles” y al “Impacto Económico”. Esta relación sugiere que la diferencia de precios es uno de los principales incentivos para las actividades ilícitas. Desde la teoría económica de Max Weber, esta conexión puede interpretarse como una consecuencia de la racionalidad económica, donde los actores buscan maximizar sus beneficios a partir de la brecha de precios.

La red también muestra una conexión relevante entre “Impacto Económico” y “Políticas de Implementación”. Este vínculo sugiere que las decisiones políticas afectan directamente las dinámicas económicas, incluyendo las pérdidas fiscales y el costo social asociado al contrabando. Desde la perspectiva de Aguilar (2020), esta relación resalta la importancia de diseñar políticas públicas que consideren los efectos económicos colaterales.

El código “Estrategias de Prevención y Control” aparece interrelacionado con “Políticas de Implementación”, indicando la necesidad de una articulación efectiva entre las acciones operativas y las decisiones políticas. Bajo el enfoque de March y Olsen (1993), esta conexión refleja que las estrategias de control no pueden ser concebidas de manera aislada, sino como parte de una estructura institucional coherente y bien administrada.

La red de códigos destaca cómo el contrabando de combustibles es un fenómeno multifacético, donde los subsidios, el diferencial de precios, las políticas públicas y las estrategias de prevención interactúan de manera compleja. Desde el enfoque teórico de Aguilar (2020) y March y Olsen (1993), queda claro que las dinámicas observadas en la red no solo son el resultado de factores económicos, sino también de la forma en que las instituciones diseñan e implementan sus políticas.

4.3.1. El contrabando como práctica social

El contrabando de combustibles en la zona fronteriza no es simplemente un acto aislado de individuos en busca de obtener ganancias, sino que se ha consolidado como una práctica socialmente aceptada por las comunidades locales. De acuerdo con el análisis de Max Weber (1940), el contrabando puede entenderse como una respuesta racional a la estructura económica y social del contexto. En su estudio sobre la burocracia y la racionalización, Weber señala que las prácticas ilegales en contextos de bajos ingresos y escasas oportunidades formales tienden a ser normalizadas por las comunidades, quienes las consideran como un medio legítimo para sobrevivir.

Este análisis se confirma en las entrevistas realizadas, donde los actores locales reconocen el contrabando, pero no lo consideran moralmente reprochable. Este fenómeno refleja una normalización de lo ilegal, lo que se alinea con la idea de Weber de que la "racionalidad económica" puede llevar a la adopción de prácticas ilícitas en contextos de pobreza y desigualdad.

4.3.2. El papel de la desigualdad y la pobreza en las Dinámicas Sociales del contrabando

La dinámica social del contrabando está íntimamente vinculada a la pobreza estructural y la desigualdad económica, especialmente en las regiones fronterizas. Rousseau (2007), en su Contrato Social, argumenta que las desigualdades económicas y sociales pueden generar fenómenos de desobediencia o evasión de las normativas sociales, como es el caso del contrabando. La falta de acceso a fuentes de empleo formales y la escasa infraestructura económica en la región crean una dependencia de actividades informales como el contrabando para satisfacer las necesidades básicas.

En este contexto, el subsidio de combustibles, al mantener los precios bajos de forma artificial, actúa como un factor agravante, ofreciendo un incentivo para que los combustibles sean contrabandeados a Colombia, donde los precios son considerablemente más altos. Este fenómeno puede entenderse como una forma de resistencia frente a la exclusión social, una respuesta económica a la falta de alternativas laborales en el sector formal.

4.3.3. Estrategias locales de adaptación al control fronterizo

A pesar de los esfuerzos del gobierno ecuatoriano para controlar el contrabando en la frontera, las comunidades locales han desarrollado una serie de estrategias para evadir las medidas de control. Las redes de contrabandistas operan dentro de un marco informal de cooperación, donde las reglas del contrabando son entendidas y aceptadas socialmente. Este fenómeno refleja una situación de gobernanza donde, como señalan autores como Max Weber (1940) y March y Olsen (1993), las estructuras informales juegan un papel clave en la dinámica de las políticas públicas.

Weber (1940) subraya cómo la burocracia estatal, cuando no se adapta a las realidades sociales y económicas locales, puede volverse ineficaz. En este caso, el control fronterizo del contrabando enfrenta dificultades porque las estructuras informales y las redes locales, que operan fuera del control formal del Estado, son más flexibles y se adaptan rápidamente a las circunstancias. Por su parte, March y Olsen (1993) discuten cómo las organizaciones pueden ser

influenciadas tanto por las estructuras formales como por las informales. En este contexto, las redes de contrabandistas están conformadas por actores como pequeños comerciantes, conductores de transporte público e incluso funcionarios corruptos, quienes actúan en coordinación dentro de un sistema que es difícil de regular o controlar.

4.3.4. La percepción del contrabando en la comunidad local

Una de las características más relevantes del contrabando de combustibles es la percepción que tienen los actores sociales involucrados. Según el enfoque de institucionalismo propuesto por March y Olsen (1993), las instituciones informales juegan un rol fundamental en la forma en que las personas perciben y actúan dentro de la sociedad. En las entrevistas realizadas, se observó que el contrabando es visto por muchos de los involucrados no como un delito, sino como una estrategia económica válida.

Esta percepción refleja la internalización de normas informales que prevalecen sobre las leyes formales, debido a la necesidad de sobrevivir en un contexto económico difícil. En este sentido, la percepción del contrabando como una "práctica aceptable" es un ejemplo de cómo las instituciones informales, como las normas sociales y las redes de cooperación, pueden prevalecer sobre las formales, contribuyendo a la perpetuación del fenómeno.

4.3.5. Impacto social y económico del contrabando en la región

A pesar de la aparente aceptación social del contrabando, esta práctica genera efectos negativos en diversos aspectos de la vida social y económica de la región. Max Weber, en su teoría de la racionalidad económica, argumenta que las decisiones económicas de los actores son influenciadas por los incentivos disponibles. El contrabando de combustibles genera una evasión fiscal que afecta directamente al Estado ecuatoriano, lo que reduce la capacidad del gobierno para financiar servicios públicos y programas sociales.

Además, como señala Weber, la creación de mercados paralelos sin regulación puede disminuir la calidad de los productos y poner en riesgo la seguridad pública, al generar un mercado de combustibles de mala calidad. Esto

no solo impacta la economía formal, sino que también afecta la salud y seguridad de los consumidores.

El análisis de los subsidios de combustibles en Ecuador revela múltiples dimensiones que afectan tanto a la economía como a la sociedad, especialmente en áreas fronterizas como el cantón Tulcán. En este contexto, la entrevista con el Dr. Gustavo Terán, docente de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi proporciona una perspectiva crítica sobre la efectividad y las consecuencias de los subsidios.

El Dr. Terán señala que, aunque los subsidios de combustibles tienen como objetivo mejorar la calidad de vida en ciertas regiones, como la zona fronteriza, estos no han sido efectivos debido a la falta de una adecuada focalización. Según él, "no existe una cultura hacia el uso de los recursos y la optimización" (Terán, 2024, párrafo 3). Además, resalta que desde 1979, con el gobierno de Jaime Roldós, se han intentado focalizar los subsidios, pero "ya son más de 40 años y no se ha logrado completamente focalizarlos" (Terán, 2024, párrafo 4). La falta de control y la aplicación masiva de estos subsidios en lugar de un enfoque dirigido a áreas de necesidad específica ha generado una serie de problemas, especialmente en las zonas fronterizas.

En relación con las zonas fronterizas, como la de Ecuador con Colombia, el Dr. Terán indica que "en las zonas de frontera no existen políticas públicas que generen asimetrías, lo que lleva a una pérdida impresionante para el país" (Terán, 2024, párrafo 5). Esta falta de políticas de control y la inexistencia de un enfoque focalizado en áreas específicas como la frontera con Colombia han permitido que el contrabando de combustibles florezca. Los subsidios mal dirigidos, según el entrevistado, han beneficiado a redes de contrabando, generando pérdidas económicas millonarias para el Ecuador.

Uno de los aspectos más relevantes que menciona el Dr. Terán es el impacto social del contrabando de combustibles. El contrabando no solo afecta económicamente, sino que también tiene un fuerte componente social. Según Terán, "la discriminación hacia las personas tildadas de contrabandistas tiene un impacto social muy grande, ya que afecta a sus familias y genera un encadenamiento negativo dentro de su círculo social" (Terán, 2024, párrafo 6).

Este fenómeno se observa en el cantón Tulcán, donde muchas familias se ven involucradas en el contrabando como una forma de subsistencia, justificando sus acciones debido a la falta de trabajo y a la "deuda social" del gobierno.

El Dr. Terán también destaca que este fenómeno tiene efectos multiplicadores: "esto ha hecho que muchas familias se unan a redes de contrabando y a veces incluso a redes internacionales" (Terán, 2024, párrafo 6). Este fenómeno social demuestra cómo el contrabando de combustibles ha generado una forma de subsistencia, aunque de manera ilegal, para muchas familias en la zona.

Desde el punto de vista económico, el Dr. Terán señala que el impacto en la economía local es significativo. "En la provincia del Carchi, el valor agregado bruto es muy bajo, y el contrabando de combustibles, especialmente hacia Colombia, tiene un impacto económico muy alto" (Terán, 2024, párrafo. 7). Esta pérdida económica es aún más relevante cuando se considera que la provincia tiene una vocación agrícola y sus principales productos, como la papa y la leche, no logran generar un valor agregado que contrarreste las pérdidas derivadas del contrabando.

El Dr. Terán concluye que la eliminación o reducción de los subsidios de combustibles podría tener consecuencias positivas, aunque estas deben ser implementadas con una política pública robusta y bien focalizada. Según él, "la eliminación del subsidio ayudaría mucho en dos partes: democratiza el uso de tecnologías y permite políticas públicas que promuevan energías limpias" (Terán, 2024, párrafo 8). Sin embargo, destaca que cualquier cambio debe estar acompañado de una política integral que considere las necesidades de las zonas fronterizas y las dinámicas sociales locales, para evitar que el contrabando y otras actividades ilegales se vean como una solución ante la falta de alternativas.

El análisis de los resultados obtenidos en esta investigación ha permitido identificar una serie de problemáticas relacionadas con la implementación del subsidio a los combustibles en Ecuador, particularmente en las zonas fronterizas como el cantón Tulcán, donde el contrabando de combustibles se presenta como un desafío. El fenómeno del contrabando no solo tiene repercusiones

económicas, sino que también afecta la efectividad de las políticas públicas, debilitando el control y aumentando los costos asociados con el subsidio.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

El subsidio de combustibles en Ecuador, implementado con el objetivo de proteger a los consumidores nacionales, ha tenido efectos contraproducentes en las zonas fronterizas, como en el cantón de Tulcán. Este subsidio ha creado un diferencial de precios significativo entre Ecuador y Colombia, lo que ha incentivado el contrabando de combustibles. Esta actividad ilegal, lejos de ser erradicada, se ha integrado de manera informal y tolerada en la economía local, transformándose en una estrategia de supervivencia económica para las comunidades fronterizas.

El contrabando de combustibles en el cantón Tulcán no solo se percibe como un fenómeno económico, sino también social. A lo largo del estudio, se ha demostrado que el contrabando se ha normalizado en la comunidad local debido a la percepción de que es una forma legítima de generar ingresos en un contexto de pobreza y desempleo. Esta normalización ha sido facilitada por las condiciones socioeconómicas y la falta de alternativas formales de empleo en la región.

Las políticas públicas diseñadas para combatir el contrabando de combustibles en la frontera han demostrado ser insuficientes. A pesar de las buenas intenciones, estas no han logrado adaptarse a las realidades sociales y económicas locales. La desconexión entre las autoridades nacionales y las comunidades fronterizas ha generado un vacío institucional, lo que ha permitido que las redes de contrabando operen sin mayores obstáculos, subrayando la necesidad de políticas públicas más inclusivas y adaptadas al contexto local.

El contrabando de combustibles ha tenido un impacto negativo en las finanzas del Estado, ya que ha generado una evasión fiscal significativa. La fuga de recursos debido a la venta ilegal de combustibles hacia Colombia ha afectado la sostenibilidad de las políticas de subsidios en Ecuador, lo que pone en evidencia la necesidad de una revisión de estas políticas para evitar efectos secundarios no deseados y garantizar que los recursos lleguen a quienes realmente los necesitan.

En el cantón Tulcán, el contrabando de combustibles ha dejado de ser una actividad exclusivamente ilegal para convertirse en una estrategia de supervivencia económica. La falta de empleo formal y las condiciones de pobreza han llevado a la población a aceptar y participar activamente en el contrabando como un medio para mejorar su situación económica. Este fenómeno revela la relación directa entre la pobreza estructural y la legitimación de prácticas ilegales en la región.

Una de las principales causas del crecimiento del contrabando en la zona fronteriza de Carchi ha sido la desconexión entre las políticas públicas y las realidades locales. La falta de coordinación entre las autoridades nacionales y los actores locales ha dado pie a la normalización del contrabando, lo que resalta la importancia de un enfoque de gobernanza colaborativa en la gestión de políticas públicas, particularmente en zonas con características y necesidades particulares.

La teoría de la gobernanza ha sido clave para entender la dinámica del contrabando en las zonas fronterizas. La incapacidad del Estado para coordinarse eficazmente con las comunidades locales ha permitido que el contrabando siga prosperando, convirtiéndose en una práctica tolerada socialmente. Este hallazgo resalta la necesidad de una gobernanza colaborativa, donde el Estado, las autoridades locales y las comunidades trabajen juntos para abordar de manera integral el problema.

El análisis de las políticas públicas ha mostrado que estas no han logrado responder adecuadamente a las realidades sociales de las zonas fronterizas. El subsidio a los combustibles, aunque diseñado con fines de protección social, ha generado un incentivo para el contrabando debido a la diferencia de precios entre Ecuador y Colombia. La falta de una evaluación más profunda de las necesidades sociales y económicas de las comunidades fronterizas ha resultado en políticas mal orientadas y poco efectivas.

A través del análisis de las entrevistas, se evidenció que las comunidades fronterizas han adaptado sus prácticas a las condiciones de pobreza y desigualdad en las que viven. El contrabando de combustibles ha sido visto por muchos como una respuesta a la falta de empleo formal y las bajas

oportunidades económicas. Este comportamiento resalta la importancia de entender cómo las condiciones estructurales de pobreza afectan las decisiones y comportamientos de las comunidades en contextos de desigualdad.

El enfoque cualitativo empleado en esta investigación, mediante entrevistas y el uso de ATLAS.ti 9, ha permitido una comprensión más profunda de los factores sociales, económicos y políticos que influyen en el contrabando de combustibles. La codificación y el análisis de co-ocurrencias han permitido identificar patrones y relaciones entre los elementos clave, lo que ha sido fundamental para comprender las dinámicas locales y el impacto del contrabando en la región.

Las políticas de subsidios a los combustibles requieren una revisión y adaptación. Aunque en su diseño inicial buscaban proteger a los consumidores nacionales, en la práctica han generado efectos no deseados, como el aumento del contrabando. La reforma de estas políticas debe considerar las particularidades de las zonas fronterizas y centrarse en la mejora de la gobernanza y la coordinación entre el Estado y las comunidades locales para mitigar los efectos negativos y asegurar que los recursos lleguen de manera efectiva a los destinatarios previstos.

La pregunta de investigación, relacionada con cómo el subsidio de combustibles en Ecuador influye en el contrabando en la provincia de Carchi, particularmente en el cantón Tulcán, ha recibido una respuesta clara a través de los hallazgos del estudio. Se ha demostrado que el subsidio genera un diferencial de precios significativo entre Ecuador y Colombia, lo que actúa como un incentivo directo para el contrabando de combustibles. Este fenómeno no solo ha afectado la economía local, sino que también ha provocado pérdidas fiscales para el Estado, confirmando que el subsidio es un factor clave en la dinamización del contrabando en la zona fronteriza.

En cuanto al objetivo general de analizar la relación entre el subsidio de combustibles y el contrabando en el cantón Tulcán, este ha sido plenamente alcanzado. A lo largo de la investigación, se ha logrado identificar y entender las dinámicas sociales, económicas y políticas que vinculan el subsidio con el contrabando en la región. Se ha comprobado que el subsidio no solo es un

incentivo económico, sino que también está relacionado con normas sociales informales que permiten la perpetuación del contrabando. Este objetivo se cumplió al analizar tanto los aspectos macroeconómicos como los microeconómicos del problema.

Los objetivos específicos, como identificar los efectos del contrabando de combustibles en las finanzas del Estado y examinar las políticas públicas implementadas, también fueron alcanzados de manera exitosa. Se encontró que el contrabando tiene un impacto negativo en la economía estatal, especialmente en términos de evasión fiscal y desajustes en el mercado formal de combustibles. Además, las políticas públicas existentes no han logrado frenar el contrabando de manera efectiva, lo que resalta la necesidad de una reorientación en la estrategia gubernamental. Los resultados obtenidos evidencian que los objetivos específicos fueron cumplidos, proporcionando una visión completa sobre la problemática en la región.

Recomendaciones

Es fundamental que se evalúen las políticas de subsidio, con el fin de reducir las distorsiones que provocan incentivos al contrabando. Se sugiere implementar sistemas de seguimiento y evaluación del efecto de los subsidios, tomando en cuenta los efectos negativos en las áreas limítrofes. En lugar de sostener un subsidio universal, se podría considerar un modelo más específico que aborde tanto las necesidades sociales como los peligros de actividades ilegales.

Las políticas de control necesitan ajustarse a las realidades socioculturales y económicas de las poblaciones fronterizas. Se sugiere potenciar la colaboración entre el Estado ecuatoriano y las autoridades de Colombia, así como destinar recursos al avance de infraestructuras de control más eficientes. La formación de las fuerzas de seguridad y el establecimiento de protocolos más estrictos en la frontera facilitarán una mejor efectividad en la identificación y erradicación del contrabando.

Para disminuir la dependencia del contrabando como método de subsistencia, es crucial fomentar el acceso a empleos formales en las áreas impactadas. Se sugiere la implementación de programas de desarrollo económico local que propicien empleo y mejoren las condiciones de vida en las comunidades fronterizas. Asimismo, es fundamental promover el emprendimiento local, sobre todo en áreas económicas que no dependan del contrabando, como la agricultura, el comercio y los servicios.

Es esencial transformar la visión social respecto al contrabando, fomentando una cultura de legalidad y respeto por las reglas. Se sugiere crear campañas de concienciación que eduquen a la comunidad sobre las consecuencias adversas del contrabando, tanto en el ámbito económico como en el social. Asimismo, es necesario incorporar programas educativos que promuevan la comprensión sobre la relevancia de los subsidios y los peligros de su mal uso.

La colaboración entre los actores gubernamentales, las empresas y las comunidades locales es fundamental para tratar de forma efectiva el

contrabando de combustibles. Se sugiere establecer espacios de conversación y cooperación que faciliten una administración más eficaz de los recursos y la ejecución de políticas públicas ajustadas a las características de cada región. En este contexto, las políticas deben ser inclusivas y facilitar la participación de las comunidades impactadas en el proceso de toma de decisiones.

Se sugiere que las políticas públicas vinculadas al subsidio de combustibles y la regulación del contrabando sean sometidas a un seguimiento continuo, para detectar oportunidades de mejora y modificar las estrategias en función de los resultados logrados. La ejecución de una evaluación constante facilitará una rápida adaptación a las transformaciones en el entorno social, económico y político de la zona.

REFERENCIAS

- Aguilar, L. (2020). *Democracia, gobernabilidad y gobernanza*. México.
- Aristóteles. (2008). *La política*. Gradifco.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi.
- Banco Mundial. (2020). Mejorando la aceptación a las reformas de los subsidios energéticos: Perspectivas de comportamiento en América Latina y el Caribe.
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099425006072320965/pdf/P17070608465f20b509ef6098bc04370ea4.pdf>
- Barría, C. (21 de septiembre de 2022). *BBC News Mundo*.
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-62963924>
- Baršauskaitė, I. (2022). Subvenciones a los combustibles fósiles: Tipos, medición, impactos y esfuerzos de reforma. *IISD International Institute for Sustainable Development*, 1–15.
- Black, S., Liu, A., Parry, I., & Vernon, N. (2023). Datos del FMI sobre subsidios a los combustibles fósiles: actualización de 2023. *Fondo Monetario Internacional*. <https://www.imf.org/es/Blogs/Articles/2023/08/24/fossil-fuel-subsidies-surged-to-record-7-trillion>
- Carrillo, A. (1988). *La Reforma Administrativa en México. Metodología para el Estudio del Funcionamiento y Reforma de la Administración Pública (Una Propuesta)*. Miguel Ángel Porrúa.
- Coba, P. (2025). Comunicación Personal. Entrevistado por Andrés Villa. [Entrevista] Tulcán, 19 de enero 2025.
- Código Orgánico Integral Penal. (2021).
- Constitución de la República del Ecuador (Art. 1).
- De la Guerra, E. (2019). De los subsidios y otros demonios fiscales. *Boletín Informativo Spondylus*, 1–12.

- Decreto Ejecutivo N.º 467. (1 de julio de 2022). Ecuador.
- Decreto Ejecutivo N.º 1054. (20 de mayo de 2020). Ecuador.
- DiMaggio, P. J., & Powell, W. W. (1983). The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields. *American Sociological Review*, 48(2), 147-160.
- Echeverría, J. (2019). Ecuador en llamas: El ciclo de conflictividad de octubre. *Ecuador Debate*, 108, 1–17.
- El Comercio. (19 de octubre de 2019). Así es el contrabando del combustible en 6 provincias del Ecuador. El Comercio. <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/contrabando-combustible-ecuador-frontera-negocio.html>
- Escribano, G. (18 de noviembre de 2019). Ecuador y los subsidios a los combustibles. *Real Instituto Elcano Royal Institute*. Obtenido de <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/ecuador-y-los-subsidios-a-los-combustibles/#:~:text=Se%20estima%20que%20un%2020,contrabando%20de%20di%C3%A9sel%20y%20gasolina>
- Espinoza, D., & Viteri, C. (15 de julio de 2019). Análisis económico de la eliminación del subsidio. *Revista Espacios*, 40(24), 1–12.
- Fernández, L. (2016). *Fundamentos para la ciencia de la administración pública en el siglo XXI*. INAP.
- Galindo, M. (2000). *Teoría de la administración pública*. México: Porrúa.
- Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Tulcán. (2023). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. https://www.gmtulcan.gob.ec/municipio/rendicion2021/pdf/1.%20PLAN%20DE%20DESARROLLO%20Y%20ORDENAMIENTO%20TERRITORIAL/PDOT%20CANT%20N%20TULC%20N%202020_2023%20-%20FINAL.pdf

- González, M. A. (18 de junio de 2023). Contrabando: Ecuador y Venezuela pierden 8,7 millones de barriles de combustibles. *Primicias*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/en-exclusiva/ecuador-combustibles-contrabando-narcotrafico/#:~:text=Importar%20para%20contrabandear,de%20USD%20874%2C4%20millones>
- González-Parra, G., Chen-Charpentier, B., Arenas, A. J., & Díaz-Rodríguez, M. (2022). Mathematical modeling of physical capital diffusion using a spatial Solow model: Application to smuggling in Venezuela. *Economies*, 10(7), 164. <https://doi.org/10.3390/economies10070164>
- Grupo FARO. (2024). Análisis y reflexiones sobre los subsidios a los combustibles en el Ecuador. Recuperado de https://grupofaro.org/wp-content/uploads/2024/06/FS-Subsidios_FIN.pdf
- Habbas, W. (2024). Fuel smuggling in the West Bank (2018–2021): Palestinian economic agency under the Israeli system of spatial control. *Middle East Critique*, 33(2), 283-297.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2010). *Metodología de la investigación* (5a ed.). <https://doi.org/> - ISBN 978-92-75-32913
- Hutson, R., & Long, T. (2011). Features of smuggling in Wadi Khaled, Lebanon. *Conflict, Security & Development*, 11(4), 385–413. <https://doi.org/10.1080/14678802.2011.614126>
- Joshaghani, H., Morovati, M., Moshiri, S., & Rafizadeh, N. (2024). The effects of fuel subsidies on regional income distribution through smuggling. *Journal of Regional Science*, 64(5), 1596-1621.
- Kniaziev, S., Verbytskyi, V., Chernysh, M., Dziubynskyi, A., & Kyslyi, A. (2024). Investigation methods of combating smuggling and suspicious trade through transport routes: Ukrainian case. *Jurnal Media Hukum*, 31(2), 300-315. <https://doi.org/10.18196/jmh.v31i2.21931>

- Ley de Hidrocarburos de la República del Ecuador. (1978).
- Mandić, D. (2022). Wheeling and dealing in war: Smuggling, stigma and separatist rebellions. *Partecipazione e Conflitto*, 15(1), 88-106. <https://doi.org/10.13131/2037-7473/2022.15.1.88-106>
- Mendoza, M. Á. (2014). Panorama preliminar de los subsidios y los impuestos a las gasolinas y diésel en los países de América Latina. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/d155f6cb-6a56-4d88-a09e-8b5330ab400d/content>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (Octubre de 2022). *Proforma Presupuestaria 2023*. https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/10/Anexo-3_Subsidios-2023.pdf
- Municipio de Tulcán. (2020). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Tulcán 2020-2023 (Final). Gobierno Municipal de Tulcán. https://www.gmtulcan.gob.ec/municipio/rendicion2021/pdf/1.%20PLAN%20DE%20DESARROLLO%20Y%20ORDENAMIENTO%20TERRITORIAL/PDOT%20CANT%C3%93N%20TULC%C3%81N%202020_2023%20-%20FINAL.pdf
- Omotuyi, S. (2024). Oil smuggling, borderland and border management in Nigeria. *African Identities*. <https://doi.org/10.1080/14725843.2024.2331515>
- Pierre, J., & Peters, B. G. (2000). *Governance, Politics and the State*. Palgrave Macmillan.
- Pozo, E (2024). Comunicación Personal. Entrevistado por Andrés Villa. [Entrevista] Tulcán, 18 de marzo 2024.
- Poveda Burgos, G., Carrillo Pérez, F., & Castro Torres, F. (2018). Impacto social ante eliminación del subsidio a los combustibles en Ecuador. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 1-16.

- Roa Chejín, S. (24 de octubre de 2022). Qué son los subsidios a los combustibles. *GK*. <https://gk.city/2022/10/24/que-son-subsidios-combustibles/>
- Roth, A.-N. (2019). Las políticas públicas y la gestión pública: un análisis desde la teoría y la práctica. *Estudios de la Gestión: Revista Internacional de Administración*.
<https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/eg/article/download/1207/1125>
- Roth, A. (2002). *Políticas públicas: Formulación, implementación y evaluación*. Ediciones Aurora.
- Rousseau, J. (2007). *El Contrato Social*. Gradifco.
- Ruíz, G. (Junio de 2015). *Los rostros del contrabando - Rutas fronterizas del contrabando en Ecuador*.
<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/8342/1/BFLACSO-PC15-02-Ruiz.pdf>
- Sánchez, L. (2019). La reforma de los subsidios a los combustibles fósiles en el contexto de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Recuperado de https://www.cepal.org/sites/default/files/presentations/session_4_lourdes_sanchez.pdf
- Schaffitzel, F., Jakob, M., Soria, R., Vogt-Schilb, A., & Ward, H. (julio de 2019). ¿Pueden las transferencias del gobierno hacer que la reforma de los subsidios energéticos sea socialmente aceptable? Un estudio de caso sobre Ecuador. *Inter-American Development Bank*.
<https://publications.iadb.org/es/pueden-las-transferencias-del-gobierno-hacer-que-la-reforma-de-los-subsidios-energeticos-sea>
- Schneider, F., & Enste, D. H. (2000). Shadow Economies: Size, Causes, and Consequences. *Journal of Economic Literature*, 38(1), 77-114.
- Suárez, M. (2021). Eliminar los subsidios a los combustibles y proteger a los más pobres sí es posible. *Revista Gestión*. Recuperado de

<https://revistagestion.ec/economia-y-finanzas-analisis/eliminar-los-subsidios-los-combustibles-y-proteger-los-mas-pobres-si>

Terán, G. (2024). Comunicación Personal. Entrevistado por Andrés Villa. [Entrevista] Tulcán, 17 de agosto 2024.

Tilly, C. (2003). *The politics of collective violence*. Cambridge University Press.

Ventosa, I. P. (2018). Subsidios a los combustibles fósiles en Ecuador. *Revista Iberoamericana de Economía Ecológica*, 28(1), 87-106.

Weber, M. (1944). *Economía y sociedad: Esbozo de sociología comprensiva*. Fondo de Cultura Económica.

Zdanowicz, J. S. (2004). Detecting Money Laundering and Terrorist Financing via Data Mining. *Communications of the ACM*, 47(5), 53-55.

ANEXOS

Anexo 1. Certificado del abstract por parte de idiomas



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI- FOREIGN AND NATIVE LANGUAGES CENTER

Informe sobre el Abstract de Artículo Científico o Investigación.

Autor: VILLA CAICEDO MOISÉS ANDRÉS

Fecha de recepción del abstract: Miércoles, 16 de julio de 2025

Fecha de entrega del informe: Martes, 22 de julio de 2025

El presente informe validará la traducción del idioma español al inglés si alcanza un porcentaje de: 9 – 10 Excelente.

Si la traducción no está dentro de los parámetros de 9 – 10, el autor deberá realizar las observaciones presentadas en el ABSTRACT, para su posterior presentación y aprobación.

Observaciones:

Después de realizar la revisión del presente abstract, éste presenta una apropiada traducción sobre el tema planteado en el idioma Inglés. Según la rúbrica de evaluación de la traducción en Inglés, ésta alcanza un valor de 9; por lo cual se valida dicho trabajo.

Atentamente



MA. Martha Viveros
Docente responsable del
CIDEN



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI FOREIGN
AND NATIVE LANGUAGES CENTER

ABSTRACT- EVALUATION SHEET				
NAME: VILLA CAICEDO MOISÉS ANDRÉS				
DATE: Martes, 22 de julio de 2025				
Topic: "Subsidio de los Combustibles y su Relación con el Contrabando "				
MARKS AWARDED		QUANTITATIVE AND QUALITATIVE		
VOCABULARY AND WORD USE	Use new learnt vocabulary and precise words related to the topic	Use a little new vocabulary and some appropriate words related to the topic	Use basic vocabulary and simplistic words related to the topic	Limited vocabulary and inadequate words related to the topic
	EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input checked="" type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
WRITING COHESION	Clear and logical progression of ideas and supporting paragraphs.	Adequate progression of ideas and supporting paragraphs.	Some progression of ideas and supporting paragraphs.	Inadequate ideas and supporting paragraphs.
	EXCELLENT: 2 <input checked="" type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
ARGUMENT	The message has been communicated very well and identify the type of text	The message has been communicated appropriately and identify the type of text	Some of the message has been communicated and the type of text is little confusing	The message hasn't been communicated and the type of text is inadequate
	EXCELLENT: 2 <input checked="" type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
CREATIVITY	Outstanding flow of ideas and events	Good flow of ideas and events	Average flow of ideas and events	Poor flow of ideas and events
	EXCELLENT: 2 <input type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input checked="" type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
SCIENTIFIC SUSTAINABILITY	Reasonable, specific and supportable opinion or thesis statement	Minor errors when supporting the thesis statement	Some errors when supporting the thesis statement	Lots of errors when supporting the thesis statement
	EXCELLENT: 2 <input checked="" type="checkbox"/>	GOOD: 1,5 <input type="checkbox"/>	AVERAGE: 1 <input type="checkbox"/>	LIMITED: 0,5 <input type="checkbox"/>
TOTAL/AVERAGE	9 - 10: EXCELLENT 7 - 8,9: GOOD 5 - 6,9: AVERAGE 0 - 4,9: LIMITED		TOTAL 9	

Anexo 2. Validez del instrumento de investigación.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA ESTATAL DEL CARCHI

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

JUICIO DE EXPERTOS

Estimado PhD. Ángel Marín

Le escribo de manera respetuosa para invitarle a participar en el proceso de evaluación del instrumento de investigación titulado: **“Subsidio de los Combustibles y su Relación con el Contrabando”** para lo cual adjunto:

- Formulación del problema
- Objetivo General
- Objetivos específicos
- Operacionalización de variables

Agradecemos su colaboración y experiencia en la revisión de este importante documento, que permitirá conocer ¿Cómo el impacto de la eliminación del subsidio de los combustibles incide en el contrabando, en la provincia del Carchi, periodo 2019 a 2022?

Identificación del experto

Nombre y apellidos	Ángel Marín
Filiación (ocupación, grado académico y lugar de trabajo):	Docente ocasional.
e-mail	angel.marín@UPEC-EB.EC.
Teléfono o celular	
Fecha de la validación (día, mes y año):	24-11-2023.
Firma	

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA
ESTATAL DEL CARCHI**

PREGUNTA N° 3: ¿Cuál es el impacto social del contrabando de combustibles en la ciudad de Tulcán?									
Por favor indique su grado de acuerdo					Grado de acuerdo				
(1=Totalmente de acuerdo; 2=algo de acuerdo; 3=Ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4=algo en desacuerdo; 5=Totalmente en desacuerdo)					1	2	3	4	5
ADECUACIÓN	La pregunta se comprende con facilidad (clara, precisa, no ambigua, acorde al nivel de información y lenguaje del encuestado)				✓				
PERTINENCIA	Contribuye a recoger información relevante para la investigación				✓				
Suficiencia	El ítem contiene los componentes necesarios para obtener la información				✓				
Observaciones y recomendaciones en relación con la pregunta n.º 3:									
Propuestas de mejora (modificación, sustitución o supresión)									

PREGUNTA N° 4: ¿Cuál es el impacto económico para el estado ecuatoriano el contrabando de combustibles en la ciudad de Tulcán?									
Por favor indique su grado de acuerdo					Grado de acuerdo				
(1=Totalmente de acuerdo; 2=algo de acuerdo; 3=Ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4=algo en desacuerdo; 5=Totalmente en desacuerdo)					1	2	3	4	5
ADECUACIÓN	La pregunta se comprende con facilidad (clara, precisa, no ambigua, acorde al nivel de información y lenguaje del encuestado)				✓				
PERTINENCIA	Contribuye a recoger información relevante para la investigación				✓				
Suficiencia	El ítem contiene los componentes necesarios para obtener la información				✓				
Observaciones y recomendaciones en relación con la pregunta n.º 4:									
Propuestas de mejora (modificación, sustitución o supresión)									

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA
ESTATAL DEL CARCHI

PREGUNTA N° 9: ¿Cuáles serían las implicaciones políticas y económicas de una posible eliminación o reducción de los subsidios de los combustibles en la ciudad de Tulcán?					
Por favor indique su grado de acuerdo					Grado de acuerdo
(1=Totalmente de acuerdo; 2=algo de acuerdo; 3=Ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4=algo en desacuerdo; 5=Totalmente en desacuerdo)					1 2 3 4 5
ADECUACIÓN	La pregunta se comprende con facilidad (clara, precisa, no ambigua, acorde al nivel de información y lenguaje del encuestado)		✓		X
PERTINENCIA	Contribuye a recoger información relevante para la investigación		✓		X
Suficiencia	El ítem contiene los componentes necesarios para obtener la información		✓		X
Observaciones y recomendaciones en relación con la pregunta n.º 9:					
Propuestas de mejora (modificación, sustitución o supresión)	Se puede desagregar la pregunta en una batería para evaluar los subprocesos de los pedidos <i>colar diversas opciones de respuesta</i>				

PREGUNTA N° 10: ¿Conoce qué medidas regulatorias se está tomando actualmente por parte de la ARCERNNR para combatir el contrabando de combustibles en la ciudad de Tulcán?					
Por favor indique su grado de acuerdo					Grado de acuerdo
(1=Totalmente de acuerdo; 2=algo de acuerdo; 3=Ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4=algo en desacuerdo; 5=Totalmente en desacuerdo)					1 2 3 4 5
ADECUACIÓN	La pregunta se comprende con facilidad (clara, precisa, no ambigua, acorde al nivel de información y lenguaje del encuestado)		✓		
PERTINENCIA	Contribuye a recoger información relevante para la investigación		✓		
Suficiencia	El ítem contiene los componentes necesarios para obtener la información		✓		
Observaciones y recomendaciones en relación con la pregunta n.º 10:					
Propuestas de mejora (modificación, sustitución o supresión)					

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA
ESTATAL DEL CARCHI

PREGUNTA N° 11.- ¿Conoce qué labores de control y supervisión se están llevando a cabo por parte de Policía Nacional, Fuerzas Armadas y ARCERNNR, ¿para evitar el contrabando de combustibles en la ciudad de Tulcán?

Por favor indique su grado de acuerdo		Grado de acuerdo				
(1=Totalmente de acuerdo; 2=algo de acuerdo; 3=Ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4=algo en desacuerdo; 5=Totalmente en desacuerdo)		1	2	3	4	5
ADECUACIÓN	La pregunta se comprende con facilidad (clara, precisa, no ambigua, acorde al nivel de información y lenguaje del encuestado)		✓			
PERTINENCIA	Contribuye a recoger información relevante para la investigación		✓			
Suficiencia	El ítem contiene los componentes necesarios para obtener la información		✓			
Observaciones y recomendaciones en relación con la pregunta n.° 10:						
Propuestas de mejora (modificación, sustitución o supresión)						

PREGUNTA N° 12.- ¿Qué acciones adicionales se podrían implementar por parte del gobierno central para mejorar el uso de los subsidios de los combustibles y reducir el contrabando y en la ciudad de Tulcán?

Por favor indique su grado de acuerdo		Grado de acuerdo				
(1=Totalmente de acuerdo; 2=algo de acuerdo; 3=Ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4=algo en desacuerdo; 5=Totalmente en desacuerdo)		1	2	3	4	5
ADECUACIÓN	La pregunta se comprende con facilidad (clara, precisa, no ambigua, acorde al nivel de información y lenguaje del encuestado)		✓			
PERTINENCIA	Contribuye a recoger información relevante para la investigación			✓		
Suficiencia	El ítem contiene los componentes necesarios para obtener la información			✓		
Observaciones y recomendaciones en relación con la pregunta n.° 10:						
Propuestas de mejora (modificación, sustitución o supresión)						
Colocar diversas opciones y otras						

Evaluación general del cuestionario				
	Excelente	Buena	Regular	Deficiente
		✓		
Observaciones y recomendaciones en general del cuestionario:				
Motivos por los que se considera no adecuada				
Motivos por los que se considera no pertinente				
Propuestas de mejora (modificación, sustitución o supresión)				