

TITULO

IMPUNIDAD EN EL DELITO DE HURTO DE AUTOMOTORES Y OTROS DELITOS CONCURRENTES LA FALSEDAD MARCARIA Y LA FALSEDAD EN DOCUMENTO PÚBLICO, EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA.*

AUTOR

MAIRA YULENE HINOJOSA GONZALEZ **

PALABRAS CLAVES

Hurto, Automotores, Falsedad, Marcaria, Documento Público, Guajira, Impunidad, Internación.

DESCRIPCIÓN O CONTENIDO

El Hurto de automotores, implica la ocurrencia de otros delitos como falsedad marcaria y falsedad en documento público, para procurar la venta exitosa de la cosa hurtada. El objeto de esta investigación se circunscribe a determinar las causas de la impunidad en el hurto de automotores, los factores generadores del delito en el departamento de la Guajira y el estudio de estos tipos penales.

El trabajo de campo realizado permitió conocer la concepción que tienen los pobladores de la región de los delitos referidos como fuente de trabajo, niveles de corrupción de funcionarios de la Dirección de Tránsito y autoridades policiales, y frecuencia de los delitos; permitiendo determinar unas causales: 1) La permisividad de la posesión de vehículos venezolanos, 2) La actitud asumida por los pobladores de la región, 3) No se ha planteado una verdadera política criminal, 4) Corrupción de servidores públicos.

Para contrarrestar esta impunidad se plantean unas recomendaciones: 1) reforzar desde la educación básica primaria la asignatura de ética, encaminada a reconstruir valores, 2) Desde la óptica de la educación proporcionar unos fundamentos jurídicos, para que el guajiro se identifique con la legislación nacional, 3) implementar un programa de generación de empleo que sustituya la practica delictiva de hurto de automotores, que involucre a los jóvenes de la comunidad, 4) combatir drásticamente la corrupción, de manera que se dificulte la falsedad en documento público, 5) Fortalecer con una red permanente de comunicación al Registro Único Vehicular, 6) Establecer un número de matrícula y placa externa de automotor personalizada e intransferible que permita identificar al propietario con el vehículo que los portare y 7) La prohibición de la venta de vehículos chatarras.

* Trabajo de grado

** Facultad de Ciencias Humanas, Escuela de Derecho y Ciencia Política, Director: Dr. Fernando Rueda Pinilla

TITLE

IMPUNITY IN THE CRIME OF THEFT OF RAILCARS AND OTHER CONCURRENT CRIMES THE FALSEHOOD WOULD MARK AND THE FALSEHOOD IN DOCUMENT PUBLIC, IN THE GUAJIRA DEPARTMENT.*

AUTHOR

**

MAIRA YULENE HINOJOSA GONZÁLEZ **

KEY WORDS

Steal, Railcars, Falsehood, would Mark, I Document Public, Guajira Department, Impunity, Internment.

DESCRIPTION OR CONTENT

The Theft of railcars implies the occurrence of other crimes like falsehood would mark and falsehood in document public, to offer the successful sale of the stolen thing. The object of this investigation is bounded to determine the causes of the impunity in the theft of railcars, the generating factors of the crime in the Guajira department and the study of these penal types.

The work of carried out field allowed to know the conception that you/they have the residents of the region of the crimes referred as work source, levels of officials' of the Address of Traffic corruption and police authorities, and frequency of the crimes; allowing to determine some causal ones: 1) the permissiveness of the possession of Venezuelan vehicles, 2) The attitude assumed by the residents of the region, 3) a true criminal politics has not thought about, 4) Corruption of public servants.

To counteract this impunity they think about some recommendations: 1) to reinforce from the primary basic education the ethics subject, guided to reconstruct values, 2) From the optics of the education to provide some juridical foundations, so that the guajiro is identified with the national legislation, 3) to implement a program of employment generation that substitutes the he practices criminal of theft of railcars that involves the youths of the community, 4) to combat the corruption drastically, so that the falsehood is hindered in document public, 5) to Strengthen with a permanent net of communication to the Vehicular Unique Registration, 6) to Establish a registration number and external badge of personalized railcar and nonnegotiable that allows to identify the proprietor with the vehicle that I will carry them and 7) The prohibition of the sale of vehicles scraps.

* Grade work

** Faculty of Human Sciences, Right and Political Science School, Director: Dr. Fernando Rueda Pinilla

**IMPUNIDAD EN EL HURTO DE AUTOMOTORES Y OTROS DELITOS
CONCURRENTES, FALSEDAD MARCARIA Y FALSEDAD
DOCUMENTAL, EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA**

MAIRA YULENE HINOJOSA GONZÁLEZ

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
BUCARAMANGA**

2004

**IMPUNIDAD EN EL HURTO DE AUTOMOTORES Y OTROS DELITOS
CONCURRENTES, FALSEDAD MARCARIA Y FALSEDAD
DOCUMENTAL, EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA**

MAIRA YULENE HINOJOSA GONZÁLEZ

Monografía para optar al título de abogada

GLORIA CONSTANZA REY

Directora de proyecto

Historiadora especialista en Investigación Social

Universidad Estatal de Rusia

Docente en la Universidad Industrial de Santander

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
BUCARAMANGA**

2004

A la memoria de mi tía la Juez MARILIS HINOJOSA SUÁREZ

q.e.p.d

CONTENIDO

	Página
INTRODUCCIÓN	1
OBJETIVOS	8
1. RESEÑA HISTÓRICA DEL HURTO DE AUTOMOTORES	10
1.1 CRONOLOGÍA DEL FENÓMENO DELICTIVO “HURTO DE AUTOMOTORES EN COLOMBIA	10
1.2 DESARROLLO HISTÓRICO DEL ILÍCITO EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA	16
2. ESTUDIO DEL TIPO PENAL HURTO Y LOS TIPOS PENALES CONCURRENTES CON EL HURTO DE AUTOMOTOR, FALSEDAD MARCARIA Y FALSEDAD EN DOCUMENTO PÚBLICO. CONFIGURACIÓN DEL DELITO HURTO DE AUTOMOTORES	24
2.1 LA CONDUCTA TÍPICA EN EL HURTO Y EN LOS TIPOS CONEXOS AL HURTO DE AUTOMOTORES, LA FALSEDAD MARCARIA Y LA FALSEDAD EN DOCUMENTO PÚBLICO.	24
2.1.1 La tipicidad en el hurto	26
2.1.2 El hurto y la falsedad marcaria	29
2.1.3 El hurto y la falsedad en documento público	33
2.2 ELEMENTOS ESTRUCTURALES DEL HURTO Y LOS TIPOS PENALES CONCURRENTES CON EL HURTO DE AUTOMOTOR, FALSEDAD MARCARIA Y FALSEDAD EN DOCUMENTO PÚBLICO.	36
2.2.1 Elementos estructurales del tipo penal de hurto.	43

2.2.2	Elementos estructurales del tipo penal de falsedad marcaria.	49
2.2.3	Elementos estructurales del tipo penal de falsedad en documento público.	52
2.3	INGREDIENTES DISPOSITIVOS AMPLIFICADORES DEL TIPO PENAL HURTO	59
2.3.1	Tentativa	59
2.3.2	Participación	60
2.4	CONFIGURACIÓN DEL HURTO DE AUTOMOTORES.	65
2.4.1	Modalidad delictiva respecto del hurto de automotores	67
2.4.2	Modos de operar	70
2.4.3	Finalidades del hurto de automotores	73
3	ACTUACIÓN DEL ESTADO FRENTE AL HURTO DE AUTOMOTORES	82
3.1	LA JUSTICIA PENAL EN COLOMBIA	82
3.2	LA JUSTICIA PENAL FRENTE AL DELITO DE HURTO DE AUTOMOTORES	83
3.2.1	Actuación de la Policía Nacional	84
3.2.2	LA FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN, ENTE INVESTIGADOR Y ACUSADOR	89
3.3	INTERNACIÓN TEMPORAL DE VEHÍCULOS AL TERRITORIO NACIONAL NORMATIVIDAD Y PROCESO	93
3.3.1	Procedimiento que se esta aplicando para internar vehículos	95
3.3.2	Consideraciones jurídicas para internar vehículos	98
3.4	CRIMINALIDAD SOBRE HURTO DE AUTOMOTORES	99
3.4.1	Situación delincencial en el Departamento de la Guajira	105
3.5	ESTUDIO POBLACIONAL FRENTE A LA OCURRENCIA, Y LA IMPUNIDAD DEL DELITO DE AUTOMOTORES	110

3.5.1	Análisis y sistematización de la información obtenida en el trabajo de campo	110
4	LA IMPUNIDAD EN EL HURTO DE AUTOMOTORES EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA.	130
4.1	LA IMPUNIDAD DE ORIGEN JUDICIAL	137
4.1.1	La impunidad de hecho	141
4.1.2	La impunidad de derecho	142
4.1.3	otros orígenes de la impunidad	143
4.2	DETERMINACIÓN CAUSAL DE LA IMPUNIDAD EN EL HURTO DE AUTOMOTORES EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA.	144
4.3	FENOMENOLOGÍA DEL DELITO EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA	153
5	CONCLUSIONES	157
6	RECOMENDACIONES PARA CONTRARRESTAR LA IMPUNIDAD EN EL DELITO DE HURTO DE AUTOMOTORES	160
7	GLOSARIO DE TERMINOS	163

BIBLIOGRAFÍA 169

ANEXOS 171

LISTA DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1. Vehículos automotores hurtados y recuperados en Colombia. Periodo 1959-2003.	15
Gráfico 2. Paga por la realización de trámites	113
Gráfico 3. Ofrece dádivas para evitar comparendos	114
Gráfico 4. La dádiva ofrecida es aceptada.	115
Gráfico 5. Solicitud de suma dineraria por un funcionario de la D. T.	115
Gráfico 6. Uso indebido de la cancelación de registro de matrícula	116
Gráfico 7.Frecuencia de delitos	117
Gráfico 8. El número de motor del motor o chasis se encuentra regrabado	119
Gráfico 9. La falsedad marcaria	120
Gráfico 10. ¿Ha denunciado funcionarios de la D. T.?	120
Gráfico 11.Existe proceso disciplinario	121
Gráfico 12. Éxito de la denuncia	121
Gráfico 13.Vehículos hurtados que fueron recuperados.	122
Gráfico 14. Ha adquirido vehículo de dudosa procedencia	123
Gráfico 15. Posesión de vehículo de nacionalidad venezolana	123
Gráfico 16. Ha nacionalizado o internado legalmente Vehículos de nacionalidad venezolana	123
Gráfico 17. Para conservar su vehículo de nacionalidad venezolana Las autoridades le han exigido dinero?	124
Gráfico 18.Inmovilización de vehículo de nacionalidad venezolana	125

Gráfico 19.El hurto de automotores como “oficio ilícito”	125
Gráfico 20. Denunciaría a un “halador de carros”	126
Gráfico 21. Conoce “haladores de carro”	126
Gráfico 22. Reacción de la víctima ante el evento del hurto de automotor	127
Gráfico 23. Conocimiento de actos de corrupción	127
Gráfico 24. Cronología de un proceso penal típico en Colombia.	131
Gráfico 25 Proporción de delitos denunciados. Cifras porcentuales.	134
Gráfico 26 Procesos penales en Colombia, 1994-1995	135
Gráfico 27 Pirámide litigiosa penal.	136

LISTA DE FOTOGRAFÍAS

Fotografía 1. Riohacha, avenida primera	21
Fotografía 2. Automotor marca Monza modelo 88	23
Fotografía 3. Vista de plaqueta removida de chasis	32
Fotografía 4. Los automotores son bienes muebles	46
Fotografía 5. Vista de automotores de nacionalidad venezolana	48
Fotografía 6. Motocicleta sin placas	69
Fotografía 7. El deterioro de vehículos induce a la adquisición de autopartes de dudosa procedencia	78
Fotografía 8. Un automotor con placas venezolanas	80
Fotografía 9. Automotor con placas de Internación vehicular	94

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1. Vehículos hurtados y vehículos recuperados en Colombia (1959-2002)	14
Cuadro 2. Delitos de mayor impacto social en Colombia.	101
Cuadro 3. Comportamiento de las modalidades delictivas de mayor impacto en Colombia.	101
Cuadro 4. Delitos de mayor frecuencia en el departamento de La Guajira.	118
Cuadro 5. Estadística del comportamiento penal 1995	132

LISTA DE ANEXOS

Anexo A. Mapa de la Guajira.	171
Anexo B. Acuerdo del 13 Febrero de 2003.	172
Anexo C. Resolución 18001 de Noviembre 19 de 2002	176
Anexo D. Resolución 18000 de Noviembre 19 de 2002.	182
Anexo E. Entrevista realizada a “halador de carros” de San Juan del Cesar.	188
Anexo F. Relación de preguntas a entrevistado (Director de Tránsito San Juan Del Cesar).	191
Anexo G. Formato de encuesta	192
Anexo H. Clasificación de las preguntas de la encuesta según el tema	194
Anexo I Codificación de categorías de los datos recolectados en encuesta	195
Anexo J. Descripción de la encuesta realizada a usuarios de la Dirección de Tránsito de Riohacha y San Juan del Cesar en términos de porcentaje.	196

INTRODUCCIÓN

La legislación colombiana, ente otros aspectos, tiende a proteger y defender los derechos patrimoniales, rubricado en el Código Penal como “delitos contra el patrimonio económico”; el hurto de automotores es uno de ellos y su reincidente comisión sugiere un estudio que proporcione, si no la solución inmediata, por lo menos la aproximación a las causas por las cuales se da el fenómeno con altos índices de impunidad en el departamento de la Guajira, que corroboran que no es suficiente tipificar el delito y agravar la pena, como mecanismo para disminuir la criminalidad.

El hurto de automotores es un flagelo con índices reveladores, concentrado en las grandes ciudades, y desencadenándose hacia zonas fronterizas como la Guajira, donde no es significativo, pero por motivos que son objeto de estudio en esta investigación, se ha convertido en una práctica reiterada de creciente impunidad.

El ilícito de hurto de vehículos implica por lo general la concurrencia de otros tipos penales, tales como la falsedad marcaria, la falsedad en documentos, la estafa, etc., para procurar una venta exitosa de la cosa hurtada. La finalidad de este delito es por lo general, lucrativa, pues estos bienes muebles tienen en el comercio precios considerables, pero no quiere decir ello, que se circunscriba al contexto de la delincuencia económica, puesto que puede darse por causas distintas, como hurtar un vehículo para cometer un secuestro, por ejemplo. Así, el evento antecedente es variable.

El objeto de esta investigación se circunscribe a determinar las causas de la impunidad en el hurto de automotores; así como los factores generadores del delito

en la Guajira, región fronteriza, de cuya ubicación, puede decirse permite su asiduidad; al estudio del tipo penal, sus elementos estructurales y el comportamiento de los pobladores de esta región frente al delito

El hurto de automotores es un delito que se denuncia por tratarse de un bien mueble provisto de identificación; su recuperación es posible en muchos casos aunque las personas que intervengan en el delito no sean aprehendidas, porque regularmente ocurre que el automotor es rescatado en manos de un comprador que desconoce los móviles y autores de la conducta punible.

Abordando entonces la impunidad que impera sobre el tema objeto de estudio, muchas son las causas generadoras de esta, distintas a las causas del fenómeno delictivo. La impunidad va mas allá del desconocimiento de los autores, es compleja; alcanza a la ineficacia de los sistemas empleados contra la criminalidad violenta, entre ellos, la inutilidad de la mayor represión, la aceleración de la justicia, etc.

Se ha pensado que las causas de la impunidad consisten en la morosidad de los funcionarios judiciales, por este medio, permiten la prescripción de los procesos. Esta consideración es precisa pero no es la principal causa. La falla puede decirse que está en la organización judicial; también existe la corrupción que genera un aparato judicial débil e ineficaz, el cual ha sufrido recientes transformaciones, una importante ha sido la creación de la Fiscalía General de la Nación, si bien para muchos es un híbrido que tiene enormes riesgos, su autonomía ha permitido superar crisis políticas significativas en este tiempo, tal como la investigación penal seguida al tesorero de la campaña política del expresidente Ernesto Samper, Fernando Botero, en el llamado “proceso ocho mil”; la no ingerencia del ejecutivo en la investigación penal,

pretensión que se tenía cuando se propuso el diseño institucional de la Fiscalía, deja ver sus resultados.

Desde mediados de los años setentas se han intentado reformas en la justicia Colombiana. Así, la administración López Michelsen (1974-1978) propuso la convocatoria de una asamblea constituyente cuyo principal objetivo sería la reforma del aparato de justicia. Posteriormente durante la presidencia de Julio César Turbay (1978-1982) se adelantó una fallida reforma constitucional que modificaba en parte el sistema judicial. Solo se empezaron a materializar los procesos de transformación en los gobiernos de Barco y Gaviria en 1986-1994; con la expedición de la Constitución Política de 1991 y por medio de decretos de Connoción Interior se introdujeron innovaciones procesales.

El sistema judicial lucía congestionado, la morosidad y la situación generalizada de impunidad eran el panorama en la década de los ochentas, pues en materia penal el 20% de los delitos cometidos llegaban a conocimiento de las autoridades y un 42% de ese 20% obtenían sentencias caracterizadas por procesos lentos, problema que redujo la probabilidad de que una persona fuera sancionada por la comisión de delitos. Entonces se incrementó rápidamente la tasa de criminalidad mientras disminuía el número de sindicados, acusados y condenados. A partir de esa variable se explica “el incremento de la violencia en el país conforme a interpretaciones de la criminalidad basadas en el individualismo metodológico. En efectos, según tales enfoques, la decisión de cometer un hecho violento penalmente sancionado no es irracional, sino que resulta de una comparación que hace el individuo entre los beneficios potenciales del delito y los costos asociados al mismo, que son en esencia el monto de la pena y sobre todo la probabilidad de que ésta sea efectivamente aplicada”¹.

¹ UPRIMNY YEPES, Rodrigo y otros. Inseguridad e impunidad en Colombia. Bogotá: Editor German D. Manga, 1997 p.273

El marco geográfico en el que está delimitada ésta investigación es el Departamento de la Guajira, enmarcado por las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta y los Montes de Oca al suroeste, por el mar Caribe al norte y oeste, y el Golfo de Venezuela al este. Su relieve ha permitido una distribución en tres zonas: la Media Guajira, de clima cálido y seco en la cual se encuentra la llanura aluvial del río Ranchería, se encuentran las poblaciones de Riohacha, capital del departamento y Maicao principal ciudad comercial. El clima semiárido caracteriza a la Baja Guajira cuyas principales poblaciones son San Juan del Cesar, El Molino, Urumita, Villanueva, Fonseca, y Barrancas. Y la Alta Guajira desértica, con vientos fuertes, campos médanos que dificultan el desarrollo de la vegetación, en donde abundan matorrales espinosos, cactus columnares y cactáceas suculentas, árboles bajos caducifoleos; un estrato herbáceo se desarrolla en invierno en la Baja Guajira.

La economía de los guajiros se basa en la explotación de recursos naturales básicamente, las minas de carbón del Cerrejón han sido fuente de empleo desde la década de los ochentas, constituyendo un parangón para ajustar el desequilibrio económico y social que dejó la bonanza de marihuana; la explotación de las minas de sal en Manaure proporciona trabajo a los indígenas especialmente; el gas natural y algunos yacimientos de petróleo han generado empleo en menor proporción. Los pobladores del sur, se dedican a la agricultura y a la ganadería por ser la zona de mejores condiciones climáticas en este departamento.

Esta región por ser zona fronteriza, ha tenido un tratamiento normativo especial respecto del hurto de automotores, considerado anteriormente como contrabando de vehículos, pero como su dimensión fue creciendo hubo la necesidad de darle éste sentido a la conducta punible en cuestión, es así que hoy se está dando la internación temporal de los vehículos de nacionalidad venezolana para ejercer un control al

respecto, y aunque la medida no está encaminada exactamente a analizar la procedencia lícita de estos, en últimas se logra éste propósito.

El problema de la impunidad en el hurto de automotores en la Guajira así como la reiterada comisión de éste delito ha tenido un incremento significativo en los últimos años como lo demuestran las cifras estadísticas reveladas por la Policía Nacional en su revista anual Criminalidad. Podría decirse que éste flagelo se presenta como consecuencia de las siguientes hipótesis:

- ❖ La práctica de costumbres mercantiles conlleva a que los vehículos hurtados entren en el mercado libremente sin que se cuestione su procedencia.

- ❖ La circulación y permanencia de vehículos venezolanos en la Guajira, práctica legalizada por el decreto 144 de 1984, por la necesidad de acomodar la costumbre de internación temporal de bienes en algunos municipios de las regiones fronterizas.

- ❖ La situación de desempleo y las restricciones para acceder a fuentes normales y lícitas de trabajo.

- ❖ La corrupción en algunos agentes de las Instituciones del Estado, que fomentan el ilícito para obtener beneficios personales.

El hurto de automotores empieza a darse en Colombia en los años cincuentas, a partir de 1956 se cometen los primeros apoderamientos, en el departamento de la Guajira solo hasta la década de los setentas se tuvo conocimiento del ilícito, por lo tanto ésta investigación está delimitada desde éste tiempo a la fecha.

El tipo penal hurto, la operabilidad del Estado y la impunidad son medibles; el servicio auxiliar que prestan otras ciencias al Derecho se ponen de presente, así se abre la posibilidad de cuestionar y analizar la realidad circundante y las Instituciones del Estado desde la óptica de la Estadística, la Sociología y la Criminalística. Las técnicas de recolección de datos en éste estudio, la observación, encuesta, entrevista, recopilación documental etc., han permitido obtener una respuesta al problema central de ésta investigación, ¿a que se debe la impunidad de conductas criminales como el hurto de automotores y otros delitos concurrentes como la falsedad marcaría y la falsedad en documento público en el departamento de la Guajira, cuando a ésta práctica delictiva se le ha dado un tratamiento normativo especial?

La presente investigación está distribuida en cuatro capítulos; el capítulo inicial enmarca la historia del ilícito de hurto de automotores en Colombia y en el departamento de la Guajira; un segundo capítulo lo constituyen el estudio del delito de hurto, así como delitos conexos que se presentan para lograr mejores beneficios económicos y la impunidad, como son la falsedad marcaría y la falsedad en documento público, posteriormente se analiza el funcionamiento de la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación, como instituciones del Estado encargadas de investigar y acusar las conductas punibles, en este capítulo se hace referencia a las tasa de la criminalidad respecto del hurto de vehículos, y comparaciones ilustrativas con otros hechos delictivos y regiones; y un cuarto capítulo hace una aproximación a las causas que generan impunidad en el

departamento de la Guajira, así como los factores por los cuales surge el delito, y una teoría general de lo que es la impunidad.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Determinar los factores socio jurídicos y económicos que propician la impunidad en el delito de hurto de automotores y otros delitos concurrentes como la falsedad marcaría y falsedad en documento público en el Departamento de la Guajira.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Describir el contexto histórico en el cual se ha desarrollado la actividad de hurto de automotores en ésta zona del país.
2. Estudiar el tipo penal hurto y sus elementos estructurales, así como los delitos concurrentes falsedad marcaría y falsedad documental.
3. Analizar cómo funciona el aparato del estado a través de sus instituciones y normas de derecho penal en el Departamento de la Guajira, frente al hurto de automotores

4. Proponer alternativas de solución encaminadas a minimizar la impunidad en el tipo penal hurto de automotores aplicables a la Guajira y demás regiones fronterizas de Colombia.

1. RESEÑA HISTÓRICA DEL HURTO DE AUTOMOTORES

1.1 CRONOLOGÍA DEL FENÓMENO DELICTIVO “HURTO DE AUTOMOTORES” EN COLOMBIA

Los primeros ilícitos cometidos contra automotores en Colombia estaban dirigidos a los accesorios y partes del mismo, como llantas, espejos, herramientas, etc., sucedieron en los años 50, poco menos de veinte años después de la llegada al país de los primeros vehículos automotores; en su momento esta conducta poco significativa no produjo alarma social, pero se constituyó en el antecedente impulsor del acto de apoderamiento.

Inicialmente contemplado como robo según el artículo 397 del Código Penal de 1936, adoptado por el decreto 2300 del 14 de septiembre de ese mismo año, el hurto de automotores ha tenido un aumento progresivo en razón a la organización de los delincuentes en grupos o bandas delictivas especializadas; los primeros registros jurídicos de este delito datan de 1959, de ahí en adelante, el incremento en las estadísticas obedece a la dispersión material y geográfica del flagelo, cuyo foco inicial fue la ciudad de Bogotá seguido de los departamentos del Valle, Atlántico y Antioquia en los años sesentas; la acumulación delictiva se extendió a Risaralda y Norte de Santander al comienzo de los años setentas y a partir de 1973 se contabilizan casos de hurto en el departamento de la Guajira: por primera vez se hace alusión de los vehículos robados y de contrabando con Venezuela por parte de las autoridades de policía, los cuales hicieron evidentes los contrastes en la legislación internacional en cuanto a restricciones para el ingreso de automotores, menos estricta en Venezuela que en Colombia, de acuerdo a las políticas aduaneras con favorabilidad de precios en

el vecino país, como incentivo del contrabando de autopartes y repuestos; igualmente entran en el análisis de la problemática los automotores de uso particular que circulan en el país con placas venezolanas, adquiridos con facilidad; sea por que se haya legalizado su adquisición empleando documentos falsos, o por la colaboración de funcionarios de la Dirección de Tránsito para legalizarlos; de estos automotores, la gran mayoría tiene procedencia ilícita; pueden ser vehículos hurtados en Venezuela, o hurtados en Colombia; para lo cual la lucha conjunta de las autoridades policiales venezolanas y colombianas no ha sido efectiva.²

A mediados de la década de los setentas, para contrarrestar el fenómeno delictivo en cuestión, la Policía Nacional estimó necesario el desarrollo de las siguientes estrategias:

- Cursos sobre identificación y reconocimiento de vehículos automotores,
- Prestación del servicio de inspección y emisión de concepto técnico sobre la autenticidad de sistemas de identificación,
- Elaboración de un manual técnico sobre identificación de automotores,
- Creación de archivos para consulta permanente de vehículos matriculados, ensamblados, importados, rematados y robados en el país y en Venezuela,
- Comunicación de circulares a todo el país sobre vehículos robados.
- Coordinación de la Policía con las entidades del ramo,
- Inspección periódica de aparcaderos, talleres, compra venta y retenes de vehículos usados,
- Registros de dispositivos de contra robo por parte del propietario del vehículo puesto en circulación,
- Rigor en el control de entrada de vehículos particulares al país,

² SOLANO SIERRA, Jairo Enrique. El Hurto de Automotor, Compendio Jurídico, Criminológico, Criminalístico, y Temáticas Afines, Contravenciones, Contrabando. Bogotá: Ediciones Librería Profesional, 1998. p.14.

- Preparación de jueces sobre técnicas de identificación de automotores; dichos jueces deben establecer, con organismos especializados, la procedencia del automotor antes de realizar remates, a ejecutar únicamente por intermedio del banco Popular,
- Exigir que se endilgue la responsabilidad penal a las autoridades de tránsito por matricular con conocimiento de causa vehículos de procedencia irregular,
- Reglamentar el control de talleres mediante legislación nacional unificada, para evitar que en ellos se transformen los vehículos robados,
- Obligar a las ensambladoras a estampar el número de serie en los chasis y en lugar secreto para identificación exclusiva de las autoridades,
- Implementación de una red teletipo para todo el país, en aras de una rápida y efectiva difusión de la información sobre robo de vehículos.³

A pesar de estas medidas, de las cuales algunas se encuentran vigentes, continuó incrementándose el hurto de automotores y progresando su dispersión geográfica y material, haciéndose notorio el bajo porcentaje proporcional de vehículos recuperados frente a los hurtados.

En sustitución de la codificación de 1936, en 1980 fue expedido el Código Penal según decreto 100 del mismo año (con el cual el robo se califica como hurto, - este tema requiere tratamiento amplio y específico que se desarrollará más adelante-), cuando las organizaciones delictivas se encontraban más tecnificadas y especializadas haciendo su tarea más efectiva, fenómeno atribuible a la movilidad social, el desempleo, etc. Sin embargo, la dispersión geográfica del delito en estudio, abarcó los departamentos de Caldas, Tolima, Meta y Santander; en los primeros años de la

³ REVISTA DE CRIMINALIDAD Nro 17-1974, citada por SOLANO SIERRA, Jairo Enrique. . El Hurto de Automotor, Compendio Jurídico, Criminológico, Criminalístico, y Temáticas Afines, Contravenciones, Contrabando. Bogotá: Ediciones Librería Profesional, 1998, p. 18

década de los ochentas la Policía Nacional realizó campañas de advertencia sobre los cuidados mínimos que deben tener los conductores con sus vehículos y recomendaron la utilización de un seguro para proteger el patrimonio económico. En 1989, las estadísticas del hurto de vehículos presentaron un notorio incremento, más de 3.000 automotores fueron objeto de esta modalidad delictiva, en comparación con el año inmediatamente anterior.

Al inicio de la década de los años noventas, se presentó la desintegración de los carteles de la droga y en consecuencia un aumento de los integrantes de bandas, lo que empieza a conocerse como “haladores de carros”, por ende, la comisión del delito de hurto sobre automotores, que son vendidos en el mercado de autopartes y repuestos a precios bajos, así como para actividades delictivas (secuestro, sicariato, etc.), se eleva sustancialmente.

La llamada por el momento “apertura económica” también facilitó esta actividad delictiva, pues gracias a ella se hace posible el libre comercio con los países vecinos: dadas las dificultades para controlar el delito en las fronteras, existen mayores posibilidades de internacionalizar la delincuencia, es decir, la organización de bandas internacionales dedicadas al hurto de automotores, ubicados en los países fronterizos: Venezuela, Ecuador o Panamá, especialmente.

A partir de 1994 el porcentaje de vehículos recuperados por las autoridades aumenta notablemente, destacándose el desmantelamiento de redes completas de “desguazadores”⁴ en talleres y lugares que comercializan autopartes; no obstante el hurto de automotores crece de manera exorbitante, extendido en todo el territorio

⁴ Desguazadores, o desbaratadores, en el sentido de desvalijar los automotores y/o su piezas importantes.

nacional, incluyendo la isla de San Andrés y Providencia; esto evidencia no solo que las bandas dedicadas al crimen automotor están fortalecidas, sino a su vez, que las medidas estatales para contrarrestarlas no han sido efectivas.

Los datos estadísticos publicados por la revista de criminalidad de la Policía Nacional desde 1959 hasta el año 2002, sobre automotores hurtados y recuperados, permiten determinar la variación de las cifras en ellas consignadas, al igual que su equivalente en términos porcentuales para determinar la efectividad de las medidas tomadas por las autoridades, así como, la tasa de criminalidad, respecto de este delito, contra el patrimonio económico. Ver cuadro 1.

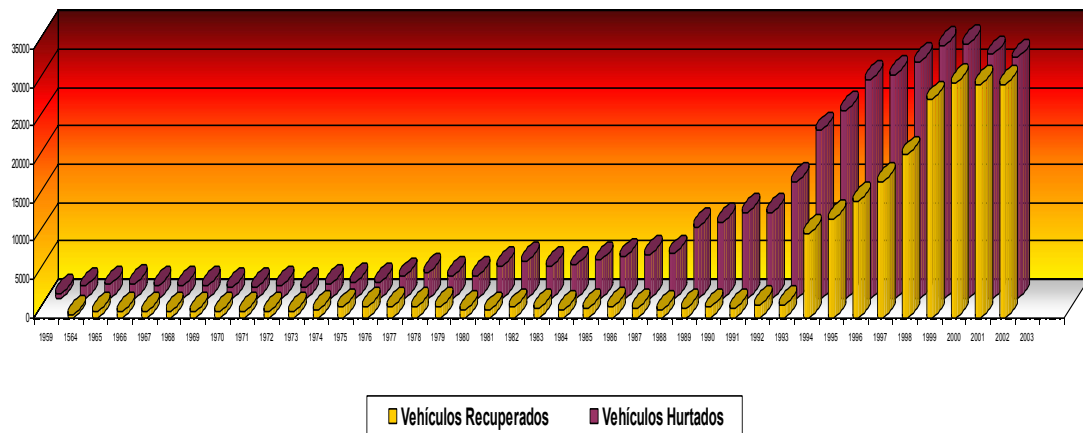
Cuadro 1. Vehículos hurtados y vehículos recuperados en Colombia (1959-2002)

Año	Nº	Nº Vehículos	Variación	Variación	Porcentaje
1959	626	-----	-----	-----	-----
1964	1.574	418	948	-----	26.55
1965	1.775	728	201	310	41.01
1966	1.836	740	61	12	40.30
1967	1.608	733	-228	-7	45.58
1968	1.706	839	98	106	49.18
1969	1.603	874	-103	35	54.52
1970	1.558	826	-45	-48	53.01
1971	1.557	771	-1	-55	49.51
1972	1.702	781	145	10	45.88
1973	1.538	874	-164	93	56.83
1974	1.856	1.059	318	185	57.06
1975	2.066	1.328	210	269	64.27
1976	2.188	1.397	122	69	63.84
1977	2.851	1.425	663	-----	-----
1978	3.335	1.452	484	-----	43.53
1979	2.902	1.361	-433	-91	46.89
1980	3.017	996	115	-365	33.01
1981	4.287	909	1.270	-87	21.20
1982	4.770	1.334	483	425	27.96
1983	4.246	1.199	-524	-135	28.23
1984	4.324	1.058	78	-141	24.46
1985	4.942	1.221	618	163	24.70
1986	5.403	1.393	461	172	25.78
1987	5.654	1.165	251	-228	20.60
1988	5.823	971	169	-194	16.67
1989	9.303	1.260	3.480	289	13.54
1990	9.936	1.316	633	56	13.24

1991	11.154	1.218	1.218	-98	10.91
1992	11.173	1.654	19	436	14.80
1993	15.202	1.707	4.029	53	11.22
1994	21.861	11.011	6.659	9.304	50.36
1995	24.519	12.774	2.658	1.763	52.09
1996	28.478	15.110	3.959	2.336	53.05
1997	29.089	17.636	611	2526	60.62
1998	30.854	21.185	1765	3549	68.66
1999	32.989	28.371	2135	7186	86
2000	33.135	30.492	146	2121	92.02
2001	31.774	30.422	-1361	-70	95.7
2002	31.336	30.277	-1497	914	103.5

Fuente: Revista de Criminalidad de la Policía Nacional

Gráfico 1. Vehículos hurtados y recuperados en Colombia. Periodo 1959 – 2002.



Fuente. Revista de Criminalidad. Gráfico Policía Nacional.

La expresión gráfica de los vehículos hurtados y recuperados en Colombia, ayuda a comparar la creciente magnitud de este ilícito en el país.

1.2 DESARROLLO HISTÓRICO DEL ILÍCITO EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA

El departamento de la Guajira, dada su ubicación geográfica, presenta una activa zona fronteriza con la vecina República de Venezuela, lo que se traduce en una antigua tradición de comercio y movilidad de habitantes, robustecida por la afinidad cultural, principalmente de los indígenas Wuayúu; la convergencia de estos factores ha favorecido la circulación de los vehículos de procedencia venezolana en territorio colombiano desde que los caminos que unían a los pueblos se hicieron carreteables; inicialmente el propósito era el acarreo de víveres y abarrotes, así como el transporte de personas de una población a otra, mas con posterioridad se popularizó el tránsito de vehículos venezolanos para uso particular de manera tan asidua, que superaron la presencia de automotores con matricula nacional; la principal causa de ocurrencia de este hecho definitivamente fue la diferencia sustancial de precios (costo de la legalidad) entre los vehículos de ambas nacionalidades, así como las amplias diferencias en sus políticas aduaneras.

La precaria presencia del Estado colombiano favoreció el contrabando en la región, incluyendo “el contrabando de automotores”, tal como fue contemplado en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (artículo 2º resolución 51 de 1972) y ratificado en el Tratado de San Mateo en 1974: intento ineficaz por resarcir a las víctimas del delito, mientras sus vehículos circulaban en la Guajira hasta ser aprehendidos por las autoridades nacionales, e iniciando un proceso penal por contrabando. En este tratado no se planteaban políticas binacionales para solucionar el incipiente problema; como

muestra de ello coincidió esta época con el reporte policial de los primeros 56 casos de hurto de automotores en la Guajira, indicando la dispersión geográfica y material hacia este departamento⁵.

El 8 de agosto de 1984, durante el gobierno del presidente Belisario Betancourt Cuartas, se expide el decreto 1944, mediante el cual por primera vez en el país se dictan normas sobre procedimientos de internación temporal de vehículos en algunos municipios de las regiones fronterizas, para acomodar las costumbres de dichas regiones a las regulaciones aduaneras. Se dispuso que las autorizaciones de internación temporal emitidas por la Dirección General de Aduanas (hoy DIAN) se otorgarían por un término de cinco años prorrogables, para circular únicamente en la jurisdicción donde se expidiere; para poder circular en el resto del territorio nacional deberían someterse al régimen de importación previsto en el numeral 10°, artículo 216 del decreto 2666 de 1984.

En los años sucesivos continuó tratándose el hurto de automotores en la Guajira como “contrabando”; prueba de ello son los decretos 2274 y 2352 de 1989, 392 y 755 de 1990, los cuales introducen modificaciones al estatuto Penal Aduanero; mientras que en el Código Nacional de Tránsito brevemente en el artículo 200 modificado por el artículo 176 numeral 1° del decreto 1809 de 1990, contempla la inmovilización y entrega a la autoridad competente de los vehículos registrados en otro país que transiten en el territorio colombiano sin permiso o con éste vencido.

Aún cuando el Código Penal de 1980 tipificaba el hurto de automotores como hurto agravado, preceptuado en el artículo 351 numeral 6°, a finales del año 1991 se expide el decreto 1750, que tipifica conductas punibles en el Estatuto Penal Aduanero, en el

⁵ Ibid., p.16.

cual se utiliza el término “automotor de contrabando”, y bajo esta consideración las políticas de saneamiento aduanero de vehículos establecen mediante decreto 1751 de 1991 un mecanismo para sanear los vehículos que hubiesen ingresado al país antes del 1º de septiembre de 1990, para cumplir los requisitos del régimen de importación. Este decreto fue conocido en la región popularmente como “nacionalización”, pero fue suspendido por el decreto 2250 de 1991 y el decreto 1708 de 1992; aún así, continuaba el tratamiento de la figura como contrabando pese a los cambios al interior del hoy extinto Instituto Nacional de Tránsito y Transporte (INTRA), que dejó de exigir como requisito para el registro de vehículos el revisado aduanero, sustituyéndolo por la declaración de importación con el decreto 2117 de 1992.

Con el acuerdo colombo-venezolano de marzo 17 de 1993, los automotores reciben el tratamiento de “hurtados”; con este acuerdo se determinan medidas conjuntas con el objeto de frenar este flagelo que afecta a ambas naciones, para lo cual se crean bases de datos comunes, donde las autoridades colombianas y venezolanas comparten información, así como procedimientos policiales y judiciales que bien podrían considerarse transnacionales. En desarrollo de este acuerdo, los grupos de inteligencia del país tuvieron conocimiento de fraudes al sistema judicial y de seguros, además de estafa, por parte de los propietarios de vehículos venezolanos que presentaban denuncias de hurto después de haber vendido su automotor a un comprador colombiano; así mismo, se conoció el registro de vehículos importados desde Venezuela con documentos aduaneros y comerciales falsos, después de haber sido hurtados.⁶

Con el mencionado acuerdo se logran subsanar los impedimentos para la devolución de los automotores decomisados en Colombia y reportados como hurtados en

⁶ SOLANO SIERRA, Jairo Enrique. El hurto de automotores. Compendio Jurídico-Criminológico y su Investigación. Medellín: 1ª Edición, Jurídica de Colombia, 1986. p. XI.

Venezuela, pues este era un gran vacío que había dejado el Tratado de San Mateo; el convenio logrado por los cancilleres de turno de ambas repúblicas denominadas para el efecto, y en adelante, “partes contratantes”, fue aprobado por el Congreso de la República de Colombia mediante la ley 207 de agosto 9 de 1995, concediéndole una duración de cinco años con prórroga automática por periodos iguales, denominado textualmente “Acuerdo entre la República de Colombia y la República de Venezuela para la detección, recuperación y devolución de vehículos de transporte terrestre, aéreo y acuático”. Para hacer posible el cumplimiento de dicho acuerdo se crea la ley 191 de 1995, dictada con fundamento en la facultad que la Constitución da al Legislador para regular de forma especial, los aspectos económicos y sociales de zonas de frontera; esta ley de fronteras busca fijar ciertos parámetros que permitan no solo el desarrollo y progreso de éstas áreas, sino su integración con el resto del país y los Estados vecinos.

Valga decir que el artículo 24 de la Ley de Fronteras sólo tuvo una vigencia de seis meses, ya que posteriormente se expide su texto dentro de la legislación tributaria (artículo 272 de la ley 223 de 1995), mediante la cual se enfoca la internación de automotores como hecho generador de tributos municipales, según palabras de José Manuel Abuchaibe Escolar en sus Consideraciones Jurídicas sobre la Internación de Vehículos⁷, donde comenta además que el Gobierno Nacional no pudo reglamentar los requisitos y procedimientos para la internación, al ver que las costumbres de cada lugar fronterizo eran diferentes, por lo que fue necesario expedir el artículo 85 de la ley 633 de 1995 donde se colocó la internación como un generador de tributos a los municipios que sean Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo (UEDF), que aún se encuentra vigente.

⁷ ABUCHAIBE, Manuel José. Consideraciones Jurídicas de la Internación. Riohacha: publicación de la Gobernación de La Guajira, 2003, p. 2-4.

Al siguiente año entra en vigencia el decreto 1502 de 1996, mediante el cual se autorizó a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN), ordenar la entrega de los vehículos decomisados que hayan sido objeto de hurto a sus legítimos propietarios, una vez que estos presenten pruebas comprobables de ello y cumplan todos los requisitos de la solicitud de entrega, así como la cancelación del bodegaje; si no se realizan los trámites pertinentes en un plazo estipulado de dos meses y con la mediación de una orden judicial, pierden todos los derechos y el vehículo se considera abandonado o decomisado a favor de la Nación; las solicitudes se presentan por conducto diplomático.

Cabe destacar que en el departamento de la Guajira el parque automotor que circula es casi totalmente de origen venezolano, por razones históricas, económicas y de vecindad. Este esquema comercial, ha generado dificultades de seguridad, por la ausencia de registros y la debida identificación de la propiedad, haciendo entonces necesario para el orden público el registro mediante la internación temporal de los vehículos que circulan, lo cual idealmente permite el control de los mismos, la aplicación de las normas de tránsito y el recaudo que por ley deben cancelar todos los vehículos que circulan en el territorio nacional.

Fotografía 1. Riohacha, avenida primera. Se puede apreciar por el color de las placas de los vehículos -amarillas, colombianas y blancas, venezolanas -las nacionalidades de los automotores



Fuente. El autor

Es preciso resaltar que la internación temporal de vehículos no subsanará las irregularidades en la posesión o propiedad, ni en los ilícitos presentados en la adquisición del automotor; por lo tanto, puede ser revocada en cualquier momento si se es vencido jurídicamente en Colombia mediante un proceso de recuperación de vehículo del país de origen, por haber sido objeto de hurto o cualquier delito en ese país, o si los datos consignados en la solicitud de internación resultan falsos, según se cita en las consideraciones del Acuerdo⁸. celebrado entre los alcaldes municipales de Riohacha y El Molino, como Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo (UEDF), con el gobernador del departamento, en su actuación como facilitador del proceso de solución inmediata, para la circulación y permanencia regular de los vehículos de origen venezolano en todo el territorio de la Guajira, como zona de frontera. Resulta

⁸ Ibid., p.2-4

útil mencionar, que una vez vencido el plazo para la internación, las autoridades podrán aprehender y decomisar los vehículos que intenten circular sin los requisitos aduaneros y legales; la intención es hacer realidad un registro único automotor en el departamento de la Guajira, con el cual sea posible la identificación de los mismos, así como de sus legítimos poseedores, para integrar al departamento dentro de una cultura de regularidad, pues en adelante no se permitirá la entrada de más vehículos sin sustento legal.

Los vehículos internados en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo (UEDF) tendrán un descuento del 50% para modelos 1990, y anteriores, y del 40% para modelos 1991 en adelante, de la base gravable establecida en las resoluciones 18000 y 18001 de noviembre 29 de 2002 para el pago del impuesto anual de los vehículos; este pago es un requisito indispensable para realizar la internación, que debía realizarse hasta el 30 de abril de 2003, pero al término del presente trabajo, aún se estaban expidiendo instructivos y formatos para internar.

Se espera de la aplicación de la internación de vehículos venezolanos al territorio nacional, específicamente en la Guajira, la disminución de la comisión del delito de hurto sobre automotores, para así desestimar la impunidad que impera respecto a la materia.

Fotografía 2. Automotor marca Monza, modelo 88. En la Guajira son tan usuales los automotores de modelos antiguos con nacionalidad venezolana, y también los últimos modelos, como si se tratara del vecino país.



Fuente: el autor

2. ESTUDIO DEL TIPO PENAL HURTO Y LOS TIPOS PENALES CONCURRENTES CON EL HURTO DE AUTOMOTOR, FALSEDAD MARCARIA Y FALSEDAD EN DOCUMENTO PÚBLICO. CONFIGURACIÓN DEL DELITO DE HURTO DE AUTOMOTORES

El hurto de automotores sin lugar a dudas es un delito de comisión reiterada, y por ello resulta conveniente sumergirse en su estudio para desentrañar los pormenores que esbozan su concreción. Para ello se expone el concepto de **tipo penal**, a fin de evitar confusiones, con otros conceptos, que en términos del maestro Reyes Echandía, es la abstracta descripción que el legislador hace de una conducta reprochable y punible. La abstracción se refiere al contenido general y amplio de la conducta normada para que dentro de su marco quepa el singular y concreto comportamiento; la connotación descriptiva puntualiza el carácter preferentemente objetivo del tipo, y dicese preferentemente, porque algunas veces aparecen en él referencias normativas y subjetivas⁹. El concepto de **juicio de tipicidad**, es el proceso mediante el cual el juzgador entra a determinar si un comportamiento humano coincide o no con la descripción típica contenida en la norma. El concepto de **tipicidad**, es la resultante positiva del juicio de tipicidad; que vendría a ser la adecuación de la conducta a un tipo penal y el concepto de **atipicidad**, que es la resultante negativa del juicio de tipicidad, es decir, que el proceso de adecuación de la conducta no resultó afirmativo frente al tipo penal.

2.1. LA CONDUCTA TÍPICA EN EL HURTO Y EN LOS TIPOS CONEXOS AL HURTO DE AUTOMOTORES; LA FALSEDAD MARCARIA Y LA FALSEDAD EN DOCUMENTO PÚBLICO

⁹ REYES ECHANDÍA, Alfonso. Tipicidad. Santa Fe de Bogotá: Editorial Temis S. A. sexta edición, 1997, p.7.

El mundo fenoménico está constituido por hechos; tales hechos son naturales o humanos, según que su causa sea debida a un fenómeno de la naturaleza o a una actividad del hombre; los hechos humanos, a su vez, pueden interesar o no al derecho, en el primer caso se les llama jurídicos, en el segundo, extrajurídicos. Los hechos jurídicos humanos son voluntarios o involuntarios, en la medida en que sean o no el producto de un querer racional; los voluntarios, por su parte, son lícitos si se acomodan al ordenamiento jurídico, e ilícitos si lo contrarían: el más importante de estos últimos es el delito.¹⁰

Desde el punto de vista sustancial la conducta punible es aquel comportamiento humano que a juicio del legislador compromete las condiciones de existencia, conservación y desarrollo de la comunidad, el cual exige como respuesta una sanción penal y desde el punto de vista dogmático-jurídico, el hecho punible es la conducta típica, antijurídica y culpable para la cual el legislador ha previsto una sanción penal¹¹

Reyes Echandía, explica la tipicidad como la descripción de conductas punitivamente conminadas, que realizadas por alguien, lesiona o pone en peligro un bien del cual la otra persona es titular. Concepto que abarca los elementos constitutivos del tipo penal. Por consiguiente, toda conducta descrita en la ley penal conforma una conducta tipificada; esta descripción es el resultado de una inferencia lógica elaborada por el legislador, que de no ser ejecutada por alguien, no sale de la esfera de un supuesto de hecho de una norma penal, que viene a ser el tipo; entonces, se podría advertir que “tipicidad es la cualidad que se atribuye a un comportamiento cuando es subsumible en el supuesto de hecho de una norma penal”¹²..

¹⁰ REYES ECHANDÍA, Alfonso. Obras completas – tomo 1- Santa Fe de Bogotá, Op. cit., p.89.

¹¹ Ibid., p.90.

¹² MENDOZA TROCONIS, Op. cit., p. 32.

El principio de tipicidad, derivado del de legalidad siendo su máxima expresión, está consagrado en el artículo 10 del Código Penal, que al tenor reza: “la ley penal definirá de manera inequívoca, expresa y clara las características básicas estructurales del tipo penal. En los tipos de omisión también el deber deberá estar consagrado y delimitado claramente en la Constitución Política o en la ley”; artículo que concuerda con el artículo 9º del Código Penal que define la conducta punible: “Para que la conducta sea punible se requiere que sea típica, antijurídica y culpable. La causalidad por si sola no basta para la imputación jurídica del resultado...” y con el artículo 230 de la Constitución Política, el cual consagra: “los jueces, en sus providencias, solo están sometidos al imperio de la Ley. La equidad, la jurisprudencia, los principios generales del derecho y la doctrina son criterios auxiliares de la actividad judicial”. Esto sugiere que definitivamente, si una conducta de la cual se haya tratado y estudiado por estos últimos medios o se ajuste a ellos, no está descrita en la ley penal debe ser declarada como una conducta atípica.

2.1.1 La tipicidad en el hurto. El tipo penal de hurto, está descrito en el Código Penal colombiano, Ley 599 de 2000, en el título VII de los Delitos Contra el Patrimonio Económico, artículo 239, así: “El que se apodere de una cosa mueble ajena, con el propósito de obtener provecho para sí o para otro, incurrirá en prisión de dos (2) a seis (6) años...”. El artículo 240 del Código Penal a su vez describe el hurto calificado con la pena que será prisión de tres (3) a ocho (8) años, si la conducta se cometiere:

1. Con violencia sobre las cosas.
2. Colocando a la víctima en condiciones de indefensión o inferioridad o aprovechándose de tales condiciones.
3. Mediante penetración o permanencia arbitraria engañosa o clandestina en lugar habitado o en sus dependencias inmediatas, aunque allí no se encuentren sus moradores.

4. Con escalamiento o con llave sustraída o falsa, ganzúa o cualquier otro instrumento similar, o violando o superando seguridades electrónicas u otras semejantes...”

El inciso final de artículo mencionado anteriormente, contiene una pena para quien procure la impunidad del hurto, circunstancia muy particular, podría decirse que es uno de los pocos tipos penales con esta salvedad. En los artículos subsiguientes, 241 y 242 se consagran las circunstancias de agravación punitiva y las circunstancias de atenuación.

La conducta típica de hurto ha evolucionado, o ha tenido distintos tipos de tratamiento por la legislación; en un momento se llegó a concebir como robo, acepción del Código Penal de 1936. En el código anterior, decreto-ley 100 de 1980, el tipo hurto como tal podía ser simple, agravado, hurto de uso y hurto entre condueños. La ley 23 de 1991, artículo 1, numeral 11, modificó el hurto simple, que según su cuantía cuando no excedía los diez (10) salarios mínimos legales mensuales, constituía una contravención y no el delito de que trataba el artículo 349 del Código Penal. El régimen actual consagra como hurto simple, aquel que no exceda la cuantía de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes; el hurto de uso y el hurto entre condueños no constituye un tipo penal autónomo, forman parte de las circunstancias de atenuación punitiva en el hurto.

El hurto de automotores no puede cometerse bajo la modalidad de hurto simple, a menos que se trate de la sustracción de una parte del automotor; y su valor no supere la cuantía de los diez salarios mínimos legales; se adecua al hurto calificado, consagrado en el artículo 240, numeral 4, si se efectúa bajo las circunstancias allí descritas ejemplo: “con escalamiento, o con llave sustraída o falsa, ganzúa o

cualquier otro instrumento similar, o violando o superando seguridades electrónicas u otras semejantes”. Por lo general ocurre que el automotor es desprovisto de la activación de alarmas electrónicas para lograr el ilícito con éxito, así como el empleo de llaves falsas, ganzúas como bien describe la Ley. Dadas estas circunstancias se califica el hurto de automotores como “hurto calificado”. La norma es más específica en el último inciso, incorporado por la Ley 813 del 2 de julio de 2003, por la cual se modificó el código en referencia, “La pena será de cuatro (4) a ocho (8) años de prisión cuando el hurto se cometiere sobre medio motorizado, o sus partes esenciales, o sobre mercancía o combustible que se lleve en ellos. Si la conducta fuere realizada por el encargado de la custodia material de estos bienes, la pena se incrementará de la sexta parte a la mitad.”. De suerte que puede entenderse medio motorizado como el medio empleado en la actividad del transporte, de manera que el automotor, queda comprendido en esta descripción o precisión del artículo citado. “...o sus partes esenciales”, inequívocamente abarca cualquier apoderamiento que pueda hacerse de las partes del automotor.

La Ley 813 de 2003 despeja cualquier duda sobre si el hurto de automotores constituía hurto agravado o hurto calificado, pues, el derogado numeral 6 del artículo 241 del Código Penal le daba una connotación de hurto agravado; no obstante, pueden presentarse las otras circunstancias contenidas en el artículo 241 del que se viene hablando. Porque puede suceder que el hurto del automotor se realice “aprovechando calamidad, infortunio o peligro común” válgase del entierro de un pariente del propietario, cuando se ha dejado estacionado en lugar público o aldeaño al cementerio o funeraria etc. De este mismo modo podrían predicarse las otras circunstancias enumeradas en el artículo 241 del Código penal.

El legislador logró abarcar en los artículos 239, 240, 241 y 242 del Código Penal la calificación que se le puede imputar al hurto, sin obviar aspecto relevante, de lo cual se

puede concluir, que el delito de hurto como quiera que se configure (en todas sus modalidades) está tipificado en la legislación colombiana, es decir, están previamente establecidas con precisión todas las posibilidades de cómo puede ejecutarse el hurto.

La reciente Ley 813, por medio de la cual se modificó la Ley 599 de 2000, está encaminada a sancionar con la pena de privación de la libertad el punible de hurto de automotores y la venta de autopartes robadas. Así, le da un tratamiento especial a otras conductas cuyo fin es entorpecer la misión de la justicia, sea el caso, la *“Receptación: El que sin haber tomado parte en la ejecución de la conducta punible adquiriera, posea, convierta o transfiera bienes muebles o inmuebles, que tengan su origen mediato o inmediato en un delito, o realice cualquier otro acto para ocultar o encubrir su origen ilícito, incurrirá en prisión de dos (2) a ocho (8) años y multa de cinco (5) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes, siempre que la conducta no constituya delito sancionado con pena mayor.*

Si la conducta se realiza sobre medio motorizado, o sus partes esenciales, o sobre mercancía o combustible que se lleve en ellos, la pena será de cuatro (4) a ocho (8) años de prisión y multa de cinco (5) a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes...”

El legislador estaba en mora de expedir esta norma, la necesidad era latente, pues, sin dudas, la comercialización de autopartes representan un negocio lucrativo y llamativo, dado que la red que opera en este delito se ha acrecentado sin “obstáculos”, frente a la inoperatividad de las autoridades, que no han mostrado tener la capacidad de controlar el hurto de automotores y la comercialización de autopartes, permitiendo ello, la continuidad del ilícito y su propagación de las grandes ciudades a las poblaciones más pequeñas y remotas.

2.1.2 El hurto y la falsedad marcaría. Se ha venido estudiando la conducta típica en el hurto, como delito autónomo, pero en el caso del hurto de automotores se

encuentra que para su perfeccionamiento se de la ocurrencia de otros hechos punibles como la falsedad marcaria, sin que pueda aducirse que no haya independencia estructural del tipo. Así las cosas, en el desarrollo de una conducta podría presentarse el concurso de delitos como lo estipula el Código Penal en el artículo 31: “El que con una sola acción u omisión o con varias acciones u omisiones infrinja varias disposiciones de la ley penal o varias veces la misma disposición...” sin que se desconfiguren los elementos que la definen. Hace referencia este artículo a varios eventos: 1) Con una sola acción infringe varias disposiciones de la ley penal, 2) con una sola acción infringe varias veces la misma disposición, 3) con varias acciones infringe varias disposiciones de la ley penal y, 4) con varias acciones infringe varias veces la misma disposición; según la concepción de Solano Sierra¹³ las circunstancias 1 y 2 constituyen el concurso ideal, o aparente, y las circunstancias 3 y 4 el concurso material. Para mayor comprensión se explican con un ejemplo, Concurso ideal:

*cuando un sujeto, se apodera de varios vehículos automotores transportados en una misma carrocería de vehículo se presenta la segunda circunstancia.

* Si se efectúa el hurto irrumpiendo en lugar de trabajo de que trata el artículo 190 del Código Penal, si este lugar fuera una bodega de almacenamiento de vehículos importados de donde posteriormente se distribuirán, se presenta la primera circunstancia.

* Si además es reiterada la conducta de intromisión en el lugar de trabajo, con el mismo fin, se está frente a la tercera circunstancia, es decir, concreta los ilícitos de los artículos 190 del Código Penal y artículo 239 del referenciado,

¹³ SOLANO SIERRA, Op. cit., 109.

* Si se trata de varios automotores, cada vez, logre su cometido, se perpetra la cuarta circunstancia, con varias acciones infringe varias veces la misma disposición.

La necesidad del delincuente de amparar la procedencia del vehículo, es la razón por la cual la falsedad marcaría es relevante frente al hurto de automotores. ¿Cómo se lleva a cabo? Mediante la consecución de documentos falsificados. ¿En qué consiste? En registrar ante las autoridades competentes de tránsito el automotor de procedencia ilícita, con una nueva matrícula. Generalmente se regraban los sistemas de identificación del automotor. (Se ampliará este tema posteriormente en el subcapítulo, Configuración del hurto de automotores).

El objetivo de la nueva matrícula está encaminado en primer lugar, a la perfección del delito, de tal manera que bajo la aparente legalidad se obtenga un lucro significativo cuando se venda el vehículo, y por otro lado, se busca dificultar a las autoridades cualquier seguimiento que se pudiere hacer al automotor objeto del hurto.

La falsedad marcaría está descrita en el Código Penal, en el artículo 285, y comprendida en los delitos contra la Fe Pública, bajo el siguiente texto: “El que falsifique marca, contraseña, signo, firma o rúbrica usados oficialmente para contrastar, identificar o certificar peso, medida, calidad, cantidad, valor o contenido, o las aplique a objeto distinto de aquel a que estaba destinado, incurrirá en prisión de uno (1) a cinco (5) años y multa de uno (1) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes”.

A este artículo, añade la Ley 813 del 2 de julio de 2003: “Si la conducta se realiza sobre sistemas de identificación de medio motorizado, la pena será de cuatro (4) a

ocho (8) años de prisión y multa de uno (1) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Fotografía 3. Vista de Plaqueta removida de un chasis



Fuente: El autor

La acción de regrabar los sistemas de identificación del automotor (número de motor. Chasis, etc.); el cambio de piezas de identificación de un automotor a otro, cualquiera que sea su finalidad, así se trate de vehículos de idéntica marca, modelo y tipo; la adulteración de placas; el retiro total de las piezas que permiten la identificación del vehículo y la posterior transferencia de piezas de vehículo (chatarra) al vehículo hurtado, que permiten una reconstrucción del automotor; la transformación sustancial del automotor tanto interna como la estructura externa para evitar su reconocimiento; el ensamblaje ilegal; la identificación de varios automotores con iguales numeraciones en sus sistemas, etc.; encajan en el tipo de falsedad marcaria. Quiere

decir ello, que son muchas las posibilidades con las que se puede concretar dicho tipo penal en concurso con el hurto.

2.1.3 El hurto y la falsedad en documento público. Es cierto que para los delincuentes que llevan a cabo un hurto de automotor, es suficiente para ocultar el ilícito, cambiar las marcas de identificación sin acudir siempre a la falsedad de documentos, pero cierto es, que para mayor lucro y perfeccionamiento del mismo, se suele actuar conforme al tipo descrito en el artículo 286 del Código Penal, al artículo 287 y muy seguramente al artículo 288 del Código Penal. Su contenido prescribe:

** Artículo 286: El servidor público que en ejercicio de sus funciones, al extender documento público que pueda servir de prueba, consigne una falsedad o calle total o parcialmente la verdad, incurrirá en prisión de cuatro (4) a ocho (8) años e inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas de cinco (5) a diez (10) años. Refiérase a la falsedad ideológica en documento público.*

**Artículo 287: “El que falsifique documento público que pueda servir de prueba, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) años. Si la conducta fuere realizada por un servidor público en ejercicio de sus funciones, la pena será de cuatro (4) a ocho (8) años e inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas de cinco (5) a diez (10) años.”, Describe la falsedad material en documento público.*

**Posteriormente el artículo 288 consagra la obtención de documento público falso: “El que para obtener documento público que pueda servir de prueba, induzca en error a un servidor público, en ejercicio de sus funciones, haciéndole consignar una*

manifestación falsa o callar total o parcialmente la verdad, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) años.”

El documento es por excelencia la prueba más representativa en el proceso civil, es un objeto material capaz de reproducir una actividad psíquica únicamente del hombre, en palabras del profesor Samuel Serrano, en su discurso de Sistemas Probatorios.¹⁴

Siguiendo otras definiciones, en su sentido amplio el documento es cualquier objeto capaz de transmitir un contenido. En este sentido, son documentos: los templos, las estatuas, las pinturas, los documentos cinematográficos, los fonográficos (discos, cintas magnetofónicas), las pinturas, un mojón o cerca lindera, los edificios, las inscripciones en lápidas. Las armas, un plano, las fotografías, una piedra, un hueso, un pedazo de metal, un escrito, las huellas de una pisada, una rama rota, una herida, etc.; es por ello que el régimen penal ha querido marcar unos límites más concretos para el concepto y lo define en el artículo 294 así: *“Para los efectos de la ley penal es documento toda expresión de persona conocida o conocible recogida por escrito o por cualquier medio mecánico o técnicamente impreso, soporte material que exprese o incorpore datos o hechos, que tengan capacidad probatoria.”*. Dicho esto, al documento se le da un carácter específico de medio probatorio, que necesariamente debe presentar un autor o documentador. En el caso de documentos públicos es el servidor público quien lo expide, y la autenticidad, dicho sea de paso, se presume (lo único que desmerita esta clase de documento es la tacha de falsedad).

El Código de Procedimiento Civil, en el título XIII, capítulo VIII de las pruebas, en su artículo 251 sobre las distintas clases de documentos expresa: *“son documentos los*

¹⁴ Serrano Gómez Samuel, Catedrático en la Escuela de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Industrial de Santander. Apuntes de clase.

escritos, impresos, planos, dibujos, cuadros, fotografías, cintas cinematográficas radiografías, talones, contraseñas, cupones, etiquetas, sellos y en general todo objeto que tenga carácter representativo o declarativo, y las inscripciones en lápidas, monumentos, edificios o similares...". Hace este mismo artículo la clasificación de documentos públicos y documentos privados, los cuales define en el inciso tercero: *"documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de su cargo o con su intervención."* Igual hace la diferenciación de instrumento público a renglón seguido: *"Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario,..."* y escritura pública: *"cuando es otorgado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo"*.

"Los documentos públicos o auténticos, es decir, los expedidos con las formalidades legales por un funcionario público en ejercicio de sus funciones, son plena prueba de los hechos de que el funcionario da fe. Siguen estas definiciones en sus líneas generales, los términos del artículo 1758 del Código Civil, según el cual el instrumento público y auténtico es el autorizado con las solemnidades legales por el competente funcionario. El otorgado ante el notario o el que haga sus veces, e incorporado en el respectivo protocolo, se llama escritura pública. Dos rasgos se destacan en estas dos definiciones legales: que el documento sea otorgado por funcionario público en ejercicio de sus funciones y que se expida con las formalidades legales. De estas características, la primera es sin duda alguna, la más importante. Es el hecho de ejercer una función pública lo que imparte al documento su peculiar naturaleza. Porque solo el Estado puede ejercer la llamada función certificante, esto es, la de atribuir a los escritos que de él proviene un especial valor probatorio que no tienen los que proceden de los particulares"¹⁵

¹⁵ ARBOLEDA VALLEJO, Mario, Comentario del Código de Procedimiento Civil. Santa Fe de Bogota: Editorial Leyer, 2000. p.151.

En los documentos públicos se tienen por cierta la fecha y lugar que aquel contenga, el artículo 264 del Código Civil expresa: “*los documentos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza*”, esto es la data del documento.

Estas definiciones y explicaciones orientan el camino para llegar al *sujeto* que incurre en la falsedad, así, serían: el servidor público de que trata el artículo 286 del Código Penal, cuando se configurara la falsedad ideológica en documento público; el servidor público al que se refiere el artículo 287 del Código penal cuando se configurara el ilícito de falsedad material en documento público, y los particulares, que de manera indeterminada abarca el artículo 287 del mencionado código, “el que falsifique documento...” y el artículo 288 al determinar “el que para obtener documento público que pueda servir de prueba, induzca en error a...”. Entonces puede afirmarse que tanto servidores públicos a voluntad propia o por inducción en error de quien pretenda el documento falso, como los delincuentes que procuran legalizar la posesión del automotor hurtado, son los actores de este tipo penal, que puede materializarse en acciones como: la matrícula de vehículo al que se le ha modificado la numeración de identificación, con la colaboración de funcionarios de la Dirección Transito, quienes suministran información relacionada con cupos por cancelación antigua de matrícula, deterioro de algunos vehículos, etc.; que permite los procesos irregulares de matrícula.

2.2 ELEMENTOS ESTRUCTURALES DEL TIPO PENAL HURTO Y LOS TIPOS PENALES CONCURRENTES FALSEDAD MARCARIA Y FALSEDAD EN DOCUMENTO PÚBLICO

El aspecto positivo del juicio de tipicidad, está constituido por elementos que la doctrina ha llamado "tipo subjetivo" y "tipo objetivo", el primero determinado por los aspectos intencionales de la conducta- la culpa, el dolo y la preterintención-; el Código Penal lo define como las modalidades de la conducta punible en los artículos 22, 23 y 24: La conducta es dolosa cuando el actor conoce los hechos constitutivos de la infracción y quiere su realización. También será dolosa la conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción se deja librada al azar. La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo y la conducta es preterintencional cuando su resultado, siendo previsible, excede la intención del agente. En el "tipo objetivo" se analizan los elementos - sujetos, conducta y objetos- y los ingredientes especiales del tipo.

Siguiendo al maestro Alfonso Reyes Echandía¹⁶, se analizará el tipo penal hurto, así como los delitos concurrentes al hurto de automotores, la falsedad marcaria y falsedad en documento público, desde los elementos estructurales del tipo penal que plantea, de los cuales se sigue: **Primer elemento:** los *sujetos*, que constituyen un elemento primordial del tipo (activo y pasivo) y se ubican en los extremos de la conducta típica. Así, el uno ejecuta la acción y el otro es la persona sobre la cual recae dicha acción. El **sujeto activo** es la persona que realiza la conducta de acción u omisión descrita en un tipo penal; también recibe otras denominaciones como sujeto-agente, actor, autor y agente. Hay una distinción entre sujeto activo y destinatario de la ley penal, este último es "la persona a quien se dirige el mandato implícito de la norma penal. En este orden de ideas, la calidad de sujeto activo solo surge en el momento en que alguien desarrolla el comportamiento típico a tiempo que la calidad de destinatario emerge a partir de la fecha de vigencia de la norma penal"¹⁷

¹⁶ Ibid., p. 26.

¹⁷ Ibid., p. 26.

El **sujeto pasivo** es por lo general el “titular del interés jurídico protegido por el legislador en el tipo penal, el cual resulta vulnerado por la conducta del agente”¹⁸, tanto las personas naturales como las jurídicas pueden tener esta calidad, pues la titularidad sobre estos bienes no solo puede recaer en las personas naturales, también en las personas jurídicas.

No siempre coincide el titular del bien con el sujeto pasivo de la acción típica. Así, en la autolesión para eximirse del servicio militar, el sujeto pasivo de la acción es quien se lesiona a si mismo y titular del bien jurídico protegido es la administración militar. La distinción tiene importancia en algunos casos para saber quien está legitimado para consentir y disponer del bien jurídico. En la mayoría de los delitos de carácter comunitario el sujeto pasivo aparece de un modo borroso y vago por lo que se habla de delitos vagos o intereses difusos. En otros casos, se discute la calidad de sujeto pasivo a las personas jurídicas respecto a determinados bienes jurídicos (por ejemplo, el honor) y en otros se habla de un sujeto pasivo genérico presente en todo delito que es el Estado. En realidad, el concepto de sujeto pasivo es poco preciso y solo tiene interés para saber quien es el titular del bien jurídico protegido en el tipo penal, en aquellos casos en que quepa disponer libremente de él (por ejemplo, la propiedad)¹⁹. En este orden de ideas, en la exposición de los elementos estructurales de cada tipo penal tratado en este estudio no se hablará con detenimiento del sujeto pasivo.

Segundo Elemento: lo constituye *la conducta* descrita en el tipo penal; ella está regida por un verbo y puntualiza comportamiento de acción o de omisión. Dicha conducta puede ser positiva o negativa.

¹⁸ Ibid., p. 43.

¹⁹ MENDOZA TROCONIS y otros. La Falsedad Documental- La Estafa. Estudios de Derecho Penal Especial. Santa Fe de Bogotá: Editorial Jurídica Bolivariana, 2000. p. 40.

- *El verbo rector*: se habla de este para diferenciarlo, si se quiere de otros verbos o formas verbales que el legislador suele emplear al describir una determinada conducta y cuya función es accesoria. Es el núcleo rector del tipo.

En la codificación penal nacional se encuentra por ejemplo verbos como - apropie, acceda, destruya, falsifique, etc.-; según que el tipo comprenda una o varias acciones, se estará frente a delitos simples o compuestos; ejemplo de delitos simples: artículo 273 del Código Penal “el que falsifique moneda nacional o extranjera, incurrirá en prisión de seis (6) a diez (10) años”. El verbo rector: falsifique indica una acción, y no se presentan otros verbos. Los delitos compuestos a su vez pueden ser mixtos, cuando el tipo contiene diversas modalidades de conducta y se constituye con tan solo la incurrencia en una de ellas, ejemplo: artículo 274 del Código Penal “el que introduzca al país o saque de él, adquiera, reciba o haga circular moneda nacional o extranjera falsa, incurrirá en prisión de tres (3) a ocho (8) años”, este es el tipo de tráfico de moneda falsificada. Y los delitos complejos cuya característica es la concurrencia de varias acciones, cada una constitutiva de un delito autónomo, pero la unión de estas, constituye un delito autónomo distinto, ejemplo: artículo 330 del Código Penal “el que con incumplimiento de la normatividad existente introduzca, manipule, experimente, inocule o propague especies, microorganismos, moléculas, sustancias o elementos que pongan en peligro la salud o la existencia de los recursos fáunicos, florísticos o hidrobiológicos, o alteren perjudicialmente sus poblaciones, incurrirá en prisión de dos (2) a seis (6) años y multa de trescientos (300) a diez mil (10.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes...” este tipo penaliza el manejo ilícito de microorganismos nocivos y a su vez los daños causados en los recursos naturales de que trata el artículo 331 del Código Penal.

Desde este punto de vista la falsedad marcaria y la falsedad en documento publico, que son autónomos, en concurrencia con el hurto de automotores propician el delito de estafa, pues probablemente el automotor que ha sido desposeído de su dueño, una vez se le coloquen marcas falsas y la documentación aparentemente en regla (falsa) podrá ser vendido a un ciudadano que no se percata del ilícito (por lo menos por cierto tiempo).

- *El modelo descriptivo*: los tipos legales son, descripciones de conducta, es decir, formas de mostrar modelos de comportamiento. Cuando se habla de ingrediente descriptivo en el tipo, se hace referencia a ese aspecto objetivo-formal que constituye la parte más destacada de la conducta en él plasmada; *es el ocasionar la muerte de otro en el homicidio, el prender fuego a cosa mueble o inmueble en el incendio*. La descripción puede versar sobre una acción o una omisión, puede ser simple o circunstanciada.

La descripción es *simple* cuando el legislador se limita a describir la conducta sin aditamentos circunstanciales. Es *circunstanciada* en todas aquellas hipótesis en que la conducta se enmarca dentro de referencias modales, temporales o espaciales. En estos casos la tipicidad del comportamiento está condicionada a que él se realice en las condiciones precisamente señaladas por la respectiva disposición legal.²⁰

Un **tercer elemento**: es *el objeto*, tiene dos connotaciones, como **objeto jurídico**, entendiéndose este como el interés que el Estado busca proteger mediante los diversos tipos penales y que resulta vulnerado por la conducta del agente cuando ella

²⁰ REYES ECHANDÍA, Alfonso. Obras Completas -Tomo 1. Santa Fe de Bogotá: Editorial Temis S. A., 1998, p.106.

se acomoda a la descripción hecha por el legislador²¹. Por ejemplo el patrimonio económico como bien jurídico legalmente tutelado debe entenderse como el derecho que una persona natural o jurídica tiene de disfrutar a su arbitrio – no siendo contra la ley o contra el derecho ajeno – de las cosas corporales e incorpóreas en un momento dado. Como **objeto material**, se entiende aquello sobre lo cual se concreta la vulneración del interés jurídico que el legislador pretende tutelar en cada tipo y hacia el cual se orienta la conducta del agente.²² Entonces el objeto puede ser una persona, una cosa o un fenómeno, se derivan así tres especies de objeto material; una primera, el **objeto material personal**, teniendo por este a una persona física o moral, viva o muerta, consciente o inconsciente a la cual se dirige el comportamiento típico y respecto de quien se concreta la violación del interés jurídico tutelado²³. Una segunda especie, el **objeto material real**, que es la cosa respecto de la cual se concreta la vulneración del interés jurídico y a la que se orienta la conducta del agente²⁴. En el delito de hurto, se estaría frente a esta especie de objeto, por cuanto recae la violación sobre la “cosa mueble” apoderada. Una última especie es el **objeto material fenomenológico**, aquel fenómeno jurídico, natural o social sobre el cual se concreta la violación del interés tutelado por el legislador y al que se refiere la acción u omisión del sujeto activo²⁵. Sea el caso por ejemplo, la “enfermedad” mencionada en el tipo que describe la difusión de enfermedades en plantas o animales (C. P., artículo 330 inciso 3°).

Los tipos penales son esencialmente descriptivos en cuanto ordinariamente señalan de manera objetiva modelos de comportamiento humano susceptibles de ser sensorialmente percibidos, en ocasiones la complejidad misma de la conducta que se pretende tipificar o la necesidad de precisar el ámbito de su ilicitud, exigen del

²¹ Ibid., p. 107.

²² Ibid., p.109.

²³ PÁEZ POLO, Esteban. Nuevo derecho penal colombiano, Parte general citado por REYES ECHANDÍA, Alfonso. Obras completas- Tomo 1.Santa Fe de Bogotá, Op. cit., p.109.

²⁴ Ibid., p.109.

²⁵ Ibid., p. 110.

legislador la utilización de expresiones que van más allá de la mera descripción de hechos y que más bien cualifican, o hacen necesario el empleo de referencias específicas al *animus* con que debe actuar el agente.²⁶

Surgen entonces los ingredientes especiales del tipo, predicables de cualquiera de los elementos: sujetos activo o pasivo, conducta y objeto material, los **ingredientes normativos**, y del sujeto activo los **ingredientes subjetivos**; estos ingredientes no son elementos del tipo, sino expresiones que de ellos se pueden predicar. Los primeros son aquellos que requieren un particular juicio de valor al momento de interpretar la norma para darle el alcance jurídicamente apropiado. A su vez estos ingredientes tienen una connotación jurídica, si se encuentran dentro del ordenamiento, válganse las expresiones “sin justa causa” (artículo 233 y 110 numeral 2º del C. P.), “causales de extinción de la punibilidad” y un contenido extrajurídico, cuando implica una valoración de orden académico, ético o social, por ejemplo, “intensos sufrimientos” (artículo 106 del C. P.). Los últimos, son aquellos elementos que sin pertenecer al tipo subjetivo (dolo, culpa preterintención), deben reunirse en la conducta para que aquella sea típica, presuponen estos en el actor un propósito, una motivación un ánimo o intención; de manera que si no se presentan en la conducta desplegada por el sujeto-agente, la conducta es atípica.

De las conductas punibles hurto, falsedad marcaría y falsedad en documento público, se analizarán los elementos estructurales en cada tipo penal, los sujetos, la conducta o verbo rector y el objeto o bien jurídico tutelado por el legislador, así como los ingredientes especiales subjetivos y normativos.

²⁶ REYES ECHANDÍA, Alfonso. Tipicidad. Santa Fe de Bogotá, Op. cit., p. 88.

2.2.1. Elementos estructurales del hurto. Del artículo 239 del Código Penal colombiano pueden inferirse los tres elementos estructurales del tipo penal hurto, a saber: los sujetos, como primer elemento estructural del tipo, la conducta o verbo rector, como segundo elemento estructural y un tercer elemento, el objeto material.

* **Primer elemento: Los Sujetos.** En el delito de hurto es **sujeto activo**, la persona física, que concreta el apoderamiento de la cosa mueble ajena, en este caso el vehículo automotor. En el argot policial al sujeto activo del delito de hurto de automotores se le conoce como “halador de carros o jalador”; este ejecutor del hecho típico y antijurídico puede ser un solo individuo o pluralidad de sujetos, es decir, a la comisión del delito pueden concurrir uno o varios sujetos y no requiere condiciones cualificantes –edad, sexo, oficio, etc.-, es indeterminada la calidad del sujeto activo.

El **sujeto pasivo**, viene a ser el propietario del vehículo o el poseedor, cuando no se ha realizado el traspaso del automotor, en ocasión a la venta, que no requiere registro, por tratarse de cosa mueble. Como la titularidad del bien puede recaer sobre persona natural o jurídica, así, el sujeto pasivo en el hurto de automotores, puede ser también una persona jurídica, como por ejemplo una cooperativa de transportadores.

* **Segundo elemento: La conducta o verbo rector.** La Real Academia de la Lengua Castellana define el apoderamiento como: hacerse uno dueño de una cosa, ocuparla. El Código Penal Colombiano lo emplea como aprehensión, despojo, desposesión de la cosa mueble de que trate el hurto, que viene a ser el objeto material, y necesariamente implica que no esté en manos del delincuente o sujeto actor del delito. Es un término acertado y preciso, pues queda claro y se diferencia del abuso de confianza que requiere para su materialización que la cosa mueble esté en manos del infractor. Este despojo suele darse acompañado de violencia sobre las personas y

aunque así no fuere, no deja de ser hurto tal despojo. Se consuma el hurto en el momento en que hay ruptura de la posesión o disposición material que alguien tenga sobre la cosa mueble. Es decir, que el hurto de automotor se configura en el momento en que el automotor es desplazado o removido del lugar donde su poseedor le haya colocado “y pase a la esfera del detentador; o como señala el autor uruguayo: Irureta Goyena, desde el instante en que el objeto se saca del lugar en que el dueño ejerza su acción patrimonial, o que la cosa haya salido de la esfera en que ejerce su vigilancia el dueño o poseedor de ella”²⁷.

Si se analiza esta situación seguramente pueden haber diferentes posturas frente al evento de una conducta común que se presenta en los almacenes de cadena, donde un comprador, después de recorrer el almacén y guardarse un producto, con la intención de evitar su pago, vigilado todo el tiempo de su permanencia en el almacén, habiendo pagado un precio por otros productos que a la vista de todos colocó en el carro de transportar la mercancía, cuando se aproxima a la puerta de la salida es abordado por el vigilante quien lo conduce a una habitación donde será revisado, porque se le vio “hurtando” o posesionándose de una cosa del almacén. ¿Podrá predicarse en este caso, que como la cosa no salió de la esfera en que ejerce su vigilancia el dueño o poseedor, no se consuma el hurto?, algunos piensan que en este evento el sujeto no lesiona el interés jurídico tutelado por la ley: el patrimonio económico. Otros dicen que tampoco puede predicarse la antijuridicidad del hurto, porque aunque el sujeto haya desplegado actos idóneos e inequívocos dirigidos a la consumación de un hurto, la vigilancia a la que fue sometido no permitió que pusiera siquiera en peligro el interés jurídico tutelado por la ley; bajo estas condiciones faltaría la antijuridicidad que se predica en el artículo 11 del código penal: “para que una conducta típica sea punible se requiere que lesione o ponga efectivamente en peligro, sin justa causa, el bien jurídicamente tutelado por la ley penal.”

²⁷ Ibid., p. 88

* **Tercer elemento: el objeto.** Para la configuración del delito de hurto se requiere que el apoderamiento se efectúe sobre cosa mueble ajena; para entender este concepto puede acudir al Código Civil que en el artículo 653 dice: “los bienes consisten en cosas corporales e incorpales. Corporales son las que tienen un ser real y pueden ser percibidas por los sentidos, como una casa, un libro. Incorpales las que consisten en meros derechos, como los créditos y las servidumbres activas”.

La norma hace relación a la cosa, bien sea corporal e incorporal; de las cosas corporales, que son las de interés en esta investigación, el artículo 654 expresa: “las cosas corporales se dividen en muebles e inmuebles”. Etimológicamente “mueble es lo que es móvil, es decir, aquellas cosas susceptibles de desplazamiento, noción opuesta a la de inmueble, de la cual se entiende fijación, estabilidad, no susceptible de desplazamiento alguno.”²⁸

²⁸ TAFUR, Alvaro. Comentarios Cód. Civil. Bogotá: editorial Leyer, 2000, p.151.

Fotografía 4. Los automotores son bienes muebles. “pueden transportarse de un lugar a otro”.



Fuente: el autor

Aclarados estos conceptos, la cosa debe ser corporal, es decir, que pueda tocarse, percibirse, que sea tangible, pero no en todos los casos de hurto “se requiere la tangibilidad de la cosa como objeto del apoderamiento”²⁹, así por ejemplo: a partir de la clonación de un aparato telefónico podrá efectuarse el hurto de llamadas telefónicas, que generan para el propietario de la línea telefónica un detrimento en su patrimonio, y para quien efectúa las llamadas un aprovechamiento ilegal de éstas; lo mismo sucede con el hurto de energía eléctrica.

²⁹ SOLANO SIERRA, Op. cit., p. 89.

La cosa mueble, descrita por el legislador en el artículo 662 del Código Civil, remite al artículo 655, por las que se tendrán “Las que pueden transportarse de un lugar a otro, sea moviéndose ellas a sí mismas como los animales (que por eso se llaman semovientes), sea que sólo se muevan por una fuerza externa, como las cosas inanimadas”, a estas últimas pertenecen los automotores. El alcance que en la legislación civil tienen los muebles, es diferente al que tienen en la legislación penal, pues, necesariamente la cosa debe tener un valor económico o comercial, a partir del cuál, se determinará la cuantía, que incide en la pena y en la determinación de un delito o una contravención, entre otros aspectos. Fundamental es que concurren además de la corporeidad y la movilidad para que se constituya el hurto, que la cosa sea ajena; es decir que no pertenezca al sujeto agente, sino que provenga del patrimonio de una persona natural o jurídica distinta de quien efectúa el apoderamiento, es decir que ostente la propiedad o posesión de la cosa mueble.

- Objeto material es el “elemento constitutivo de una conducta punible que representa la identidad material principal (cosa o persona) a la que se refiere la acción u omisión, también aquello sobre lo cual se concreta la vulneración del interés jurídico que el legislador pretende tutelar en cada tipo y hacia el cuál orienta la conducta de la gente”³⁰. En el delito de hurto lo constituye el **automotor** propiamente dicho, que es la cosa mueble sobre la cual se concreta el apoderamiento.
- Objeto jurídico o bien jurídico protegido, sobre el cuál recae la tutela penal es en el **patrimonio económico**, su inviolabilidad, la que interesa salvaguardar- derecho de propiedad, seguridad de la posesión de las cosas muebles ajenas- contra actos de apoderamiento ilícitos, de tal suerte que

³⁰ Ibid., p. 90.

son los intereses jurídicos del titular del derecho, trátase de persona natural o jurídica, a los que se encamina el amparo jurídico-penal.

Fotografía 5. Vista de automotores de nacionalidad venezolana. El guajiro se ha acostumbrado a poseer vehículos que en el mercado colombiano son costosos, pero en el mercado fronterizo sus precios son significativamente inferiores, lo cual no implica incremento en el patrimonio económico, pero si genera confort y lujo.



Fuente. El Autor

- **Ingredientes especiales del tipo penal hurto:** el tipo penal descriptivo de la conducta de hurto de automotores, consagrado en el artículo 240 del C. P., reformado por la reciente ley 813, encierra en el tercer inciso en un esquema objetivo-formal la compleja estructura de esta conducta humana: medio motorizado, partes esenciales, del vehículo mercancía o combustible, que se lleve en el medio motorizado (automotor), en este precepto no hay

lugar a ingredientes normativos, (poder discrecional del juez) respecto de los objetos materiales, y la conducta en sí considerada, pero, si aparece el ingrediente normativo de carácter jurídico que cualifica “al encargado de la custodia material de estos bienes”, es decir, respecto del sujeto activo. No se encuentran en esta norma ingredientes subjetivos (estado de conciencia); pero si aparece éste en el artículo 239 de la mencionada ley, “en cuanto a la ajenidad de la cosa, es un ingrediente normativo de carácter jurídico, porque el concepto de la ajenidad no se puede aprehender sensorialmente, sino que hay necesidad de referirlo a las normas del derecho privado que lo regulan”.³¹

2.2.2 Elementos estructurales del tipo penal de falsedad marcaria. El artículo 285 del Código Penal, que describe el tipo de la falsedad marcaria, señala al sujeto, primer elemento estructural de manera indeterminada “él”, cualquiera que sea éste, y no se detiene a identificar un sujeto en particular, como si sucede en el artículo 282 de este mismo código, sobre la emisión ilegal de efectos oficiales, que en su encabezamiento consagra: El servidor público o la persona facultada para emitir efectos oficiales que...”. Entonces, toda persona que incurra en la conducta descrita en el artículo 285, esta materializando, concretando la falsedad marcaria, que para el caso objeto de estudio, se refiere a aquella cuyos fines están destinados a encubrir el hurto de automotor, es decir, la falsedad encaminada a distorsionar la identificación de motor, chasis, numeración con la cuál oficialmente habrá de identificarse determinado vehículo y debe contrastar con los registros que se llevan en la Dirección de Tránsito, también la placa de exterior del vehículo es objeto de falsedad, cuyos número corresponden a una matrícula en determinada oficina de Dirección de Tránsito y a un orden que no está sujeto a modificación, a excepción de la ciudad, que es susceptible de traspaso, para efectos del impuestos de rodamiento.

³¹ REYES ECHANDÍA, Op. cit., p. 93

* **Los sujetos.** Siguiendo el estudio de los elementos tal como se desarrollo para el tipo penal hurto, en la falsedad marcaria se tienen que el **sujeto activo** no es un principiante, por lo general es un mecánico, que ha trabajado en talleres de mecánica automotriz y se vincula al negocio fructífero del hurto de vehículos, este evento señala la tecnificación del delincuente, que si es un mecánico experto, muy seguramente su trabajo –falsedad en las matrículas, adulteración de las placas y los números de identificación de los vehículos- será exitoso, de manera que la labor investigativa del estado se dificulta.

La intervención del sujeto activo en la falsedad marcaria es posterior al hurto y como se trata de un tipo penal autónomo se le podrá acusar de incurrir en este tipo como autor ejecutor, sin perjuicio de que se le acuse de autor mediato o partícipe del hurto.

En la actualidad la labor del falsificador se ha perfeccionado tanto, que se habla de delincuencia profesionalizada, su trabajo es exclusivamente éste y al realizarse en equipo el hurto, es decir, por fases, se ha fortalecido una cadena delictual.

El **sujeto pasivo** es el Estado, como titular del bien jurídico tutelado, en este caso, **la fe pública**; la marca, contraseña, signo...etc. de que trata el tipo de falsedad marcaria en el contexto del tema de estudio, están destinados a la identificación de los automotores, cuyos fines entre otros es para ejercer un control, que se ve interrumpido, por así decirlo, en el momento en que estos signos o marcas se modifiquen, se entorpece la labor de control del Estado.

* **La conducta o verbo rector.** En la falsedad marcaria el verbo rector es falsificar, “El que falsifique...”, término que significa: “Alteración que se comete en una cosa o

en sus cualidades fundamentales con objeto de engañar o perjudicar a un tercero”.³² Que no es otra cosa que modificar las marcas o signos para evitar que sean reconocidos así asaltar en su buena fe al funcionario o a quién pretenda comprar el vehículo.

A la mayoría de automotores hurtados se les elimina el número de identificación original y se les regraba una nueva numeración, sea, siguiendo las pautas de las casas fabricantes, o arbitrariamente, el vehículo queda entonces con un nuevo sistema de identificación, falso por supuesto, posteriormente se matricula en la Dirección de Circulación y Tránsito, con la colaboración de un funcionario corrupto, que facilita las matrículas irregulares.

La reconstrucción o cambio de piezas con el propósito de evitar que se descubra el automotor hurtado se encierran en la falsedad marcaria, así por ejemplo: Renovar la tapicería, cambiar la pintura, cambiar la totalidad de accesorios interiores y exteriores, introducir cambios radicales etc., porque se encaminan estas acciones a distorsionar la identificación, calidad y contenido del automotor.

* **El objeto.** Agotada la explicación del objeto en los primeros apartes de este capítulo, así como la diferenciación entre objeto material y objeto jurídico, la falsificación, o conducta recae sobre los números de identificación en los sistemas (motor, chasis), matrícula, placas y demás elementos que determinan calidad y contenido del automotor, usados oficialmente, es decir, sobre estos tiene lugar la violación del interés protegido. Siguiendo los lineamientos del maestro Reyes Echandía vendrían a ser el **objeto material**. Así las cosas, el **objeto jurídico** sería la **fe pública**, que es la que interesa salvaguardar en razón de la falsificación.

³² Diccionario Enciclopédico Océano Uno Color. p.670

* **Ingredientes especiales del tipo:** en la descripción de esta conducta punible, el juez deberá hacer una valoración de los ingredientes normativos jurídicos, en cuanto al objeto material, pues las marcas, signos, contraseñas, etc., de que trata la norma son destinadas al “uso oficial”, para así, determinar el alcance de este uso.

2.2.3 Elementos estructurales del tipo penal de falsedad en documento público.

Una definición de documento, dentro de las innumerables que se pueden citar, de aceptación en el ámbito de la legislación colombiana, es “todo objeto cultural representativo de una cosa, hecho o acto humano. En esa definición se destaca la intervención del hombre en la reproducción de documentos, sea esta directa o indirectamente, lo que constituye un objeto cultural, no natural. El objeto referido debe representar un contenido; por lo anterior, se supone implícito un autor que produce el citado documento.”³³

Otras definiciones de documento son las siguientes:

- Devis Echandía: “Toda cosa que sea producto de un acto humano, perceptible con los sentidos de la vista y el tacto, que sirve de prueba histórica indirecta y representativa de un hecho cualquiera
- La doctrina alemana le da un significado amplio a la palabra documento y lo entiende como todo objeto apto para la prueba.

* **Presupuestos del documento.** Se han enumerado tres elementos o presupuestos del documento:

³³ MENDOZA TROCONIS, Op. cit., p. 32.

1. Ser una escritura, el documento además de ser escrito, puede ser un cuadro, un plano, una fotografía, un video, etc. No se requiere que sea palabra escrita, pueden ser signos, que necesariamente representen algo, sea un grabado, un lienzo, una pared, etc.
2. Su contenido, texto o tenor debe tener aptitud probatoria, es decir que produzca efectos jurídicos, sea que se derive de una declaración de voluntad consciente o inconsciente.
3. Autor conocido o conocible, implica que alguien por medio de sus actos lo ha producido, por tanto el documento debe indicarlo por medio del signo característicamente autenticador constituido por la firma.

Se ha explicado en subtítulo precedente que es un documento público, pues bien, este documento que es otorgado por funcionario público en ejercicio de su cargo, tiene unos presupuestos a saber: 1) El autor: funcionario o empleado público y 2) Ejercicio funcional. Este último presupuesto para muchos doctrinantes es el más importante, pues, de no presentarse, se trataría de documento privado; aunque de la intervención del funcionario pese a que no esté desempeñándose como tal, puede generar confusión.

Entre los doctrinantes se ha presentado una polémica, que a un no termina, sobre si la falsedad es un delito contra el patrimonio, resultando ésta en cierta forma como un hurto calificado o una estafa calificada, para otros es un ataque a la integridad de la prueba (autenticidad y veracidad) o a la seguridad social. Para algunos es un fraude al Estado, a los ciudadanos y a la prueba, pero son más los tendientes a incluirla dentro de los delitos contra la fe pública.

Desarrollado el tema de tipicidad de la falsedad en documento público, materializada en los artículos 286 y 287 del capítulo tercero, título IX de los delitos contra la fe pública, estos dos artículos hacen una clasificación de la falsedad, perpetrada por servidor público o por un particular. Así se está frente a la falsedad ideológica en documento público, cuando: “El servidor público que en ejercicio de sus funciones, al extender documento público que pueda servir de prueba, consigne una falsedad o calle total o parcialmente la verdad, incurrirá en prisión de cuatro (4) a ocho (8) años e inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas de cinco (5) a diez (10) años”. La norma es clara y señala al servidor público como el sujeto activo de este tipo a diferencia del artículo 287 que trata de la clase de falsedad material en documento público, que preceptúa “*El que falsifique documento público que pueda servir de prueba, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) años.*

Si la conducta fuere realizada por un servidor público en ejercicio de sus funciones la pena será de cuatro (4) a ocho (8) años e inhabilitación para el ejercicio de derechos y funciones públicas de cinco (5) a diez (10) años”.

El sujeto activo en esta conducta punible puede ser un servidor público como una particular, a los cuáles no se les da el mismo tratamiento, la pena destinada a los servidores públicos es más severa, por la calidad que ostentan estos.

Una clasificación de la falsificación documentaria, aporta el maestro José Irureta Goyena, quien recoge en algunas de sus conferencias la clasificación que hace el maestro Carrara, la falsificación real, ideológica, personal y por uso, pues él en su clasificación no se refiere a falsificación personal, pero, si incluye una cuarta forma de falsificación, por ocultamiento o destrucción, además de la falsificación real, ideológica y por uso.

En términos de Irureta la **falsificación real** se comete cuando se hace un documento falso o cuando se altera un documento verdadero. Que puede ocurrir tanto en documento público, como en documento privado, y puede ser cometida por funcionario público o por particular. La **falsificación ideológica** es la que se comete cuando un documento genuino y verdadero, se consignan hechos o declaraciones falsas, también puede ejecutarla funcionario público o particular. La **falsificación por uso o aprovechamiento** se comete cuando una persona que no ha tenido participación, ni como autor ni como cómplice en la falsificación real o ideológica que el documento traduce o refleja, se sirve o aprovecha del mismo. Por último la **falsificación por destrucción o por ocultamiento** se realiza cuando un sujeto, que tampoco ha tenido participación, ni principal ni secundaria, en la falsificación real o ideológica cometida en un documento, lo oculta o destruye, total o parcialmente.³⁴

* **Los sujetos:** Siguiendo la anterior clasificación, el sujeto activo de la falsedad en documento público, es: El **servidor público**, cualquiera que sea la modalidad que se configure, pero para la falsedad material podrá serlo también un **particular**, la redacción del primer inciso del artículo 287 al referirse a “El que falsifique...” se refiere a indeterminada persona.

Estos dos preceptos encuentran su materialidad en uso del documento falso, es así, como trasciende y lesionan la fe pública; necesariamente conlleva al artículo 291, sobre el uso de documento falso, que no implica que quien halla realizado el documento falso, sea quien haga uso de este. Surgen varios eventos en esta situación: Primero: Que el autor de ese documento sea servidor público o sin la calidad de éste, reciba un beneficio económico. Se presenta entonces el fenómeno de la corrupción dentro de la administración pública. Este servidor público ha de ser un funcionario o

³⁴ IRURETA GOYENA, José. Delitos de falsificación documentaria y estafa. Montevideo: Editora Casa A. Barreiro y Ramos S.A., 1928. p. 3 a 44.

empleado de la Dirección de Tránsito, sucursal de donde se expida el documento en cuestión.

Si se trata de un particular, lo más probable es que opere en complicidad con un empleado de la entidad citada o con una red de falsificadores que maneja el “negocio” del hurto de automotores, y se habla de negocio en cuanto que para ellos significa lucro. “Los tramitadores de documentos: son aquellas personas dedicadas especialmente a conseguir documentos falsificados o hacer diligencias ante las autoridades de Circulación y Tránsito, de automotores que no reúnen los requisitos legales, generalmente asaltando en su buena fe al funcionario”³⁵. “El servidor público de Circulación y Tránsito quien movido por el afán de lucro a sabiendas del ilícito, colabora en la matricula de automotor de procedencia irregular”³⁶. Son las personas que directamente pueden efectuar la falsedad en documento público en razón a su actividad.

* **Conducta o verbo rector.** El ilícito de la falsedad en documento público, como se ha dicho se describe en los artículos 286, 287, 288, 291, 292 del Código de Penal, siendo este el que interesa a este estudio; válgase citar los enunciados que las editoriales de los códigos emplean para denominar cada artículo, así, la **falsedad ideológica** en documento público, corresponde al artículo 286 del referido código, y el verbo rector que rige esta norma es “consignar”, *el servidor público que en ejercicio de sus funciones, al extender documento público que pueda servir de prueba, consigne una falsedad o calle total o parcialmente la verdad...* ; la norma atinente a la **falsedad material** en documento público se rige por el verbo

³⁵ REYES ECHANDIA, Alfonso. Derecho penal –Parte general-, citado por SOLANO SIERRA, Jairo Enrique. Op. cit., p.270.

³⁶ SOLANO SIERRA Jairo Enrique. Considera a estas personas como algunas de las que intervienen en relación del hurto de automotores.

“falsificar”, *el que falsifique documento público...*; en el tipo que describe la obtención de documento público falso la conducta manifiesta es “inducir”, *el que para obtener documento público que pueda servir de prueba, induzca en error a servidor público...*, en el tipo uso de documento público falso, se presenta el verbo a conducta “hacer”, pues, manifiesta, *el que sin haber concurrido a la falsificación hiciera uso de documento público falso...* y finalmente el último artículo citado, destrucción, supresión u ocultamiento de documento público, se presenta como lo indica su denominación una pluralidad de conductas “destruir”, “suprimir” y “ocultar” el documento público que pueda servir como prueba, sea de manera total o parcial.

En sentido similar el maestro Quintano Ripollés ha dicho que a las falsedades documentales son comunes las modalidades:

- “1. Contrahaciendo o fingiendo letra, firma o rúbrica.
2. Suponiendo en un acto la intervención de personas que no la hayan tenido.
3. Atribuyendo a las que han intervenido en él, declaraciones o manifestaciones diferentes de las que hubiera hecho.
4. Faltando a la verdad en al narración de los hechos.
5. Alterando las fechas verdaderas.
6. Haciendo en documento verdadero cualquier alteración o intercalación que varíe su sentido.
7. Dando copia en forma fehaciente de un documento supuesto o manifestando en ella cosa contraria o diferente de la que contenga el verdadero.
8. Intercalando cualquiera escritura en un protocolo, registro o libro oficial.
9. Simulando un documento de manera que induzca a error sobre su autenticidad.”³⁷

³⁷ MENDOZA TROCONIS, Op. cit., p. 50 y 51.

Se incluyen en estas modalidades la clasificación de la falsedad material y la falsedad ideológica.

“La falsedad documental entraña por sí misma el uso consecuencial del documento fraudulento. En realidad es inconcebible que alguien confeccione o adultere un documento público o privado gratuitamente, sin un propósito ilícito y una correlativa posibilidad de daño o perjuicio. Así que el uso, por parte del autor de la punible actividad (la falsaria) respecto a uno de tales documentos, no es más que la fase culminante que perfecciona al *iter criminis* iniciado con la concepción de la empresa delictuosa. Y esta fase, el uso, es de todo punto de vista la más importante de la falsedad documental.”³⁸

* **El objeto:** cuando se comete el delito de la falsedad en documento público, sea ideológica o material, se atenta contra la **fe pública**, equiparable al bien jurídico protegido por el legislador, consagrado en el título IX del Código Penal, capítulo tercero. El objeto material, es el contenido, texto o tenor de ese documento, que una vez falsificado o adulterado, está encaminado a manifestar algo fraudulento; en relación con el hurto de automotores, comúnmente se presenta en la tarjeta de propiedad, los registros vehiculares en la Dirección de Tránsito, los traspasos, las licencias de conducir, etc.

* **Ingredientes especiales del tipo:** como la falsedad ideológica en documento público, necesariamente tiene como sujeto actor al “servidor público”, se presenta el elemento normativo de contenido extrajurídico, en cuanto al sujeto activo, quiere decir ello, que el juez habrá de hacer un juicio de valor ético respecto de ese servidor público, que obró de manera reprochable en el ejercicio de sus funciones. En la

³⁸ *Ibíd.*, p. 123.

falsedad material en documento público, se presenta la misma eventualidad, que en la falsedad ideológica, en el segundo inciso de la norma, al hacer mención, del servidor público en ejercicio de sus funciones.

2.3 DISPOSITIVOS AMPLIFICADORES DEL TIPO PENAL EN EL DELITO DE HURTO

El legislador en procura de abarcar todas las posibles conductas, que resulten lesivas dentro de la actividad humana, plantea dos figuras con una función amplificadora, la jurisprudencia y la doctrina les ha llamado dispositivos amplificadores del tipo, son: la **tentativa** y la **participación** como forma de intervención o concurrencia criminal.

2.3.1 La tentativa: Para lograr la consumación de una infracción de la ley penal y, en ocasiones para agotar dicha infracción, casi siempre quien se lo propone tiene que atravesar varios predios. A la suma de estos la doctrina universal llama *iter criminis* y a cada uno de ellos, fases del *iter criminis*.

- 1) la idea criminal
- 2) Los actos preparatorios
- 3) Los actos ejecutivos³⁹

En los casos de tentativa, aunque no haya resultado nocivo, el funcionario competente es el mismo que conoce del delito consumado, y la pena que se aplica al culpable es la del dicho delito, pero atenuada.

³⁹ MUÑOZ CONDE, Francisco. Teoría General del Delito. Santa Fe de Bogotá: Editorial Temis S.A. , 1999, p. 113 y 114.

La tentativa se da cuando quien tiene el propósito de transgredir la ley penal, penetra en el predio de los actos ejecutivos del *iter criminis* iniciando la ejecución de un delito que no se completa, porque circunstancia ajena a su voluntad evita el resultado querido. Para el caso de hurto hay delito consumado cuando el agente sustrae, apoderándose de ella, la cosa mueble ajena.

El autor de la tentativa de conformidad con el artículo 27 del Código Penal, se le sanciona con la pena no menor de la mitad del mínimo ni mayor de las tres cuartas partes del máximo de la señalada para la conducta punible consumada.

2.3.2 La Participación. El ejecutor de la conducta típica puede ser un solo individuo o bien puede darse la pluralidad de sujetos; en este sentido hay varias formas de concurrencia o intervención: autoría (inmediata, mediata, coautoría y por representación) y participación (determinador y cómplice).⁴⁰

* **Autoría:** la define el Código Penal vigente en el artículo 29 así: “Es autor quien realice la conducta punible por sí mismo o utilizando a otro como instrumento. Son coautores los que, mediando un acuerdo común, actúan con división del trabajo criminal atendiendo la importancia del aporte.

También es autor quien actúa como miembro u órgano de representación autorizado o de hecho de una persona jurídica, de un ente colectivo sin tal atributo, o de una persona natural cuya representación voluntaria se detente, y realiza la conducta punible, aunque los elementos especiales que fundamentan la penalidad de la figura

⁴⁰ NAVAS CORONA, Alejandro. Tipicidad y Derecho Penal. Bucaramanga: Sic Editorial Ltda, 2003. p.85.

punible respectiva no concurran en él, pero sí en la persona o ente colectivo representado.

El autor en sus diversas modalidades incurrirá en la pena prevista para la conducta punible.

Como se hizo mención anteriormente en el argot policial al sujeto autor del delito de hurto de automotores se le conoce como “halador de carros o jalador”; Para el profesor Alejandro Navas, es autor, “la persona que reuniendo todos los elementos requeridos (tanto objetivos como personales), por si mismo, o utilizando a otro como instrumento, o mediante actuación funcional conjunta, o por representación de persona natural o jurídica, según el caso, ejecuta o realiza la conducta punible.”⁴¹

* **Clases de autoría:** se tienen cuatro tipos de autores, de acuerdo con el artículo 29 del Código Penal, los cuales son: La autoría inmediata, la autoría mediata, la coautoría y la autoría por representación.

- **Autoría inmediata:** es la resultante de la comisión o ejecución los actos ejecutorios y consumatorios del delito, personalmente. Por ejemplo, el que rompe el vidrio de una de las ventanillas del automotor, penetra en él y posteriormente lo enciende directamente. Se le conoce como autor realizante o inmediato.
- **Autoría mediata:** se da cuando se vale de otra persona como instrumento para cometer el ilícito, del cual no está conciente este otro; ejemplo, el

⁴¹ Ibid., p.85.

transeúnte que en el momento de los hechos transita por el lugar y en vista de que el autor no logra encender el automotor, le colabora con sus conocimientos de mecánica, efectivamente enciende el vehículo y lo pone en marcha.

El ejecutor instrumental será tratado como autor (aunque no responsable) y el autor mediato como determinador sancionado según el marco penal del artículo 29 del Código Penal.⁴² Este autor mediato necesariamente debe reunir las mismas características del autor inmediato, y puede doblegar la voluntad del ejecutor instrumental por distintos eventos, sea por error, cuando el ejecutor desconoce que está cometiendo una acción delictiva, por coacción, cuando el ejecutor es obligado a ejecutar en contra de su voluntad una acción punitiva, por ejemplo el conductor de vehículo, que es obligado a poner en marcha el vehículo hurtado, intimidado por arma de fuego; en este caso el autor mediato es responsable del hurto de automotor, como tal, y a su vez, es el autor inmediato del delito de constreñimiento para delinquir; por utilización de inimputable, cuando el autor mediato se aprovecha de la desventaja psíquica de otra persona, propiciando la comisión de una acción delictiva; por la utilización de un niño; o cuando se aprovecha el rango de autoridad dentro de una organización criminal.

- **Coautoría:** es una modalidad que se da en cuanto se ejecute la conducta punible de manera conjunta, por varios actores, intervienen directamente y de manera simultánea, sucesiva y personal; por ello se consideran autores inmediatos del ilícito, por que la conducta de cada uno de ellos está encaminada a realizar el delito y así, lo logran. Para que se de la coautoría, se requiere que la cooperación sea voluntaria y conciente, en tanto que cada uno quiera realizar el hecho común como propio con la del otro. Los

⁴² Ibid., p.89.

coautores por consiguiente son autores, y como la cooperación, dicho antes, es conciente; la división del trabajo responde finalmente a una resolución tomada, en común acuerdo para la producción del hecho punible. Podría afirmarse entonces que la igualdad de situación de un autor respecto de otros, es calificada, como coautoría.

- **Autoría por representación:** En palabras de Navas, es una figura nueva en nuestro ordenamiento, ajustada a las necesidades de las interrelaciones políticas, culturales, económicas y sociales, que se vienen presentando⁴³; así, el inciso tercero del artículo que se viene estudiando se incluye la institución del actuar por otro, sea como miembro u órgano de representación autorizado o de hecho de una persona jurídica, de un ente colectivo sin personería, o de una persona natural que se represente.

* **Participación:** se dice de aquellos que no son autores, pero han intervenido o contribuido dolosamente a la consecución del delito; y se presentan dos modalidades de participación: la determinación y la complicidad.

- **La determinación:** en esta modalidad se les conoce a los partícipes como determinadores, instigadores, etc. Tienen la voluntad para la consumación del hecho punible, pero no manifiestan ninguna conducta material, se habla entonces de concurso de voluntad sin concurso de acción. Esta modalidad de participación es la que dirige, planea y determina como se va a cometer el delito, pero este es perpetrado por otro u otros, v. & gr., se efectúa un hurto de automotor, valdría decir, que el organizador del ilícito, aquel que reúne a los autores ejecutores y asigna a cada uno de ellos, el papel a

⁴³ Ibid., p.92

desempeñar para concretarlo, aunque este no se haga presente en el hecho, el haberlo coordinado, lo señala como autor intelectual.”⁴⁴

Ejemplificación.

- A: - * Concibe la idea criminal
* Ubica el vehículo
- * Obtiene la llave falsa
* Planea el operativo

B, C y D se reúnen con A, quien les asigna a cada uno las tareas a realizar:

- B irrumpirá en el lugar clandestinamente, y posteriormente distraerá al vigilante del estacionamiento.
- C y D ingresarán al estacionamiento, y con la llave falsa que proporciona A, encienden el vehículo, lo ponen en marcha y huyen; a una distancia considerable recogen a B.
- Realizado el hurto, A, B, C y D se disponen a registrar los números de identificación del motor y chasis.

Entonces A es el determinador; B, C y D por su parte son coautores funcionales de los delitos de hurto calificado, concierto para delinquir (art.340 C. P. inciso 1º), falsedad marcaría (art. 250 C. P.)

- **La complicidad:** es una figura complementaria de los tipos penales, abarca a quienes colaboren y contribuyen accesoriamente, con el autor o coautores en la ejecución del hecho punible, ayuda que debe ser conciente, es decir, el cómplice obra con el conocimiento de que con su acción u omisión está contribuyendo a la obtención de un resultado delictuoso. Estos actos de participación deben tener un nexo o relación de causalidad con el resultado del acto principal, pueden ser previos o posteriores al hecho delictivo.

⁴⁴ SOLANO SIERRA, Op. cit., p. 101,102 y 103.

Ejemplo, de aquel que a sabiendas de que el automotor es hurtado, le permite al autor del ilícito guardar el vehículo en un lugar de su propiedad, para que no sea ubicado por las autoridades que han tenido conocimiento del crimen.

Anterior a la ley 599 de 2000, hacer la distinción entre autores o ejecutores materiales de primer grado o segundo grado, mediatos o inmediatos no tenía incidencia al momento de imponerse la pena, pues sería la misma, cualquiera que hubiera sido la participación en la producción del hecho dañoso, porque no estaba expresamente regulado en el código penal. La actual legislación, como se ha mencionado, consagra en el artículo 29 la calidad de autores, y las modalidades que de estos se presentan, así, puede determinarse el grado de participación o autoría en la comisión de la acción, para lo cual habrá una sanción a la medida de la infracción, o por lo menos ha sido la intención del legislador.

Por ejemplo, quién determine o induzca a otro, a realizar la conducta antijurídica, de regrabar el motor de vehículo hurtado, incurrirá en la pena prevista para la infracción, es el caso del determinador. “Quién contribuya a la realización de la conducta antijurídica o preste una ayuda posterior, por concierto previo o concomitante a la misma, incurrirá a la pena prevista para la correspondiente infracción disminuida de una sexta parte a la mitad” norma que colige la relevancia que tiene el grado de participación, como cómplice; de manera que de acuerdo al tipo penal quién intervenga o ejecute conductas propias para lograr el ilícito podrá rebajársele la pena hasta en una cuarta parte si no se le atribuyen las calidades especiales exigidas en el tipo penal.

2.4 CONFIGURACIÓN DEL HURTO DE AUTOMOTORES

En este trabajo se estudia la comisión del Hurto de Automotores en el departamento de la Guajira, dada las especiales condiciones de esta región, como zona fronteriza y distante del centro capitalino; no obstante su frecuencia en las zonas más afectadas por delitos de mayor impacto social, como son en orden descendiente: Bogotá, Medellín, Santander, Atlántico y Tolima.

En la Guajira la frecuencia de delitos en el año 2001, de acuerdo a la última publicación de la revista de Criminalidad de la Policía Nacional es de 2581, tuvo un incremento del 29% respecto del año inmediatamente anterior, de los cuales el hurto de los automotores alcanzó una tasa de criminalidad de 330, ubicándose en el nivel más alto de todos los delitos, incluso por encima del homicidio común, cuya frecuencia es de 328, delito que venía presentando los niveles más altos históricamente.⁴⁵ El análisis cuantitativo de la comisión de este delito se estudiará en el capítulo 3. Corresponde analizar en la configuración del hurto de automotores primeramente cómo se ejecuta esta conducta punible. En segundo lugar, las modalidades que diseñan sus autores para perfeccionarlo, logrando que la impunidad sea también uno de los propósitos alcanzados por su profesionalismo en la ejecución del ilícito.

El penalista Solano Sierra, ha denominado con el término Criminodinámica: “ la forma como se desarrollan los fenómenos delictivos dentro de la criminalidad, asumiéndose por parte del delincuente para el surgimiento del hecho criminoso diversas manifestaciones”⁴⁶, a renglón seguido toma la distribución que el maestro Reyes Echandía hace de macrodelincuencia y microdelincuencia, entendiéndose la primera como “aquellas formas delictivas o de conductas desviadas de tan grandes

⁴⁵ REVISTA CRIMINALIDAD no.45. Pol Nal. Año 2002

⁴⁶ SOLANO SIERRA, Op. cit., p. 265.

proporciones y de implicaciones y consecuencias tan vastas...”⁴⁷ y la última como “aquellos delictivos de conductas desviadas de leve entidad o de consecuencias limitadas”⁴⁸. Siguiendo estos lineamientos el autor concluye que “las manifestaciones utilizadas en la realización y consumación de los delitos contra el patrimonio económico, tienen formas *sui generis*. En el hurto de automotores, se ha adquirido un notable auge en Colombia, la práctica de diversos métodos y operatividad, unos improvisados y, otros que, en sus connotaciones, se han señoreado a través del correr del tiempo, produciendo desconcierto absoluto por la interconexión y profesionalización que individuos u organizaciones delictivas han alcanzado en cuanto a este fenómeno unos y otros presentan aspectos sobresalientes por su significancia”⁴⁹.

2.4.1 Modalidad delictiva respecto del hurto de automotor. Entendiéndose modalidad, como el comportamiento o postura que asume el sujeto para ejecutar el delito, se consideran las siguientes.

Delincuencia individual: cuando el sujeto-actor ejecutor del punible lo realiza solo, y puede ocurrir que sean varios los sujetos, pero se han reunido inusualmente para ejecutar el delito. Esta modalidad no es frecuente en el hurto de automotor.

Delincuencia organizada: esta modalidad constituyó un avance en el mundo de la criminalidad, pues se introdujo la división social del trabajo y la labor en equipo; en el hurto de automotores surgen entonces, las bandas o agrupaciones de delincuentes que permiten el fortalecimiento de las operaciones delictivas. Este perfeccionamiento

⁴⁷ REYES ECHANDÍA, Alfonso. Derecho penal – Parte general-, citado por SOLANO SIERRA, Jairo Enrique, Op. cit., p. 265.

⁴⁸ Ibid., p.265

⁴⁹ Ibid., p. 265.

ha llevado al incremento de la tasa de hurto de automotores, descritas en las cifras estadísticas anotadas en el capítulo 1.

Delincuencia Especializada: Por ser el automotor un bien mueble que requiere inscripción en la Dirección de Tránsito, aunque basta la entrega de la cosa, tiene la especialidad de tener un titular en la propiedad sujeto a registro, en el control que la Dirección de Tránsito lleva de todos los automotores que “circulan” en el país y los aquí matriculados; y como la finalidad del ilícito es netamente económica, por lo cual se busca la comercialización del vehículo, para tal evento, los delincuentes han provisto los medios para “el ocultamiento del mismo, los trámites de la legalización de su procedencia, la introducción al mercado y la distribución”⁵⁰ Entonces ésta se refiere al alto grado de calidad del trabajo ilegal.

Delincuencia Tecnicada: esta modalidad no es propia de delincuentes principiantes. Por lo general, quienes se encargan de sustraer los vehículos de la atmósfera de su dueño, son individuos vinculados al transporte o a los talleres de mecánica automotriz, ocurre generalmente en ciudades, lo cual implica que el “jalador” de carros es por lo común el mecánico o probablemente había trabajado en estos talleres, lo anterior supone que ha de tener conocimientos de mecánica que le facilitan perfeccionar el ilícito, por ejemplo, regrabar un número en el motor.

⁵⁰ Revista de Criminalidad No 17. Policía Nacional. 1974, citado por SOLANO SIERRA, Jairo Enrique. Op. cit., p.267

Fotografía 6. Motocicleta sin placas exteriores. Respecto de éstas, también se presenta el mismo fenómeno que con los vehículos de nacionalidad venezolana, no están inscritas en los registros de la Dirección de Tránsito; y no llevan placas de identificación en su exterior.



Fuente: el autor

Delincuencia Profesionalizada: consiste en la dedicación laboral a determinada actividad delictiva. “En el mundo del hampa, los delincuentes especializados, adquieren prestigio como en el mundo normal del trabajo y se hacen conocidos para la adjudicación de los diferentes trabajos”⁵¹ No es raro que los mecánicos de automotores se dediquen en particular al hurto de vehículos, por sus conocimientos especiales.

⁵¹ SOLANO SIERRA, Op. cit., p.268

La delincuencia relacionada con el hurto de vehículos no puede concebirse como una delincuencia aislada, existe una Interrelación , que se refiere a la tendencia a crear una red para que sean distribuidos los bienes sustraídos, así, como para su comercio, de manera que se ha convertido en un medio de “conocidos”entre los cuales hay cooperación, de esta manera se asemeja a un “cartel” (comité ilícito), “creándose un grupo de presión que en lenguaje criminológico se denomina “tráfico” y está integrado por traficantes de vehículos robados. Es frecuente que este tráfico tenga relaciones internacionales con Venezuela y otros países vecinos”.⁵²

Delito en concurso: es otra modalidad de delincuencia, de características especiales en el hurto de automotores, pues como se ha dicho, es frecuente el concurso con delitos como la estafa, la extorsión, las lesiones personales, el homicidio y la falsedad en documento.

2.4.2 Modos de operar. Para la ejecución de la conducta punible del hurto de automotor, el delincuente especializado emplea diversos métodos, en esto consiste el *modus operandi*. La Policía Nacional en sus investigaciones ha puesto al descubierto muchos de estos métodos, uno poco común es el “caso tentador”, cuya responsabilidad recae sobre el propietario, por no tener la precaución y diligencia de asegurar las puertas del vehículo, o lo que es peor dejar las llaves dentro del interruptor de corriente, de manera que esa circunstancia anima al delincuente a sustraer el bien, dejado en la vía pública, bien dice el refrán “la ocasión hace al ladrón”.A continuación se refieren los diversos *modus operandi* del Hurto de automotores:

⁵² REVISTA DE CRIMINALIDAD No.17. Policía Nacional. 1974

- ❖ El encendido directo: es un método que requiere de ciertos conocimientos técnicos del delincuente, y para lograrlo hay varias formas que ha continuación se mencionan.
 1. Entrecruzando cables eléctricos, que suplen la función de la llave, es decir, cerrar el circuito y producir ignición (corriente eléctrica) pueden ser los mismos cables que llegan al interruptor, o si lo permite el tiempo cambian el interruptor.
 2. Haciendo un puente que consiste en colocar sujetadores de tipo caimán a ambos extremos de un alambre eléctrico, el cual se sujeta un extremo en la batería y el otro extremo a la bobina, completándose el circuito eléctrico. El encendido se obtiene si se empuja el vehículo.
 3. Utilizando un destornillador con el cual se hace puente en el automático del arranque, obteniéndose el encendido, este procedimiento requiere la abertura del interruptor de encendido.
 4. empleando una lámina de estaño u otro metal, entre los terminales del interruptor de encendido para completar el circuito⁵³

- ❖ Carterismo: se denomina así por la intervención de un carterista, quien obtiene la boleta del parqueadero o las llaves del vehículo, aprovechándose de la congestión del lugar para lograr su cometido, finalmente este hace entrega de la boleta o llave al “jalador de carros”, quien concreta el hurto.

- ❖ Uso de llaves y ganzúas: es otro modo de operar conocido también como “estucheo”, que consiste en la fabricación de llaves deformadas y ganzúas para

⁵³ Tomado de la primera edición de “El hurto de Automotores” de Jairo Solano Sierra, 1986., los cuales tienen nota al pie de el Proyecto de Manual para investigación sobre hurto de automotores-DIJIN-1983.

abrir el interruptor de encendido o forzar las puertas, lo usual es que el “jalador de automotor” las fabrique.

- ❖ Provocando accidentes, este lo realizan con vehículos de modelos antiguos de manera que el daño no sea económicamente significativo, lo chocan contra el vehículo que se pretenda hurtar, y al momento de colisionar, esperan que el conductor del vehículo se baje para intimidarlo con arma, y apoderarse del automotor, en ocasiones llevan al conductor con ellos y después de avanzar un tanto en la marcha, lo dejan más adelante. Esta modalidad se emplea con más frecuencia por la noche y en lugares despoblados.

- ❖ Remolcando el vehículo estacionado en vía pública, ayudándose de otro automotor, simulando que está averiado el carro objeto del hurto, se lo llevan fácilmente, y no es advertido el delito por los transeúntes.

- ❖ El auto robo, se finge por el propietario del automotor, para obtener el beneficio de la póliza de seguro, o se finge el hurto de un vehículo que se ha rifado para no entregarlo, y en contraprestación se entrega al ganador una suma inferior al valor real del automotor.

- ❖ El uso de sustancias alucinógenas, para ello una o dos mujeres de apariencia elegante solicitan del conductor que las transporte a determinado lugar, posteriormente le conversan y le ofrecen cigarrillos, dulces, u otro comestible en el cual previamente se ha puesto la sustancia alucinógena, momentos más tarde cuando surta efecto la droga, es despojado del vehículo y de sus pertenencias. Este caso es de frecuencia en la nocturnidad.

- ❖ El uso de violencia sobre las personas o el vehículo, es una de las formas más frecuentes; sobre el vehículo, empleando la fuerza, por ejemplo rompiendo ventanas. Sobre las personas se efectúa con el empleo de la fuerza física, por ejemplo en los pases y semáforos, amenazan con arma de fuego al conductor, lo obligan a abandonar el vehículo y se apropian de él, en sitios solitarios, o cuando la persona se encuentra arreglando un daño mecánico en lugar despoblado etc.
- ❖ Uso de uniformes o distintivos, se desarrolla interceptando el automotor, abordando al conductor y con amenazas lo despojan de él. Este es el caso de grupos al margen de la ley, cuando instauran un retén ilegal y detienen cualquier vehículo para desarrollar sus fines ilícitos muy seguramente.
- ❖ La entrada al parqueadero de la casa cuando la persona se dispone a ingresar o abrir la puerta, el delincuente, aprovechando ese momento, y empleando violencia lo despoja del automotor.

2.4.3 Finalidades del hurto de automotores. Los fines del ilícito del hurto de automotor son indiscutiblemente económicos, pues representan un valor significativo en el mercado, incluso si quien lo adquiere conoce de su procedencia ilícita, cualquier precio que pague por el mueble, es para quien lo recibe un buen negocio. Las formas para obtener el provecho económico posterior al hurto, por parte del delincuente se relacionan seguidamente.

1. La venta del automotor sin realizar tramite posterior, “el ladrón sustrae el automotor para venderlo; en tal caso, se lo destina a un sector del país donde puede

ser utilizado por su nuevo dueño sin temor dada su lejanía (Llanos Orientales, Guajira)⁵⁴

2. Venta de vehículos destruidos, ocurre cuando el halador posee un vehículo, de cuyo estado puede decirse es difícil de recuperar, entonces procede a quitar de este las piezas indispensables para su identificación, el resto lo destruye, posteriormente las coloca en un carro robado, con las mismas especificidades del vehículo destruido, después de un tiempo prudente de manera que no sea objeto de sospechas; así ingresa nuevamente al mercado.

3. Reconstrucción ilegal de automotor, consiste en cambiar piezas del vehículo para que este no pueda ser identificado, así, los números de identificación, número de motor, chasis, tapicería, accesorios interiores y exteriores, cambio de pintura, transformación de la carrocería, etc.

4. Ensamblaje ilegal: se trata de intercambiar entre varios vehículos hurtados las piezas para que estos no logren ser identificados, estos se desarman en su totalidad, se realiza el ensamblaje y se sueldan las piezas como se dijo, intercambiadas

5. Gemeleo, esta forma es generalmente amparada por funcionarios públicos inescrupulosos, que contribuyen con las matriculas de automotores de procedencia ilícita, pues, el gemeleo se presenta en varios vehículos que se identifican con iguales numeraciones en sus sistemas, o bien un automotor con los mismos sistemas de identificación de un vehículo legalmente amparado; o la reproducción de documentos

⁵⁴ REYES ECHANDIA, Alfonso. Derecho Penal, Parte general. Bogotá: Octava edición Universidad Externado de Colombia, 1981, p. 244

falsos para “legalizar” la propiedad del vehículo de procedencia ilícita. El gemeleo tiene unas características:

- Regrabación de los sistemas de identificación necesariamente, sino se presenta puede tratarse de otra finalidad.
- Puede presentarse la falsedad de documentos, pero siempre es amparado por datos de un vehículo legal.
- Cuando no hay falsedad, fue o porque se sustrajeron los documentos originales o constancias que certifican su procedencia “legal” expedidas por entidades autorizadas para ello.
- El automotor gemelo debe coincidir con la marca, tipo, clase, modelo, etc. del vehículo legal.

El propósito del gemeleo, es especialmente asaltar en la buena fe al comprador, y engañar a la autoridad si es el caso, pues, al corroborar los datos, aparecerá afirmativa la información suministrada en los documentos.

6. La Recompensa o Rescate, es un medio por el cual el delincuente después de hurtar el automotor, exige del propietario o de la agencia aseguradora una suma dineraria, por su devolución, una vez recibida esta se deja el automotor en un lugar escogido por el delincuente, generalmente los contactos se realizan telefónicamente, y no son denunciados por las víctimas.

7. La Estafa con ocasión al rescate, significa para el delincuente doble provecho, por que recibe del propietario del automotor el rescate, y además, como no le devuelve el vehículo original, sino uno con similares características, con los números de

identificación regrabados, y aquel convencido de que ha recuperado su automotor, cuando en realidad tiene un vehículo robado, mientras el delincuente hace uso del carro original, quien seguramente lo vende sin menores problemas.

8. Extorsión con ocasión del hurto, en los últimos tiempos esta modalidad ha sido implementada por los grupos subversivos, de manera que además de obtener una suma dineraria, intimidan al propietario o poseedor para que este no denuncie los hechos; pero también es empleado por el delincuente común, quienes se valen de empleados de parqueaderos, para que una vez tengan en poder la llave del vehículo sea tomada una réplica y posteriormente cometen el incidente, después de conocer los datos del propietario, donde vive, en que trabaja, que nivel de vida tiene, y como es su economía, en razón a esto lo instigan, amenazan y piden una suma, la cual el propietario paga, y en muchas ocasiones no recupera su automotor.

9. Cambio y adulteración de los sistemas de identificación, una vez sean eliminados los números originales de identificación, con unos tacos especiales les colocan una nueva numeración, sea siguiendo las pautas de la casa fabricante o de manera arbitraria sin que obedezca alguna directriz; luego se procede a la matrícula del vehículo, con la colaboración de funcionarios corruptos de la Dirección de Tránsito, quienes además de permitir estas matrículas irregulares, suministran información a estos delincuentes de vehículos dados de bajas, por deterioro total, cupos de cancelación antigua etc.

10. La nueva matrícula, consistente en registrar el automotor de procedencia ilegal en la Dirección de Tránsito, para amparar la procedencia, con documentos falsificados, tales pueden ser actas de remate, facturas de compras, etc. En esta modalidad puede que se presente regrabación en los sistemas de identificación del automotor, pues el

objetivo es obtener el mayor lucro posible, y mientras más certeza haya de la procedencia lícita, mayor será la seguridad y utilidad económica, especialmente se recupera en el valor de venta del automotor, la inversión que hubo de hacerse para “legalizarlo”.

11. La Reposición, de un vehículo, tan usual en el departamento de la Guajira, se trata de la suplantación de un vehículo del cual se tienen los documentos que amparan su existencia, más no se posee el mueble, entonces se procede a regrabar el sistema de identificación del vehículo hurtado, el cual tiene las mismas características del vehículo dado de baja, sea por que su estado es inservible, fue robado o incendiado y no estaba asegurado, etc. En esta modalidad no hay falsedad en documento, es el típico caso de falsedad marcaria. Es común que se vendan los documentos de vehículos que ya no existan, el comprador de estos propicia entonces el hurto del automotor que ha de suplantar al que falta. En términos económicos, es muy lucrativo, pues la inversión que se asume en la adquisición de los documentos estaría muy por debajo del precio e que el automotor se puede vender, lo cual es bastante tentador.

12. La reconstrucción se presenta en vehículo destruido o semidestruido, debidamente matriculado ante la Dirección de Tránsito, al cual se le aprovechan las partes útiles o las de identificación, y se procede a ensamblar el vehículo hurtado sobre este o lo contrario, dependiendo de las piezas que se van a emplear. También ocurre en aquellos automotores que se compran como chatarra, además de comprarse otro con todas las formalidades legales, luego se apropian de un automotor de iguales características, finalmente se tienen tres vehículos, a los que se la van a modificar los sistemas de identificación , es decir, de la chatarra, se transfieren al vehículo adquirido legalmente, y las de este se transfieren al vehículo hurtado, realizada esta operación de despiste, se vende el segundo vehículo, que tiene la identificación de la

chatarra, completándose así el cometido ilícito, y el beneficio económico. Esta reconstrucción también puede ser legal, cuando es autorizada por la Dirección de Tránsito, y las autopartes empleadas en la reconstrucción del automotor son de procedencia legal.

13. La transformación es la modificación practicada a un vehículo sea externa, o en sus accesorios internos, de manera que no pueda ser reconocido, pero también hay transformación legal, la cual se debe solicitar a la Dirección de Tránsito y cumplir con los requisitos legales estipulados en el Código de Tránsito terrestre.

14. El desvalijamiento, tal vez la finalidad más empleada por los sujetos de este tipo, consiste en apoderarse de accesorios o piezas determinadas del automotor , se presentan dos clases de desvalijamiento, uno Parcial, el cual se da, cuando del vehículo hurtado se toman piezas esenciales, para posteriormente venderlas , por encargo o en el mercado negro de repuestos, luego se abandona el automotor en lugar despoblado, o en la vía pública; la otra clase de desvalijamiento es la Total, conocida en el argot policial como “despresamiento”, consistente en desarmar el vehículo en su totalidad, para luego venderlo por partes en almacenes de repuestos de segunda.

Fotografía 7. El deterioro de los vehículos induce a la adquisición de autopartes de dudosa procedencia.



Fuente: el autor

15. Comisión de otra clase de delitos, los automotores hurtados, luego de haberse concretado el objetivo, se abandonan, este apoderamiento es de un lapso corto; por lo general cambian las placas para evitar la identificación del automotor. En el departamento de la Guajira ocurre frecuentemente, el apoderamiento de automotores por parte de grupos subversivos, para un plan de huida luego de montar un reten ilegal en las carreteras, se han dado casos en que los vehículos no son recuperados.

16. Extraerlos del país, consiste en llevar los automotores hurtados a países limítrofes como el caso de Venezuela y Ecuador, y como el flagelo del hurto de automotores también afecta a los países vecinos, es de suponer que obtienen provecho económico con este trueque. Es usual en esta modalidad el

“despresamiento” de los vehículos para venderlos en el mercado negro como autopartes de segunda.

Fotografía 8. Un automotor con placas venezolanas como este, puede ser de nacionalidad colombiana originariamente, pues la regrabación de números de identificación y remoción de placas, permite que pase inadvertido aparentemente.



Fuente: el autor.

17. Convertir el automotor de nacionalidad colombiana a nacionalidad venezolana, es usual en la Guajira, pues el control que se tienen de los carros venezolanos que transitan por el territorio de la península es incipiente, lo cual permite que un vehículo hurtado de nacionalidad colombiana, fácilmente se le regraben los números de identificación, se le coloquen placas de otro vehículo

venezolano, lográndose con ello desorientación en la identificación y la remota posibilidad de ser recuperado.

18. Para diversión, es poco frecuente en la Guajira, pues los fines del hurto de automotor, están encaminados a obtener lucro, pero si se da el caso, son por lo general personas jóvenes que buscan aventuras, para luego dejarlos abandonados y sean recuperados por sus propietarios.⁵⁵

⁵⁵ Estas finalidades del delito de hurto de automotor concuerdan en parte con las expuestas por Solano Sierra en la primera edición de su investigación El hurto de Automotores, publicada en el año 1986

3. ACTUACIÓN DEL ESTADO FRENTE AL HURTO DE AUTOMOTOR

3.1 LA JUSTICIA PENAL EN COLOMBIA

La justicia colombiana ha sufrido en las últimas décadas transformaciones profundas, -especialmente con la entrada en rigor de la Constitución Política de 1991, que afectaron tanto al sistema penal como a las demás estructuras-. Así, se introdujeron instituciones que juegan hoy un papel relevante e histórico entre las cuales están la Fiscalía General de la Nación, los desaparecidos jueces sin rostro, el Consejo de la Judicatura, la Corte Constitucional; mecanismos como la acción de tutela, las acciones populares, y de cumplimiento, etc.

Las investigaciones que sobre la administración de justicia se han desarrollado, han tenido un notable crecimiento en los últimos veinte años, así, como el hecho de que el eje de las reformas políticas y constitucionales, sea la administración de justicia; ponen de presente la importancia que el tema ha recobrado académica y políticamente. Acerca de esta tendencia el profesor de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Colombia, Rodrigo Uprimny Yepes, asevera que “este importante crecimiento de los estudios sobre la administración de justicia se debe tal vez a la intensidad de la violencia y de la corrupción, que en múltiples oportunidades han sido atribuidas a la ineficacia y debilidad del aparato judicial, las cuales serían el síntoma manifiesto de un fenómeno más global: la precariedad estructural del Estado colombiano (según Fernán González, 1989 y Pécaut, 1998), o el derrumbe de la institucionalidad colombiana(según Hoskin, 1988). Esto explicaría según tales enfoques la enorme impunidad frente a la cual, tanto los sectores autoritarios como los movimientos democráticos reclaman una intervención creciente de la

administración de justicia y en especial del derecho penal. Los unos, para restablecer el orden, preservar el régimen político y redinamizar los procesos de acumulación; los otros, para reclamar castigo por los crímenes de los poderosos y en general por las graves violaciones de los derechos humanos.⁵⁶ De manera que los distintos enfoques que se le pueden dar, coinciden tal vez en un aspecto, la reclamación de un sistema penal eficiente.

En la década de los noventa con la introducción de la Fiscalía, se pretendió reforzar la investigación penal y el control del ejecutivo sobre la misma. Esta labor les correspondía a los jueces de instrucción criminal, pertenecientes a la rama judicial, quienes atendían toda clase de delito, sin tener en cuenta las características especiales del tipo, lo cual se traducía en una investigación ineficiente frente a delitos complejos. Esta modificación en el ente acusador ha tenido sus beneficios, pero también, sus desventajas que se analizarán más adelante.

3.2 LA JUSTICIA PENAL FRENTE AL DELITO DE HURTO DE AUTOMOTORES

La administración de justicia es función del Estado, ésta se apoya en la criminalística, como ciencia auxiliar, “que tiene por objeto el reconocimiento e interpretación de los indicios”⁵⁷ ; que resulta ser según los doctrinantes, “aquel conjunto de conocimientos técnico - científicos aplicados a la función judicial de investigación criminal y del estudio de la prueba indiciaria, constituido por vestigios materiales de naturaleza no

⁵⁶ UPRIMNY YEPES, Rodrigo, El Caleidoscopio de las Justicias en Colombia, Cap. V Las transformaciones de la administración de justicia en Colombia. Bogotá: siglo de Hombres Editores, 2001, p.262.

⁵⁷ SOLANO SIERRA, Op. cit., p.289.

biológica”⁵⁸. Son muchas las instituciones que aportan a la investigación criminal en Colombia: el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la Policía Nacional (DIJIN y SIJIN), la Fiscalía General de la Nación.

Interesa en esta monografía la investigación criminal que se hace respecto del hurto de automotores. Para tal efecto, conviene analizar el papel que cumple la Policía Nacional en las investigaciones criminales con el fin de sancionar las conductas tipificadas en el Código Penal.

El Estado actúa a través de esta institución que cumple unas funciones que se han modificado de acuerdo a las necesidades de seguridad con el transcurrir del tiempo. La Carta Política de 1991, establece en el artículo 218, Capítulo 7, Título VII De La Fuerza Pública, como se organiza la Policía y la describe como “un cuerpo armado permanente de naturaleza civil, a cargo de la Nación, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia vivan en paz.”

3.2.1. Actuación de la Policía Nacional. Con la Constitución de 1991, se le da vida constitucional a la Policía Nacional, con el artículo 218 antes relacionado. Dos años más tarde siendo presidente de la República Cesar Gaviria Trujillo, se promulga la Ley 62 de agosto de 1993, de cuyo espíritu de profunda transformación permitiría la adopción de mecanismos de participación ciudadana con el fin de orientar y fiscalizar las relaciones, entre la Policía nacional. La ciudadanía y autoridades administrativas y, otorgó facultades extraordinarias al presidente de la República para modificar los estatutos de carrera, disciplinario, evaluación etcétera. Reformas que se vieron materializadas con la expedición de posteriores decretos: 2203 y 2584 de 1993, decretos 41, 262, 352, 3532, 354, 355, 356, y 357 de 1994, en este mismo año con sentencia del 22 de septiembre fue declarado inexecutable el decreto 41 de 1994 por la

⁵⁸ Ibid., p.289

Corte Constitucional, por exceder el límite material señalado en la Ley 22 de 1993 de las Facultades. Aquí no culminarían la reformas, posteriormente se expidieron algunos decretos encaminados a modificar el Estatuto para la Seguridad Social y Bienestar de la Policía Nacional y otorgarle al presidente facultades extraordinarias para desarrollar la carrera policial denominada Nivel Ejecutivo.

* **Organización de la Policía Nacional.** “Para desarrollar todas aquellas actividades, acciones y servicios tendientes a prevenir, investigar y reprimir la modalidad delictiva y contravencional que se presenta en relación con vehículos automotores, las autoridades de Policía Judicial, cuentan con la siguiente organización:

* **Sección de Automotores.** Es la unidad que por su organización, personal especializado y medios técnicos disponibles, puede llevar a cabo los objetivos de prevenir y contrarrestar la problemática del hurto de automotores.

La dirección de Policía Judicial e investigación (DIJIN) y las Seccionales de los Departamentos de Policía (SIJIN), en lo que respecta a la Unidad de Automotores, tienen la siguiente organización:

1. *Jefatura*
2. *Secretaría*
3. *Grupo Investigativo*
4. *Oficina Técnica*
5. *Sala Técnica:* - patios de vehículos
6. *Oficina de Kárdex y Archivos; la que se subdivide en:*
 - Kardex de vehículos importados.
 - Kardex de vehículos ensamblados en el país.

- Kardex de vehículos hurtados y requeridos por las diferentes autoridades.
 - Kardex de vehículos recuperados.
 - Kardex de vehículos rematados.
 - Kardex de vehículos matriculados
7. *Archivo de expedientes de vehículos que han entrado a los patios por los diferentes motivos, así como el archivo de improntas.*

Además de la anterior organización, resalta en la DIJIN, Grupo de Automotores, la existencia de información sistematizada, permitiendo un eficiente y mejor manejo de archivos, superándose la forma rudimentaria y lográndose la obtención de datos con mayor efectividad.

* **Acción y actividad judicial** La Policía Nacional, con sus Seccionales en los Departamentos de Policía del país, la DIJIN y los demás organismos que ejerzan funciones de Policía Judicial, en el cumplimiento de su misión, planifican y desarrollan acciones y actividades de prevención y represión para contrarrestar el flagelo, como:

- a. *Docentes.* Programa de cursos de capacitación de personal sobre identificación reconocimiento de vehículos automotores, por medio de la Escuela de Policía Judicial e Investigación (ESJUI), con asiento en la ciudad de Bogotá.

- b. *Servicios.* El personal capacitado en la ciudad de Bogotá, es destinado a prestar sus servicios, en los Departamentos de Policía del país. La DIJIN, una vez conocida la pérdida de un vehículo automotor, informa mediante circular

a todas las seccionales del país, dando las características del vehículo hurtado para que se inicie y active la búsqueda y recuperación del mismo. Las SIJIN (Secciones de Policía Judicial e Investigación) emplean el mismo sistema de información a la DIJIN, para lo de su competencia. Este sistema de información también se presenta cuando el vehículo automotor ha sido recuperado, para que el Jefe de la Sección de Automotores notifique al propietario sobre el hecho, se gestione el traslado y las diligencias pertinentes ante la Fiscalía que instruye o el juzgado que conoce del ilícito.

- c. *Archivos.* Cuentan con varios bancos de datos y centralización de la información nacional, como auxiliares básicos. Dichos bancos poseen registros de: recepción de denuncias, *modus operandi* de los haladores de, sitios de mayor peligro o afluencia de haladores, álbumes de registro sobre personas con antecedentes en hurto de automotores (a nivel nacional y seccional).

- d. *Coordinación.* Se establece coordinación permanente con entidades del ramo: Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor, Seccionales de Tránsito Terrestre, Fiscalía General de la Nación, Compañías Aseguradoras de Vehículos, casa ensambladoras, concesionarias, compraventas, etc., y propietarios- víctimas, con el fin de que se facilite la labor de contrarrestación del fenómeno.

- e. *Control sobre establecimientos de:*
 - Comercio de vehículos.
 - Almacenes de repuestos
 - Parqueaderos públicos.
 - Talleres de mecánica.

- Cementerios de vehículos (chatarrerías).

f. investigación de vehículos sospechosos. Realizada tanto en su aspecto técnico como operativo, para establecer su legalidad y procedencia.

g. Instalación de retenes. Servicio policial para el control de entrada y salida de vehículos automotores.

h. Comisiones esporádicas a regiones del país. Estas han demostrado en la práctica una forma eficaz de recuperación de vehículos hurtados.⁵⁹

*** Servicios que prestan las autoridades de Policía Judicial.** En relación con la problemática de automotores, las autoridades de Policía Judicial (DIJIN, SIJIN, DAS), prestan los siguientes servicios:

1. Investigaciones técnicas, conceptos y dictámenes periciales. Servicio institucional prestado por las Salas Técnicas.
2. Información sistematizada a nivel nacional, central y regional, lo que permite una mejor y más oportuna información.
3. Investigación por los Grupos operativos de recuperación, captura o conducción de los presuntos responsables e incautación de los automotores de procedencia ilegal.

⁵⁹ SOLANO SIERRA, Op. cit., p. 311, 312 y 313.

4. Patios de vehículos donde se aglutinan y depositan los vehículos recuperados, para el respectivo reconocimiento por parte de los ciudadanos que han sido víctimas de esta clase de delitos contra el patrimonio económico.
5. Apoyo técnico y operativo, cuando son requeridos, a la Fiscalía General de la Nación y a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.”⁶⁰

3.2.2 FISCALIA GENERAL DE LA NACIÓN, ENTE INVESTIGADOR Y ACUSADOR

El delito en mención, hurto de automotores se guía por un procedimiento que en términos generales se puede presentar así:

* **Procedimiento en la etapa instructiva y etapa del juicio.** Para iniciarse la acción penal en el delito en cuestión, el hurto de automotores, se requiere la formulación de denuncia; que debe ser interpuesta por el lesionado, víctima o sujeto pasivo. En los casos de flagrancia, se procede por el informe que suscribe la Policía u otro organismo autorizado que haya tenido conocimiento. Una vez la denuncia esté en la esfera de la Fiscalía, se sigue la investigación, para llegar a la etapa de juicio, si el caso lo amerita. El recaudo de la prueba lo asume el Cuerpo Técnico de Investigación CTI de la Fiscalía, Sección de Automotores, a solicitud del fiscal que adelanta la investigación; cuando hay existencia del objeto material –automotor - mediante un procedimiento técnico de investigación, que se hace a los vehículos recuperados, o detenidos, para corroborar si sus números de identificación son los originales, este procedimiento se lleva a cabo mediante: a) método ocular, (toma de improntas) y b) revelado químico, a través de fotografías y una sustancia química reveladora que permite ver por unos segundos los guarismos de motor y chasis; si se presenta alguna anomalía, sea porque a sido regrabado el número o borrado, se detecta con estas pruebas, puesto que son acertadas.

5. SOLANO SIERRA, Op. cit., p.313.

En los casos en que se desconozca el paradero del automotor objeto del hurto, el Grupo de Captura del CTI de la Fiscalía, realiza las labores de inteligencia encaminadas a localizar el automotor, mediante operativos de retenes de tránsito, apoyados con la Dirección de Tránsito y Circulación, y haciendo seguimiento a vehículos sospechosos, basándose en parte en la información otorgada por el denunciante y la comunidad. Si se tiene éxito en la operación de la captura, se inmoviliza el automotor, se deja a disposición de la Fiscalía que lo requiera, para que se le efectúen las pruebas pertinentes a la identificación, según el procedimiento anteriormente señalado, por la Sección de Automotores del CTI de la Fiscalía.

Se pueden presentar cuatro clases de inmovilización a saber: 1) inmovilización por hurto, 2) inmovilización por falsedad en documento, 3) inmovilización por gемеleo, y 4) inmovilización por homicidio en accidente de tránsito (A/T), para determinar las causas y evacuar el acervo probatorio respecto de la investigación que se adelante al respecto.

El Instituto Nacional de Medicina Legal investiga la escena del crimen en el caso de homicidio en accidente de tránsito, y realiza los cotejos de documentos para determinar la falsedad u originalidad de estos, cuando lo solicita el fiscal que lleva la investigación. Una vez se tienen los resultados del procedimiento técnico de investigación, la Sección de Automotores presenta al fiscal un Dictamen, cuya estructura contiene:

- Asunto, se refiere a la solicitud que hace el fiscal.
- Referencia, en este se hace la anotación de quien lo solicita, fecha, proceso y asignación.
- Dirigido a: lo refiere el perito que efectúa el esperticio a su superior inmediato, es decir al director de la Sección de Automotores, quien a su vez lo dirige al fiscal de conocimiento de la instrucción.
- Objetivo de misión, es expuesto con antelación por el fiscal.

- En los elementos de estudio, se hace una descripción del vehículo: clase, tipo, marca, color, serie, chasis, serie motor, placa, plaquetas si las contiene, ubicación del automotor.
- Labores realizadas: se describen los métodos de análisis: ocular o revelado químico.
- Elementos técnicos utilizados: se hace referencia a los que se emplean para llevar a cabo la diligencia.
- Cadena de custodia: toda vez se reciba un elemento de la investigación se hace anotación de quien lo recibe y a quien lo entrega.
- Firma del funcionario que ejecuta la labor.

El fiscal “está investido de amplias facultades en desarrollo de las conductas punibles para establecer la verdad, y, en relación con los autores y partícipes ordenar su captura en virtud de potestad discrecional, proferir medidas de aseguramiento, conceder la libertad provisional, etc. Y, dictar resolución de acusación”.⁶¹

En este orden de ideas, se analizará el procedimiento en la etapa investigativa. Si el sujeto activo o autor del delito de hurto de automotor, “halador o jalador de carros” es sorprendido y aprehendido al momento en que está cometiendo dicho hurto; o sorprendido e identificado y aprehendido inmediatamente después por persecución; o es sorprendido y capturado con objetos, o partes esenciales del automotor, que indican que participó o cometió la conducta punible; se entiende que hay flagrancia; de acuerdo con el artículo 345 del Código de Procedimiento Penal. En este evento el capturado debe ser conducido ante funcionario judicial competente para que inicie la investigación, a este funcionario se le rinde informe sobre las causas de la captura. El capturado no puede permanecer más de treinta y seis (36) horas, sin ser puesto a disposición de la Fiscalía o juez; y en aquellas circunstancias en que no pueda ser

⁶¹ SOLANO SIERRA, Op. cit., p.113.

conducido de inmediato ante autoridad judicial, se recluye en la cárcel del lugar, a efectos de que dentro de la primera hora hábil del día siguiente, con el informe de la captura, sea remitido ante el funcionario judicial, para que rinda indagatoria.

A la captura proveniente de orden judicial, si se da en los términos del artículo 348 le corresponde el mismo tratamiento de lo dispuesto para la flagrancia; la orden de captura debe contener la información necesaria para la identificación del imputado y el motivo por el cual se le requiere; sea para hacer efectiva la medida de aseguramiento de detención preventiva, o una resolución de acusación.

La vinculación del imputado se realiza por medio de dos mecanismos, la indagatoria, cuando se escucha al imputado, -en los casos de flagrancia, una vez a disposición de funcionario judicial, o la declaratoria de persona ausente si es el caso y se le designa con el nombre de contumaz.

Posteriormente el fiscal definirá la situación jurídica del sindicado, resolviendo la libertad de la persona o la imposición de medida de aseguramiento cuando aparezcan dos indicios graves que comprometan su responsabilidad en la comisión del delito, que consiste en la detención preventiva. El hurto de automotores entra en la categoría de delitos en donde procede esta medida por cuanto el mínimo de la pena prevista es de cuatro (4) años. Siguiendo el curso del proceso, cuando se haya recaudado la prueba necesaria o se haya vencido el término de instrucción, se cierra la investigación mediante providencia de sustanciación y luego se procede a la calificación jurídica por medio de la resolución de acusación o la resolución de preclusión de la investigación.

Estando en firme la acusación se corre traslado al Juzgado Penal y se inicia la etapa de juicio o juzgamiento. Se continúa con la diligencia de audiencia preparatoria en donde se resuelve sobre las nulidades y pruebas a practicar en la audiencia pública de juzgamiento. Celebrada ésta, el proceso queda a disposición del juez para que profiera la respectiva providencia que puede ser sentencia absolutoria o condenatoria.

3.3 INTERNACIÓN TEMPORAL DE VEHÍCULOS AL TERRITORIO NACIONAL. NORMATIVIDAD Y PROCEDIMIENTO

Como se ha venido estudiando, la transformación normativa que sobre automotores se ha desarrollado en la Guajira por ser zona fronteriza con el país de Venezuela, se tratará en este capítulo, acerca de la internación temporal de vehículos al territorio nacional, establecida con la Ley 488 de 1998, por la cual se expidieron normas en materia tributaria y se dictaron disposiciones fiscales para las Entidades Territoriales, en el artículo 141, parágrafo 2, anota que “en la internación temporal de vehículos al territorio nacional, la autoridad aduanera exigirá antes de expedir la autorización, que el interesado acredite la declaración y pago del impuesto ante la jurisdicción correspondiente por el tiempo solicitado”.

Fotografía 9. Automotor con placas de internación vehicular -colores verde y blanco- contiene nombre del municipio en el que ha sido registrado.



Fuente: el autor

El objeto de esta internación es establecer “la base gravable de los automóviles y camperos de servicio público y particular y de las motocicletas, para el año fiscal 2003”, dice la resolución 18001 de noviembre 29 de 2002 (ver anexo G), expedida por el Ministerio de Transporte. Pero la aplicación de esta resolución, resulta más útil de lo previsto, pues, se pretende con ella tener un registro total de los vehículos venezolanos que permanecen en el departamento, porque si bien, se emplea el término “internación temporal”, lo cierto es que la internación de los vehículos en la Guajira es de carácter permanente, y esto no necesita mayor aclaración. El artículo octavo de la resolución 18001 de Noviembre 29 de 2002, establece que “al pago del impuesto anual de los vehículos internados temporalmente en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, se aplicará un descuento del 50% para modelos

1990 y anteriores y del 40% para modelos 1991 en adelante, de la base gravable establecida en la presente resolución.” La base gravable es el valor de los vehículos gravados, establecido anualmente por el Ministerio de Transporte para el pago del impuesto.

3.3.1 Procedimiento que se está aplicando para internar vehículos. 1. El ciudadano interesado solicita la internación, la cual contiene entre otros datos, la identificación interna del vehículo (improntas) que deberá ser tomado por personal especializado, que se identificará con una tarjeta especial. Al terminar de llenar la solicitud, esta debe ser firmada por el peticionario.

La solicitud contiene una cláusula de consentimiento previo que expresa lo siguiente: “Mediante este escrito afirmo que otorgo consentimiento expreso, para que el Alcalde Municipal de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo pueda revocar en cualquier momento la internación temporal del vehículo que se describe en esta solicitud, si soy vencido jurídicamente en Colombia en un proceso de recuperación de vehículo del país de origen, por haber sido objeto de hurto o de cualquier delito en ese País, o si alguno de los datos consignados en esta solicitud resultaran falsos.”

2. Solicitar un certificado de residencia ante la Alcaldía de Riohacha, ya que es una exigencia de la norma sobre internación. Lo anterior, si se tiene en cuenta que la intención es internar todos los vehículos que circulan en el Departamento de la Guajira y que muchos son de poseedores o tenedores residentes en municipios que no son Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo (Amazonas, Arauca, Cesar, Chocó, Guainía, Guajira, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Vaupés y Vichada). El Acuerdo 036 de 2001, recoge este aspecto (parágrafo segundo, numeral 2, del artículo segundo). Los no residentes en estas Unidades Especiales tienen una regulación

especial, al reglamentarse el alcance de domicilio (entendido no solo como el lugar donde habita el usuario, sino también aquel donde trabaja, estudia, comercia etc.) del interesado, para permitir que sus vehículos queden internados. El solicitante expresa el lugar de habitación y posteriormente expresa que si habita fuera del municipio de Riohacha, la residencia la solicita por realizar alguna actividad dentro del territorio municipal.

3. En la Internación temporal de vehículos al territorio municipal Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo, la autoridad competente exigirá, antes de expedir la autorización, que el interesado acredite la declaración y pago del impuesto ante la jurisdicción municipal Unidad especial de Desarrollo Fronterizo por el período de un año. Se deberá tramitar el formulario de declaración del impuesto a los vehículos internados, en duplicado, firmarlos y cancelar en bancos.

4. Se debe aportar fotocopia del documento de identidad del propietario o poseedor que solicita internar. Anteriormente, los documentos que portaban los poseedores tenían nombres inexistentes, y no existía ningún control al respecto.

5. El interesado recibirá una copia del acto administrativo que ordena la internación del vehículo automotor y una “licencia de internación” de alta seguridad que no permita su fácil adulteración que contendrá los datos más importantes del vehículo, y servirá para exhibir a las autoridades.

6. Las autoridades de Tránsito y Policía, después de tres (3) meses de iniciarse el proceso de internación (marzo de 2003), exigirán el documento de internación para permitir la permanencia y circulación de un vehículo con placas extranjeras, por lo

que los interesados tienen el plazo aquí estipulado para internar los vehículos que vienen transitando históricamente en el territorio de la Unidad especial de Desarrollo Fronterizo. El gobierno ya está colocando a los vehículos internados una placa, para poder identificarlos. Además, como no se permitirá el ingreso de vehículos que no cumplan con este proceso y no reúna la documentación legal para su introducción a Colombia, se tendrá en un futuro un control total de los vehículos venezolanos en el territorio de la Guajira, lo cual sugiere que algunas modalidades del hurto no se podrán efectuar.

7. Con la internación se identificará el vehículo de servicio público, los cuales se están organizando y afiliando a empresas y cooperativas de transporte. Al disponer la Ley 769 del 6 de agosto de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, en su artículo 41 que: “El Gobierno Nacional reglamentará el servicio público de transporte en la zona de frontera”, los guajiros están a la espera que los vehículos internados puedan prestar legalmente el servicio público, de acuerdo a esta reglamentación que debe expedir el Gobierno Nacional. En el censo de 1996 se registraron 3818 vehículos de servicio público, cuyo registro reposa en los archivos de la Dirección de Tránsito departamental, o sea el 26,70% del total de los vehículos censados.

8. Finalizado el proceso de internación, se procede a registrar el automotor. Este registro será sistematizado, y en él estarán incluido todos los pasos que se dieron para internar y se entrega copia del registro a las autoridades de Policía, DAS, DIAN, Cancillería y Ministerio de Transporte, con el objeto de presentar un parque automotor cuantificado que no va a permitir la introducción de más vehículos sin sustento legal.

3.3.2 Consideraciones jurídicas sobre la internación de vehículos: El legislador, en el ejercicio de sus funciones puede interpretar, reformar y derogar leyes, que en la materia que se viene estudiando –hurto de automotores- se han expedido, procurando que se adapten a las regiones fronterizas. Las denominadas Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, que existen en estas regiones podrán expedir la autorización de internación de vehículos al territorio nacional, de acuerdo con el artículo 85 de la ley 633 de 2000, esta internación de vehículos causará anualmente y en su totalidad a favor de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo el impuesto de vehículos automotores de nacionalidades extranjeras., y es el Ministerio de Transporte quien fija la tabla de avalúo de los automotores en estas zonas.

Sobre la internación temporal de vehículos se han expedido diversas normas, el 8 de agosto de 1984, durante el gobierno de Belisario Betancourt Cuartas se expidió el decreto 1944, que regulaba los procedimientos para la internación, cuya finalidad era imponer y regular el impuesto de rodamiento a los vehículos que circulaban en el país con matrículas de países vecinos.

Posteriormente se expidió la ley 191 de 1995, que regulaba la internación temporal de vehículos, la cual se dictó con fundamento en la facultad que la Constitución dio al legislador para regular de forma especial, los aspectos económicos y sociales de las zonas de frontera, como lo explica su propio texto. Se buscaba con esta ley integrar estas regiones con el resto del país y propiciar el desarrollo y progreso. Los apartes de la internación contenidos en ésta ley fueron derogados por la ley 223 de 1995, la cual le dio a la internación de vehículos un enfoque tributario. Pero no fueron reglamentados los requisitos para internar, ni el procedimiento, porque se presentaba el hecho de que las costumbres de cada lugar fronterizo eran diferentes, fue así como se optó por colocar la internación como un hecho generador de tributos a los municipios que fueran Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo.

En un momento dado se llegó a cuestionar la legalidad del recaudo de los impuestos generados por la internación, pero en materia tributaria las corporaciones llamadas a regular los impuestos y contribuciones que la ley cree o autorice establecer como recursos departamentales son la Asambleas, y para los municipios los Concejos, en tanto que el Congreso tiene iniciativa para imponerlos. Así La internación que se está realizando actualmente en la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo de Riohacha es legal, y el Ministerio de Transporte expidió para el año 2003 las tablas de avalúo para los vehículos de fronteras con fundamento en la ley 633 de 2000.

3.4 CRIMINALIDAD SOBRE AUTOMOTORES

De acuerdo a las estadísticas publicadas en la Revista Criminalidad de la POLNAL del año 2002, los delitos de mayor frecuencia en el año 2001 fueron contra el patrimonio económico. Así, el hurto de vehículos (automotores y motocicletas) con 31.774 denuncias, fue el de mayores índices; frente al hurto a personas con 27.060, hurto a residencias con 14.894, hurto a entidades comerciales con 9.998, y hurto simple con 9.386 denuncias. Considerados “delitos de impacto social, a excepción del hurto simple, porque supone la ausencia de violencia sobre las personas en su consumación”⁶² (véase cuadro 2).

La zona más afectada por delitos contra el patrimonio económico es Bogota D. C., que a su vez es la más afectada en términos generales por los demás delitos; le sigue la ciudad de Medellín, el departamento de Santander, Atlántico y por ultimo Tolima. Los delitos contra el patrimonio económico y contra la vida e integridad personal, tienen una participación en el total de delitos equivalente al 78%, los cuales en su mayoría son cometidos en zona urbana.

⁶² REVISTA CRIMINALIDAD No. 44, Policía Nacional. Año 2002 p.17

Si se compara la frecuencia de delitos del departamento de la Guajira con otras regiones, pareciera no significativa la ocurrencia de delitos; así por ejemplo, en el departamento del Atlántico respecto del hurto de vehículos, se tiene en el año 2000 una frecuencia de 1.480, y en el año 2001 una de 1.385; en el departamento del Cesar una frecuencia de 388 en el año 2000 y 369 en el año 2001, y en la Guajira una frecuencia de 252 en el año 2000 y 330 en el año 2001; pues bien, de acuerdo a las modalidades que se estudiaron en el capítulo anterior y una singularidad del delito de hurto, el cual se ejecuta en las principales ciudades del país y se desencadena en otras regiones, como es el caso de la Guajira; puede afirmarse que las bajas cifras no indican que no sea preocupante la ocurrencia de este delito; las investigaciones judiciales, concluyen que muchos de los vehículos hurtados en diferentes partes del país, terminan en la Guajira con placas venezolanas,⁶³ y portando documentos falsos, de aquí la importancia de estudiar tanto el delito de hurto de automotores, como la falsedad marcaría y la falsedad documental.

Si se miran los índices de delitos en la Guajira, en el año 2001 los de mayor frecuencia fueron, fabricación, tráfico y porte de arma de fuego y municiones; tráfico, fabricación y porte de estupefacientes; concierto par delinquir y fabricación, tráfico y porte de armas y municiones de uso privativo de las fuerzas militares. Los cuales no se consideran dentro de los de mayor impacto social; como son, el homicidio común; homicidio en accidentes de tránsito; lesiones comunes; lesiones en accidentes de tránsito; hurto a residencias, a personas, comercio; hurto a entidades financieras; piratería terrestre; hurto de automotores; terrorismo; extorsión y secuestro. Siendo el hurto de automotores el cuarto delito de mayor ocurrencia a nivel nacional después del hurto a residencia, las lesiones comunes y el homicidio común. (Ver cuadro 2).

⁶³ REVISTA CRIMINALIDAD No. 43, Policía Nacional. Año 2001, p. 90

Cuadro 2 Delitos de mayor impacto en Colombia

DELITOS DE MAYOR IMPACTO EN COLOMBIA 2001	
DELITO	FRECUENCIA
Homicidio común	27.840
Homicidio en A/T	4.993
Lesiones comunes	33.495
Lesiones en A/T	14.521
Hurto residencias, personas, comercio	51.942
Hurto entidades financieras	308
Piratería terrestre	1.840
Hurto automotores	18.171
Hurto motos	13.603
Terrorismo	1.172
Extorsión	1.312
Secuestro	3.041
TOTAL DELITOS DE IMPACTO	172.238

Fuente: Revista Criminalidad No. 43 Policía Nacional.

Cuadro 3. Comportamiento de las modalidades delictivas de mayor impacto

COMPORTAMIENTO DE LAS MODALIDADES DELICTIVAS DE MAYOR IMPACTO					
DELITO	FRECUENCIA		VARIACIÓN	PROMEDIO	TASA POR
	2000	2001	%	MENSUAL	100 MIL Hab.
Homicidio común	333	328	-2	27	67
Homicidio en A/T	74	73	-1	6	15
Lesiones personales comunes	252	269	7	22	55
Lesiones en A/T	199	171	-14	14	35
Hurto Per. Res. Com.	133	269	102	22	55
Hurto ent. Finac.	4	3	-25	0	1
Hurto de vehículos	252	330	31	28	67
Piratería terrestre	160	112	-30	9	23
Secuestro	57	122	114	10	25
Extorsión	5	3	-40	0	1
Terrorismo	8	25	213	2	5
Acciones subversivas	4	3	-25	0	1

Fuente: Revista Criminalidad No. 43 Policía Nacional

En el departamento de la Guajira, el hurto de automotores se incrementó significativamente del año 2000 al 2001(véase cuadro 3), lo que ha generado preocupación a las autoridades, porque refleja que las estrategias aplicadas para contrarrestar el delito no han sido eficaces; pues precisamente para este año se implementaron algunas acciones que resultaron como soluciones al –flagelo-, de las propuestas presentadas en el Primer Congreso Internacional de Prevención del Hurto de Automotores, llevado a cabo en la Dirección Central de la Policía Judicial en el año 2001, en el cual participaron México, Brasil, Panamá, Bolivia, Argentina, España, Paraguay, Perú, Estados Unidos y Colombia. Propuestas de las cuales se pueden enumerar:

- ❖ **“Involucrar a la comunidad en la prevención del ilícito:** es necesario que la ciudadanía tome conciencia de que al comprar repuestos de segunda, de dudosa procedencia, está fomentando el hurto de automotores y probablemente los futuros repuestos provendrán de su propio vehículo. Así mismo, deben adoptar las medidas necesarias para confirmar la procedencia lícita del vehículo que planean adquirir, para lo cual lo mejor es la revisión técnica de los sistemas de identificación y la verificación de pendientes judiciales por parte de las autoridades con funciones permanentes de Policía Judicial.

- ❖ **Controles que respondan a una previa planificación:** identificando previamente la problemática que se quiere enfrentar, se destinará el equipo necesario para los lugares que se determinen, con el objeto de maximizar los resultados. Los automotores que son hurtados en las grandes ciudades, cuando son sacados de las mismas, pueden ser detectados en los peajes, lugares en los cuales se deben destinar controles con la participación de técnicos en automotores.

- ❖ **Establecimiento del número de identificación vehicular:** Una de las medidas que en el ámbito internacional se considera eficiente es la implementación del número de identificación vehicular (*vehicle identification number*), el cual está compuesto por una serie de aproximadamente diecisiete dígitos grabados en el motor, chasis y carrocería del automotor, correspondiendo a diferentes características, como el tipo, modelo, color, etc., que hacen difícil su alteración y desestimula el hurto.

- ❖ **Implementar un estricto control sobre el servicio que se presta en las secretarías de tránsito y transporte:** Con el fin de agilizar los trámites que se adelantan en las mismas, evitar la inscripción de vehículos en situaciones irregulares y la participación de tramitadores.

- ❖ **Conformación de un registro único vehicular.** Un grave inconveniente que en la actualidad se presenta sobre el registro de vehículos, es que no existe una base de datos de carácter nacional que permita conocer de manera más cercana la realidad de los automotores y motocicletas que se hayan hurtado o han sido recuperados, así como la identidad del propietario, de tal suerte que se facilita la rematrícula irregular y el fraude a las empresas aseguradoras, así mismo, dificulta los controles que ejerce la Policía sobre el Tránsito de vehículos hurtados y los procesos investigados tendientes a desarticular organizaciones criminales que se desempeñan en este campo.

- ❖ **Desarrollo de modificaciones legales que incidan el control al hurto de automotores:** la tendencia que se percibe es cambiar la tipificación de la conducta punible correspondiente al hurto de automotores, convirtiéndolo en delito autónomo con penas más altas, lo cual formalmente amplía el espectro de

prevención general y especial de la penas, por cuanto se considera que existen opciones diversas que reporten mejores dividendos a la confrontación criminal que adelanta el Estado. En este sentido, es importante destacar que tal como está descrita la conducta en la actualidad, se ha de considerar como un hurto calificado (artículo 240 del Código Penal, numeral primero o cuarto, generalmente para la modalidad de halado, o numeral segundo para los casos en los que se emplea escopolamina). La reciente modificación al Código Penal incluye el incremento de la pena para el delito de hurto calificado sobre medio motorizado, con lo cual se abre la posibilidad de la detención preventiva en todos los casos.

De otro lado, el ilícito de Receptación (artículo 447 del Código penal) es uno de aquellos en los que de manera expresa procede la imposición de la medidas de aseguramiento y en el cual en principio incurrirían quienes tuvieran en su poder un vehículo hurtado, bien sea por que lo adquirieron a quien efectuó el apoderamiento, o porque es el autor del hurto pero no existen pruebas para demostrarlo, encontrando que aparentemente en esta instancia no existe posibilidad alguna para evadir la responsabilidad penal. Sin embargo, al remitirse a la ley civil, se encuentra que los vehículos automotores son naturalmente bienes muebles y la compraventa de estos está desprovista de solemnidad alguna, siendo por tanto consensual, lo cual supone que para que se verifique baste con el acuerdo entre vendedor y comprador en la cosa y precio, por lo cual válidamente cualquier persona capaz para contratar está facultada para circular con un automotor o motocicleta a nombre de otra persona y puede dicho bien cambiar de dueño decenas de veces, sin que en la secretaría de tránsito en la cual está matriculado, el titular haya variado y por tanto quien se encuentra en posesión del mismo sea propietario, en principio de buena fe, porque la ley no le exige más que los aspectos antes anotados.

Lo que a continuación se propone va de la mano y requiere como condición la implementación del registro único vehicular, de tal suerte que se conozca, como sucede con los inmuebles, quién es el titular del bien y no sea posible realizar el traspaso en ninguna oficina de tránsito del país sin conocer el dueño tradente y sin verificar su voluntad para transferir el dominio al adquirente, que en adelante habrá de figurar como propietario. En este orden de ideas, sería necesario modificar el artículo 1857 del Código Civil, para indicar que la venta de vehículos automotores sólo se reputa perfecta hasta cuando se haya efectuado el traspaso, a la manera como se establece en el artículo 953 del Código de Comercio, ley que se aplica a comerciantes y asuntos mercantiles. Adicionalmente, se ha de establecer para las secretarías de tránsito, la obligación de solicitar para el trámite de traspaso, la presencia de vendedor y comprador o cuando menos el diligenciamiento del correspondiente formulario con la firma autenticada de cada uno de ellos y la presencia del primero, así como la constancia de revisión de los sistemas de identificación y la verificación de que no exista reporte por hurto en el registro único automotor, al cual habrán de tener acceso mediante una terminal de consulta⁶⁴ ..

3.4.1 Situación delincuencia en el departamento de la Guajira. La síntesis del análisis delincuencia publicado por la POLNAL en la Revista Criminalidad 2002, resulta apropiada para ilustrar una idea general de los crímenes que se cometen en esta región, pues, se asume que es muy cercana a la realidad y de hecho son los delitos más preocupantes para las autoridades policivas. Pues a partir de esta realidad circundante que manejan, parten sus investigaciones judiciales y sus actuaciones para procurar contrarrestar el delito.⁶⁵

⁶⁴ REVISTA CRIMINALIDAD. No 44, Policía Nacional. Año 2002, p. 18.

⁶⁵ Ibid., p.89

❖ La situación delincencial en el departamento de la Guajira avocada en la revista Criminalidad de la POLNAL se sintetiza sobre el **aspecto subversivo:** refiriéndose a los grupos guerrilleros que hacen presencia en el departamento, las FARC, con los frentes LIX, el Luciano Ariza y Gustavo Palmezano del ELN. Tienen presencia armada en las estribaciones de la sierra Nevada de Santa Marta, en jurisdicción de los corregimientos de Caracolí, La Laguna, Las palmas, Las Casitas, Juan y Medio, Moreneros y Tomarrazón, zona rural del municipio de Riohacha sobre la media Guajira, y en las estribaciones de Serranía del Perijá sobre los municipios de Urumita, Villanueva, El Molino y San Juan del Cesar, ubicados al sur del departamento en límites con el norte del Cesar. Las FARC cometen homicidios, abigeato (hurto de ganado), secuestro extorsivo, extorsiones, acciones terroristas; utilizando modalidades como emboscadas a patrullas, asalto a estaciones de Policía, retenes, protección de cultivos ilícitos y apoyo al narcotráfico, intimidación a la población civil y expropiación de tierras. Igualmente el ELN realiza los delitos y las demás modalidades mencionadas incluyendo la organización de agitadores en paros de entidades populares. Asimismo las milicias de estos grupos subversivos se encuentran en la actualidad buscando la forma de posicionarse en la ciudad de Riohacha, además, han consolidado sitios en los barrios marginados como el Dividivi, Los Nogales, la Cosecha y las Tunas, con el fin de ejercer sus actividades delincuenciales para estas estructuras, concentrándose más que todo en los municipios ubicados al sur del departamento.⁶⁶

❖ **Problemática de autodefensas:** en esta zona del país está conformada por 150 hombres aproximadamente. Tiene su accionar en el sur de del departamento, siendo su zona de injerencia los municipios de San Juan del Cesar, Fonseca, Barrancas y los corregimientos de la Junta, Conejo, La Peña de los Indios, el Hatico de los Indios y las veredas: Lagunita y Carretalito, también tienen

⁶⁶ Ibid., p.89.

presencia esporádica en los corregimientos de Cotoprix, Tomarrazón, Corral de Piedra, y los Haticos, ubicados en la zona centro y sur del departamento. Las autodefensas pretenden recuperar la media Guajira y sur del departamento, donde se hallan los grupos subversivos FARC y ELN, realizando extorsiones principalmente contra empresas contratistas de la mina del Cerrejón; financiando y controlando el municipio de Maicao, de gran interés por ser la principal zona comercial de la Guajira y centro de acopio del narcotráfico, además se considera punto estratégico para la consecución de armas y municiones.⁶⁷

Las Autodefensas Campesinas Hernán Giraldo Serna (A: U: C: H: G), se encuentran dirigidas por un sujeto que tiene su accionar en el departamento del Magdalena, y en los pueblos de La Guajira aledaños a la troncal Caribe, como son Mingueo, Palomino, Campana Nuevo y cercanías del Río Jerez. Poseen una gran red de colaboradores, frecuentan Riohacha y Maicao. Su interés estratégico es la consolidación del área conformada por las poblaciones ubicadas a lo largo del Caribe, así como de las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta; mantener el control de la zona de los cultivos ilícitos, controlando la producción y distribución de cocaína y marihuana, principal fuente de financiación de la organización y realizar acciones de “limpieza social” en las ciudades de Riohacha y Maicao.⁶⁸ (Ilustrarse con Anexo C)

- ❖ **Narcotráfico:** esta región del país es preferida por las distintas organizaciones dedicadas a la actividad ilícita del narcotráfico, presenta una serie de factores facilitadores para la comercialización de alucinógenos desde el interior hacia diferentes partes del mundo, principalmente por la cercanía entre la península de la Guajira y las Antillas, Aruba, Bonaire y Curazao, utilizadas como centros de acopio de drogas. Las playas son consideradas por los narcotraficantes del país

⁶⁷ Ibid., p.89

⁶⁸ Ibid., p. 89.

como puntos de envío de droga al exterior, por las características topográficas del terreno en la Alta Guajira, se forman pistas naturales que sirven para el aterrizaje de pequeñas aeronaves que transportan el alcaloide. De igual manera, los puertos clandestinos que se forman a lo largo de la península facilitan esta actividad y la hacen segura para los intereses de las organizaciones del narcotráfico. Los insumos químicos son igualmente obtenidos de manera ilegal a través de corredores fronterizos clandestinos con el vecino país de Venezuela. Los principales centros de narcotráfico se hallan en el municipio de Maicao, Riohacha, la Alta Guajira, el corregimiento de Carraipía y la región de Majayura.⁶⁹

- ❖ **Delincuencia juvenil:** Las modalidades delictivas son cometidas por menores cuyas edades oscilan entre los doce (12) y dieciséis (16) años, siendo los delitos más frecuentes el porte ilegal de armas, hurto de vehículos, hurto a residencias y lesiones personales; en su mayoría los delincuentes son de sexo masculino; cuando son reincidentes por más de dos ocasiones, se les transfiere a un centro de rehabilitación de la ciudad de Cartagena. El centro de Rehabilitación del Menor Infractor (CRMI) de Riohacha, es receptor de un promedio semanal de dos menores, que en la mayoría de los casos son reincidentes en los mismos delitos.⁷⁰

- ❖ **Otros problemas que afectan la seguridad:** los problemas de corrupción que se presentan en el departamento, se originan en la cultura tradicional de algunos pueblos de la Guajira que con el paso de la historia han vivido de actividades ilícitas como el contrabando, el narcotráfico, la comercialización de vehículos hurtados en Venezuela y Colombia. Semanalmente ingresan al país más de \$2.000 millones de pesos en mercancías de contrabando, por puertos tales como Estrella,

⁶⁹ Ibid., p. 89.

⁷⁰ Ibid., p. 89.

Bahía Honda, Bahía Hondita, entre otros, cargados con electrodomésticos, licores, cigarrillos, textiles, calzado e incluso armamento y munición, la cual es descargada y transportada en camiones hasta el municipio de Maicao, pasando por Uribia y Manaure, lo anterior genera pérdidas millonarias en la economía nacional.⁷¹

Las mercancías se transportan a través de diferentes trochas localizadas en la frontera colombo-venezolana, principalmente la conocida como la Majayura, y en el sitio denominado la Raya, en el corregimiento de Paraguachón, ingresan productos alimenticios tales como granos, cereales, carnes; combustibles y derivados del petróleo; así como productos químicos controlados, especialmente aquellos que son utilizados para el procesamiento de alcaloides, mercancía que ingresa inicialmente a Maicao y luego al resto del territorio nacional, con escoltas, especialmente indígenas de la región, quienes se movilizan en vehículos apropiados para el terreno y con armamento de largo y corto alcance. Una de las principales vías utilizadas para el transporte de mercancía ilegal hacia las distintas ciudades de la costa atlántica y el interior del país, es la Troncal del Caribe, la cual comunica al departamento de la Guajira con el Magdalena y la carretera que conduce al departamento del Cesar.⁷²

La permisividad del estado colombiano en cuanto a la circulación de los vehículos con placas venezolanas en el territorio de la Guajira, ha convertido al departamento en una zona de acopio de los automotores hurtados; al llegar a los municipios de San Juan del Cesar, Barrancas, Maicao y Riohacha son alterados sus sistemas de identificación y puesta una placa venezolana, lo que les permite ser comercializados en la península como se usa en el negocio informal de dichos automotores.⁷³

⁷¹ Ibid., p.90.

⁷² Ibid., p.90.

⁷³ Ibid., p. 90.

También se ha detectado la venta de vehículos con el fin de defraudar a las compañías aseguradoras, tanto en Colombia como en Venezuela, los cuales son traídos por sus dueños o la persona a quien él lo entrega en la ciudad de origen y denunciados con posterioridad a dicha entrega para el cobro del seguro. La modalidad del hurto de camiones especialmente en las vías del Cesar y Santander, los cuales llegan a las trochas del sector de San Juan, Villanueva y Urumita donde son desguazados por personas que se dedican a esta actividad ilícita. Es además preocupante el índice de camiones que ingresan hurtados, sin alcanzar a ser denunciados por sus propietarios o conductores debido a que se encuentran secuestrados, por esa misma permisividad y falta de control y de una verdadera política de frontera definida por parte del estado colombiano.⁷⁴

3.5 ESTUDIO POBLACIONAL FRENTE A LA OCURRENCIA, Y LA IMPUNIDAD DEL DELITO DE HURTO DE AUTOMOTORES

3.5.1 Análisis y sistematización de la información obtenida en trabajo de campo.

Para obtener una aproximación al entorno del delito de hurto de automotores en la Guajira, es imperioso realizar un estudio mediante el cual se obtengan datos de la población, que permitan: evaluar la operatividad de las autoridades de tránsito y policía en la Guajira; determinar cual es el comportamiento de la población (usuarios y/o propietarios de automotores), ante eventos como el hurto de aquellos; la falsedad, sea marcaría o documental, y la posición asumida ante la conducta punible, sea una aceptación cultural o una reacción deplorable e inaceptable.

⁷⁴ Ibid., p. 90.

* **Objetivo de la encuesta.** De la sola tenencia de vehículos de nacionalidad venezolana y su libre circulación por el territorio de la península, se puede apreciar una situación irregular, por cuanto no hay control de estos vehículos, en cuanto a recaudación de impuestos; además de lo que ello jurídicamente implica, pues la materia se ha regulado de manera especial, pero la costumbre ha tenido más fuerza, y termina la norma siendo impropia. Pero determinar si a partir del comportamiento de la población ante el delito de hurto de automotores y las circunstancias que lo concretan, se incrementa la impunidad en este delito y se aumenta la tasa delictiva del referente, es preciso para fijar qué normas culturales se han establecido en este grupo de personas, como las han incorporado al sistema legal y a las enseñanzas implementadas por los aparatos ideológicos del Estado.

* **Justificación de la encuesta.** La muestra sobre la cual se hace el estudio, permite un acercamiento a la visión que tienen usuarios de la Dirección de Tránsito de Riohacha y San Juan del Cesar (localidades donde operan en el departamento estas oficinas) y propietarios de vehículos de nacionalidad venezolana o colombiana, frente a la comisión del delito de hurto de automotor, falsedad marcaría y falsedad en documento público, indispensables para la realización del presente proyecto, de modo que se tratarán los aspectos específicos para el propósito, (ver anexo H):

- Corrupción en la Dirección de Tránsito y la Policía
- Frecuencia del delito de hurto de automotor y sus modalidades
- Frecuencia del delito de falsedad en documento público
- Aceptación cultural del hurto de automotor como fuente de trabajo
- Posesión de vehículo de nacionalidad venezolana
- Aceptación de la falsedad marcaría como oficio
- Eficiencia de la Dirección de Tránsito y autoridades policivas
- Frecuencia del delito de falsedad marcaría

Se debe tener en cuenta que la validez de la encuesta es limitada, posee un margen de error del 6%, dado que las personas algunas veces no responden con la verdad.

* **Recolección y proceso de la Información.** Se realizó encuesta a 200 habitantes del departamento de la Guajira, que obedecieron al siguiente perfil: mayor de edad, usuario y/o propietario de vehículo, no discapacitado, grado de educación medio. Ver formato de encuesta (Anexo G)

Igualmente se realizó entrevista a expertos en el tema, para el caso el Inspector de Policía y Tránsito de San Juan del Cesar, municipio ubicado en la zona sur del departamento. Ver relación de preguntas (anexo F) y entrevista a un “halador de carros” que narra su experiencia como una fuente de trabajo (anexo E)

La tabulación de los datos arrojados por las encuestas realizadas se presenta a continuación en términos porcentuales, totalizando por grupos las respuestas frente a cada pregunta realizada. En los casos en los cuales no se obtuvo respuesta, o esta fue contradictoria respecto a preguntas anteriores, se plantea su resultado bajo la inferencia no sabe / no responde, con lo cual se pretende darle a los resultados de la encuesta mayor veracidad y confiabilidad, si se tiene en cuenta que esta será la base para planteamientos acerca del comportamiento y la actitud que han asumido los habitantes de la zona, por tradición, frente a los ilícitos en cuestión que se perpetran en la región.

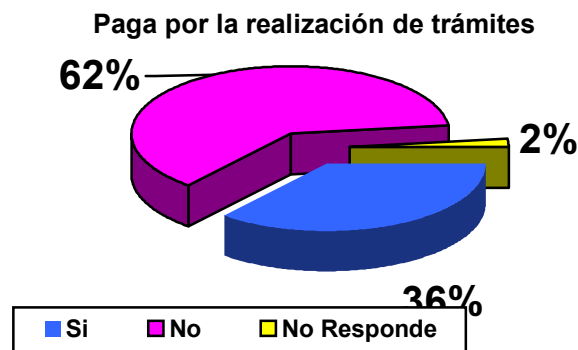
La información obtenida de la entrevistas realizadas, por ser preguntas abiertas, no se le realizó tabulación, ni presentación en cuadros esquemáticos; sus resultados se presentan dentro del análisis de la información obtenida.

*** Análisis y discusión de resultados de la Información e Interpretación de Datos.**

La indagación realizada a usuarios y/o propietarios de vehículos en La Guajira, sean de nacionalidad colombiana o venezolana, permite hacer cálculos porcentuales desde su óptica, así como análisis conclusivos respecto de aspectos relevantes al agruparse las preguntas del cuestionario, (véase anexo H), a continuación se destacan los porcentajes arrojados por la encuesta:

Siguiendo el esquema del cuestionario, los usuarios -encuestados- de la Dirección de Tránsito de Riohacha y San Juan del Cesar, en un treinta y seis por ciento (36%) pagan a un funcionario para que efectúe en menor tiempo los trámites requeridos, el sesenta y dos por ciento (62%) de los encuestados no realiza pago alguno, hacen sus trámites en el tiempo que sea necesario, como estas dependencias no son concurridas, no se presenta mayor inconveniente, la mayoría de los casos en que se realizan pagos para agilizar los trámites se debe a la urgencia con que aquellos se necesitan. (Veáse gráfico 2). Pues bien el funcionario de la Dirección de Tránsito, al que ese 36% de encuestados le ofrece suma de dinero y es aceptada, incurre en cohecho impropio (artículo 406 del C. P.), porque lo que hace es agilizar un acto propio de su cargo.

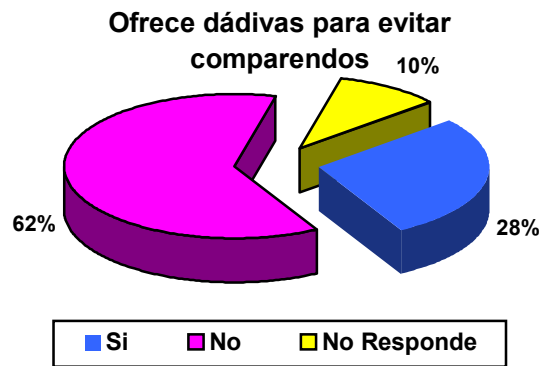
Gráfico 2.



Fuente: el autor

Un veintiocho (28%) de las personas encuestadas ha ofrecido dádivas a estos funcionarios para evitar comparendos, el sesenta y dos por ciento (62%), asegura no hacer esta clase de ofrecimientos, prefiriendo pagar la multa impuesta. (Véase gráfico 3).

Gráfico 3.



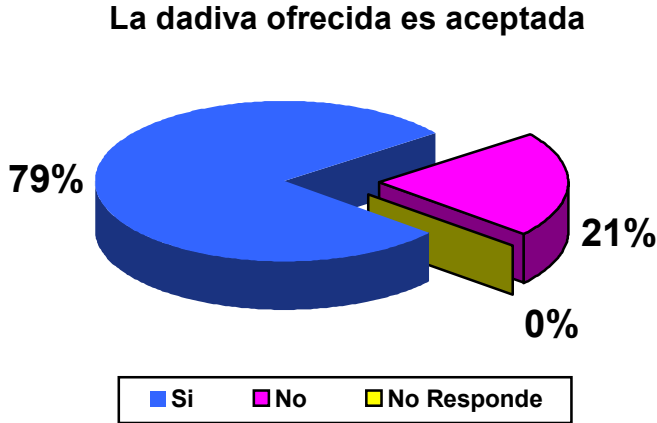
Fuente: el autor

Esta es la concreción del cohecho por dar u ofrecer, de que trata el artículo 407 de C. P., en la cual es un particular quien ofrece dinero para que el funcionario no imponga sobre él una sanción de multa por infringir una norma, en este caso de tránsito; es inadmisibles culpar de toda la corrupción que afecta a la administración pública del estado colombiano exclusivamente a los servidores públicos, pues los particulares también hacen su tentador aporte.

El setenta y ocho punto cinco por ciento (78. 5%) consiguió que el funcionario aceptara la suma dineraria ofrecida para ser exonerado del comparendo y solo el veintiuno punto cuatro por ciento(21.4%) encontró una negativa (véase gráfico 4); en la situación contraria, donde un funcionario de las autoridades de tránsito y policía pide dinero para brindar rebaja de multas o realizar cualquier trámite un 58% dijo

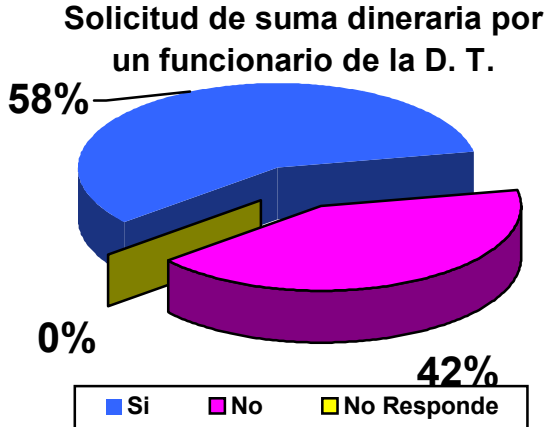
haber enfrentado esta situación, mientras que al 41% jamás le han solicitado sumas dinerarias (véase gráfico 5)

Gráfico 4.



Fuente: el autor

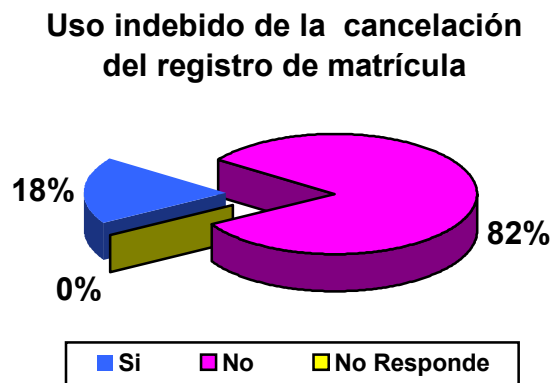
Gráfico 5.



Fuente: el autor

Respecto a la cancelación de registro de matrícula, circunstancia que propicia una de las modalidades del hurto de automotor; en la Guajira no es significativa, un 82% de la muestra expresa que nunca un funcionario de las autoridades de tránsito y policía ha ofrecido dinero por la cancelación del registro, o para hacer uso indebido de ella, y el 18% restante se ha encontrado ante esta situación (ver gráfico 6). Esta circunstancia generaría la falsedad en documento público señalada en el artículo 287 inciso final del C. P.

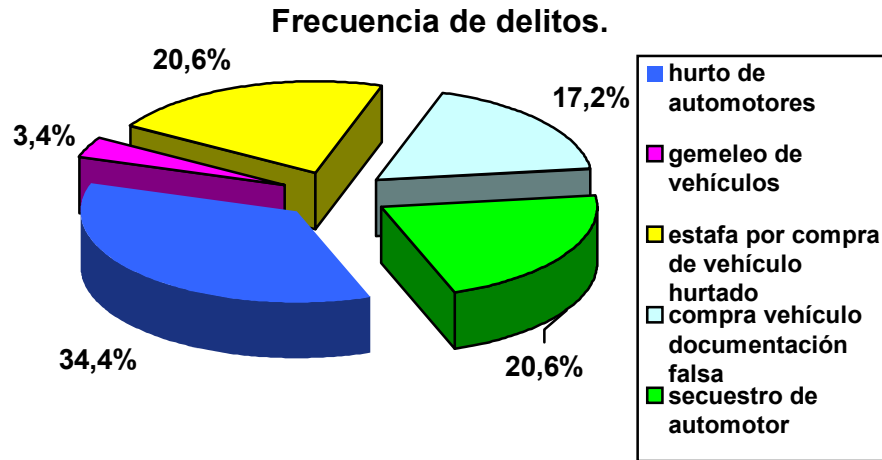
Gráfico 6.



Fuente: el autor

Para determinar la frecuencia de algunas conductas punibles, se indagó acerca de las víctimas de los delitos de hurto de automotores, presentándose un treinta y cuatro por ciento (34%) de afectados; en las modalidades, como el gomeleo de vehículos (3.4%); estafa por compra de vehículo hurtado (20.6%); compra de vehículo con documentación falsa (17.2%) y secuestro de automotor (20.6%) estos porcentajes representan para la muestra el 58% de los encuestados, el otro 42% no ha sido víctima de estas clases de delitos. (Ver gráfico 7).

Gráfico7.



Fuente: el autor

Se aprecia con esta medición la reincidencia en el hurto de automotor, más que en las otras conductas, siendo que el gomeleo constituye una modalidad de hurto de automotores, así como el secuestro de automotor; se hace una distinción en la encuesta, porque se tiene la concepción que cuando se paga por la devolución de automotor y este retorna a la esfera de su dueño no se constituye el hurto. No deja de ser alarmante la población lesionada por estos delitos, pese a que no figure este dentro de los de mayor frecuencia en la región. (Ver cuadro 4)

La falsedad marcaria, obtiene su importancia, en torno al hurto de automotores, en cuanto sopesa para que las irregularidades pasen inadvertidas, y la comercialización de los vehículos sea exitosa. Mírense entonces los resultados que se obtuvieron, el seis (6 %) de los encuestados se ha visto en la necesidad de regrabar el chasis de su vehículo, el doce (12%) ha adquirido automotor con chasis regrabado sin su conocimiento, mientras que el seis (6%) lo adquirió con chasis regrabado a sabiendas de esta irregularidad, el setenta y seis por ciento de los encuestados (76%) prefirieron

no contestar a esta pregunta, para no verse implicados en ninguna investigación, aclararon a la hora de responder el cuestionario. (Ver gráfico 8)

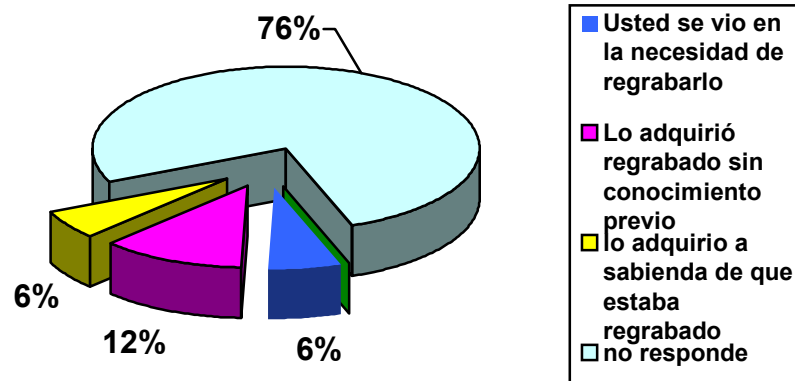
Cuadro 4. DELITOS DE MAYOR FRECUENCIA EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA

DELITO	FRECUENCIA	PROMEDIO MENSUAL	TASA POR 100 MIL HABITANTES
Fabricación, tráfico y porte de armas de fuego y municiones	483	40	98
Tráfico, fabricación y porte de estupefacientes	61	5	12
Concierto para delinquir	37	3	8
Fabricación, tráfico y porte de armas y municiones de uso privativo de las fuerzas militares	31	3	6

Fuente: Revista Criminalidad. No. 44 - año 2002.

Gráfico 8.

El número del motor o chasis de su vehículo se encuentra regrabado

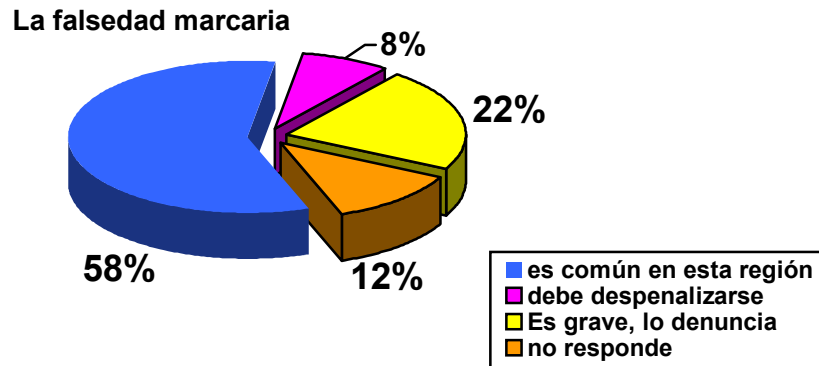


Fuente el autor

Este seis por ciento (6%) de la muestra, que acepta haber adquirido vehículo a sabiendas de que su motor o chasis contenía regrabados los números de identificación, bastan para fijar la hipótesis que hay en la conciencia colectiva de la población una aceptación de la falsedad marcaria como un oficio, o como beneficio.

La falsedad marcaria, más que el hurto de automotores es la conducta punible que constituye en La Guajira una actividad reiterativa, vista como trabajo, mal se haría en afirmar que se tiene por oficio lícito, no, la ilicitud no se le desconoce, pues se realiza de manera clandestina, lo que ocurre es que se ha perpetuado en el tiempo y se ha perfeccionado (gráfico 9).

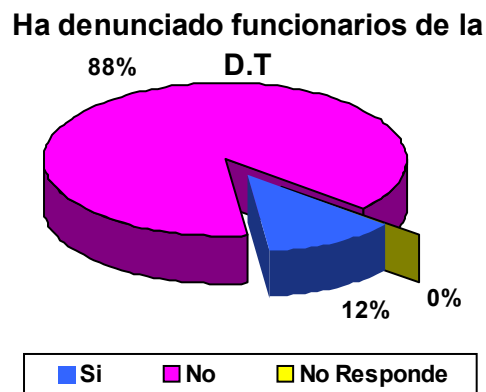
Gráfico 9



Fuente: el autor

Dentro de la clasificación previa de las preguntas de la encuesta (anexo I), unas dirigidas a medir la eficiencia de la Dirección de Tránsito y los niveles de corrupción, son las denuncias que se han instaurado a un funcionario de esta institución, a la cual el doce por ciento (12%) de los encuestados respondió de manera afirmativa, el ochenta y ocho por ciento (88%) no ha tenido que denunciar a ningún funcionario; de las denuncias formuladas se siguió proceso disciplinario en un treinta y tres por ciento (33.3%), el 66.6 % de las denuncias no terminaron en proceso disciplinario; lo cual sugiere que el treinta y tres por ciento de las denuncias fueron exitosas (véanse gráfico, 10 , 11 y 12).

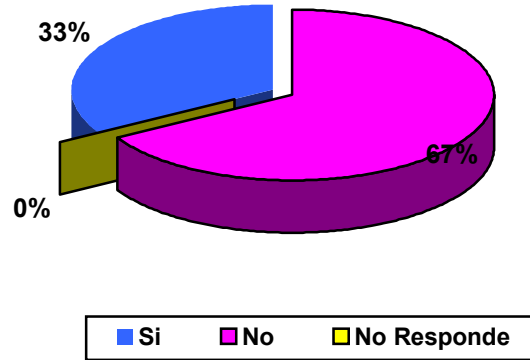
Gráfico 10.



Fuente: el autor

Gráfico11.

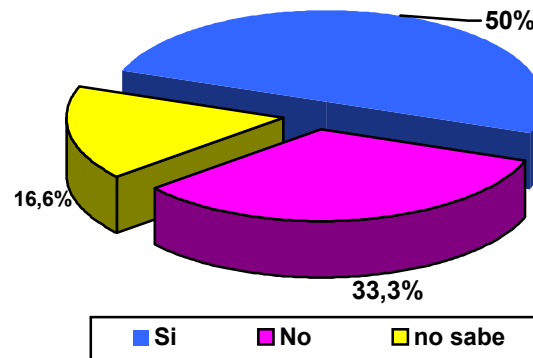
Existe un proceso disciplinario



Fuente: el autor

Gráfico 12.

Éxito de la denuncia



Fuente. El autor

De los automotores hurtados y secuestrados, que significan de las conductas anteriormente referidas el 55%, son recuperados el 75% de los vehículos y un 25% no es recuperado. ¿Podrá aseverarse que por el gran promedio en que se recuperan los automotores, se demuestra la eficiencia de las autoridades policivas? O ¿será por el conocimiento que tienen los habitantes de la región del desarrollo de la actividad delictiva, de sus autores e incluso de los sitios clandestinos destinados a encubrir los automotores objeto del apoderamiento, que aquellos son recuperados? valdría decir que hay una dosis de cada interrogante, puesto que muchos de los vehículos hurtados

son recuperados por la Policía Nacional, como se registra en sus informes publicados en la Revista Criminalidad, así como se da la recuperación por parte de los mismos propietarios, que en su afán de remediar la pérdida económica que sobreviene con la enajenación de la cosa mueble, realizan un arduo trabajo investigativo, que los lleva a dar con el paradero del susodicho. (Ver gráfico 13).

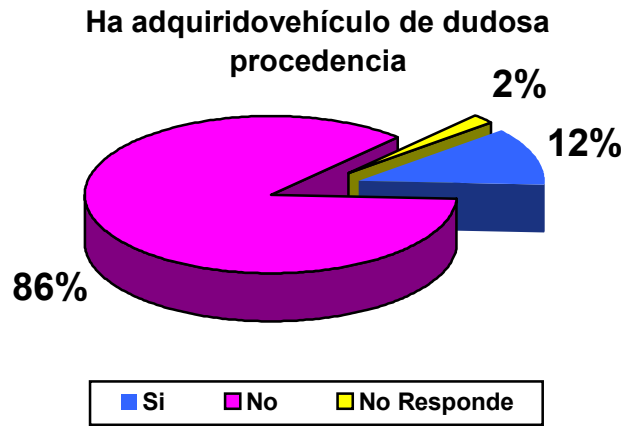
Gráfico 13.



Fuente: el autor

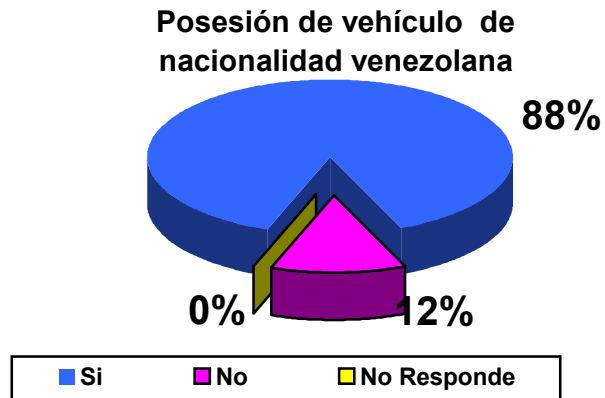
A la pregunta sobre la adquisición de dudosa procedencia de un vehículo, los encuestados se mostraron reservados en sus repuestas, pues para nadie es un secreto, que los automotores de nacionalidad venezolana, que son la mayoría del parque automotor en La Guajira, son de procedencia irregular, muchos solicitados por las autoridades venezolanas, de ahí que se cuestione el resultado arrojado en las diferencias porcentuales, un 12% de los encuestados admite haberlos adquirido para tener provecho económico, el 86% dice no haberlos adquirido, sin embargo el 88% de quienes contestaron la encuesta posee vehículos de nacionalidad venezolana, además el 52% no ha realizado trámites legales para nacionalizarlo o internarlo (véanse gráficos 14, 15 y 16).

Gráfico 14.



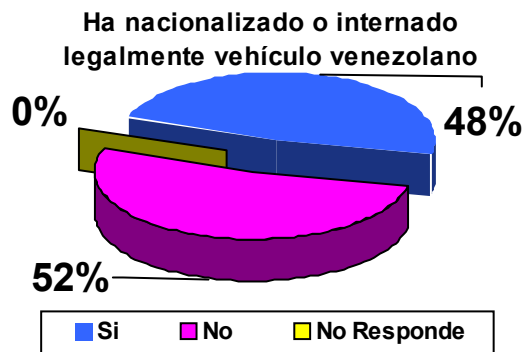
Fuente: el autor

Gráfico 15



Fuente: el autor

Gráfico 16

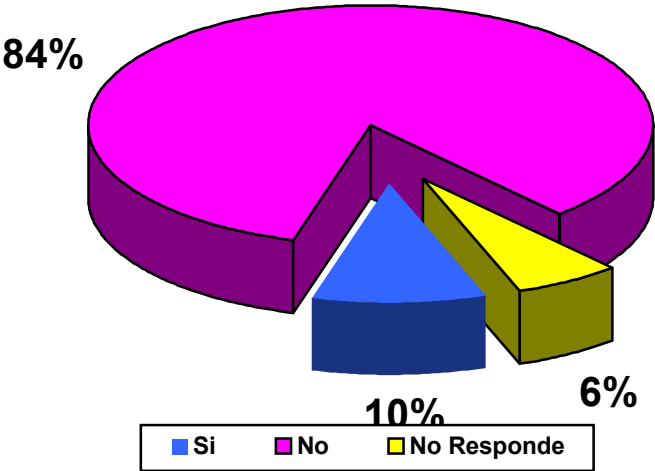


Fuente: el autor

En lo tocante a la corrupción de algunos servidores públicos, se tenía que mirar las acciones de las que da cuenta el común de las gentes, cuando se realizan retenes de tránsito para revisar documentación y examinar automotores, que no son frecuentes, pero en su ejecución se inmovilizan muchos vehículos, los cuales se ponen a disposición de la Policía y Fiscalía. El 10% de los encuestados se han hallado con el evento de autoridades de tránsito y policía que exigen una suma dineraria para conservar el automotor y un 84% niega haberse encontrado en esta situación, el 6% no responde por ser poseedores de vehículo colombiano; no obstante cuando los vehículos venezolanos son inmovilizados, un 16% acude a un abogado para que realice el trámite legal, el veinte por ciento (20%) aprovecha la amistad con un funcionario para que este ejecute el tráfico de influencias, un 10% paga un valor directamente a la autoridad que le incauta el automotor, el dos (2%) lo deja en los patios de la Dirección de Tránsito o Policía, por que el precio del bien mueble incautado lo justifica, y el 42% restante no responde.(ver gráficos 17 y 18)

Gráfico 17

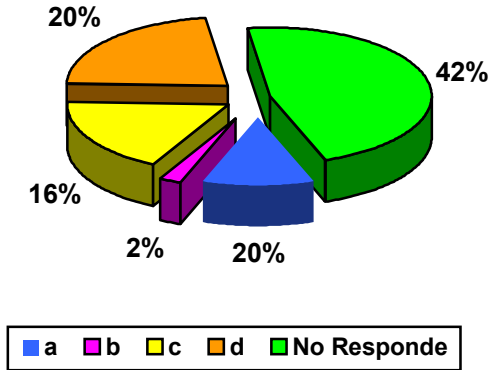
Para conservar su vehículo venezolano las autoridades le han exigido dinero?



Fuente: el autor

Gráfico 18.

Inmovilización de vehículo de nacionalidad venezolana

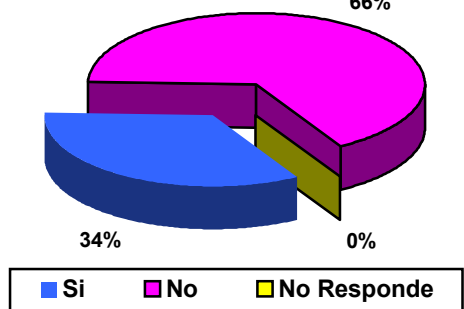


Fuente: el autor

Un aspecto que se pretende demostrar con este estudio es la “aceptación cultural” o la indiferencia que ante la comisión de hurto de automotores se registra en esta región fronteriza, a la pregunta si le parece normal el hurto de automotores –como oficio-, el treinta y cuatro por ciento (34%) lo acepta, y el 66 %, niega que sea normal el hurto de automotores como “oficio ilícito” (ver gráfico 19).

Gráfico 19.

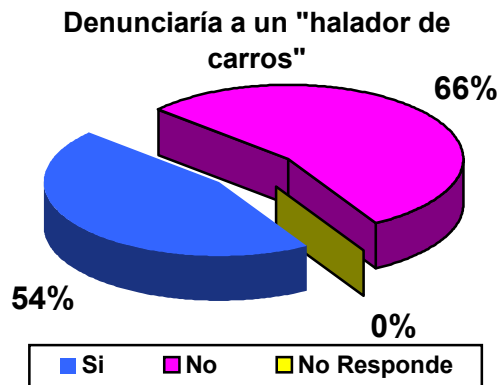
El hurto de automotores como un "oficio ilícito"



Fuente: el autor

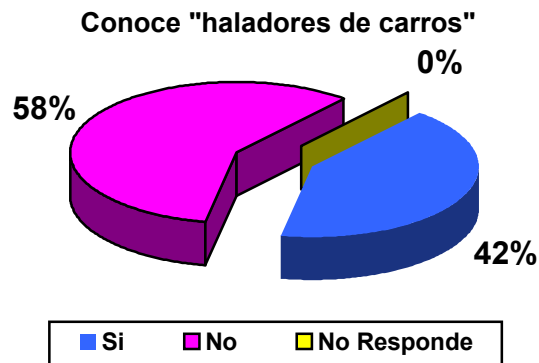
El 54% de la muestra estaría dispuesta a denunciar a un “halador de carros”, en contraste con un 66% que nunca los denunciaría, aunque el 42% conoce personalmente a “haladores de carros” y el 58% no conoce a ninguna persona dedicada a esta actividad (ver gráfico 20 y 21).

Gráfico 20



Fuente: el autor

Gráfico 21.

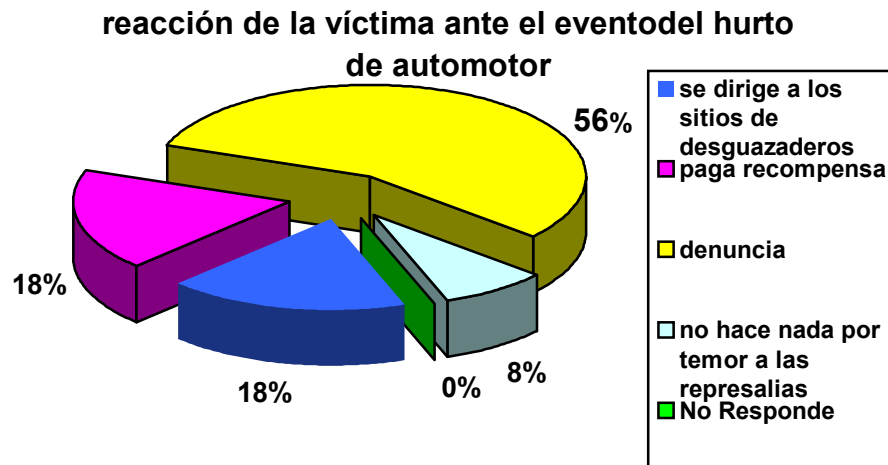


Fuente: el autor

Para corroborar que si hay un factor cultural influyente en la impunidad del hurto de automotores, así como del fenómeno delictivo en La Guajira; se le dio a la muestra,

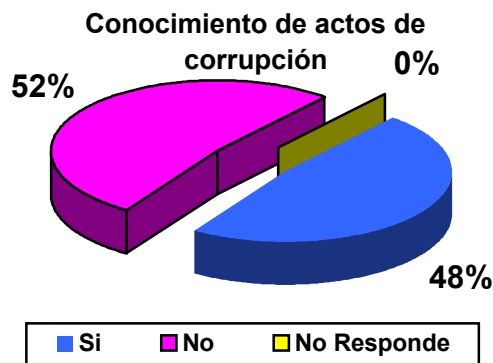
varias opciones de lo que pudiera hacerse, si fuera víctima del reseñado, a las cuales respondieron un 18%, se dirige a los sitios de desguazaderos de vehículos, otro 18% pagaría recompensa para que aquel le fuera devuelto, el 56% denunciaría el delito y un 4% no haría nada por temor a represalias de los delincuentes. De lo anterior se concluye que hay un 44% de impunidad en el hurto de automotores en el departamento de La Guajira, por no efectuar la respectiva denuncia.

Gráfico 22.



Fuente: el autor

Gráfico 23.



Fuente: el autor

Es alarmante el porcentaje de usuarios y/o propietarios, que tiene conocimiento de los actos de corrupción de funcionarios de la Policía, pues en el formato de la encuesta, la pregunta 22, se refiere también a las autoridades de tránsito, pero la mayoría aclaró que conocía actos de corrupción del cuerpo de la Policía, pocos dieron cuenta de actos de corrupción en los funcionarios de la Dirección de Tránsito. No obstante dicha situación, no se descarta que hay corrupción en la Dirección de Tránsito de Riohacha, puesto que la Dirección de Tránsito de San Juan del Cesar es muy reciente, aun no se registran automotores en esta dirección.

* **Entrevista.** La conversación con el inspector de policía y tránsito de San Juan del Cesar, municipio ubicado al sur de la Guajira, es el reflejo de la perspectiva de las autoridades del departamento; sus respuestas dieron claridad sobre la eficiencia de la Dirección de Tránsito; pues la escasa afluencia de personas a las oficinas, dado que todos los pueblos de la Guajira son pequeños, imposibilita la congestión de las mismas y por ende las diligencias pueden realizarse en poco tiempo, el mismo día. Manifestó que los peritos, o sea el personal especializado es quien toma las improntas de los vehículos tanto nacionales como venezolanos en la mayoría de las ocasiones. Expresó que los formularios solo pueden adquirirse en la dirección de tránsito, porque el volumen es poco y no se hace necesario utilizar sucursales, ni intermediarios o tramitadores.

Comentó que a pesar de no haber un censo exacto de los vehículos venezolanos que circulan en el territorio, estos deben cancelar, en el respectivo municipio de residencia del propietario, el impuesto denominado “pizadura”. En lo referente a casos de soborno concretados a alguna autoridad de tránsito y policía, explicó que no existen denuncias y por lo tanto, oficialmente no se les ha seguido proceso, pero comenta ha escuchado de sobornos a superiores de las autoridades policiales en Riohacha, cuando hay retención de vehículos, pero enfatiza en que solo son rumores.

Explica que el hurto de automotores en la Guajira no es tan frecuente, como el traslado de vehículos hurtados en otras regiones del país para “convertirlos” en venezolanos, es decir, “voltearlos”; así mismo se presenta la modalidad de traer al territorio del departamento vehículos hurtados en Venezuela, para que transiten en toda la zona de frontera o utilizarlos para reconstruir vehículos nacionales.

En cuanto al número de vehículos colombianos y venezolanos en circulación en el departamento, afirmó que no se conoce cual es la cuantía exacta del parque automotor en la Guajira, pero se estima entre veinticinco mil y treinta mil vehículos venezolanos, destacó además que la proporción en todos los municipios es de cinco a uno, o sea, por cada cinco carros venezolanos solo hay uno colombiano.

Revela en la entrevista concedida, que la retención ilícita de vehículos con fines de extorsión, ha disminuido últimamente se sabe que está a cargo de grupos al margen de la ley, pero que no se presentan denuncias por este delito, así mismo enfatizó que nunca se ha recibido denuncias contra “haladores de carros”.

4. LA IMPUNIDAD EN EL HURTO DE AUTOMOTORES EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA

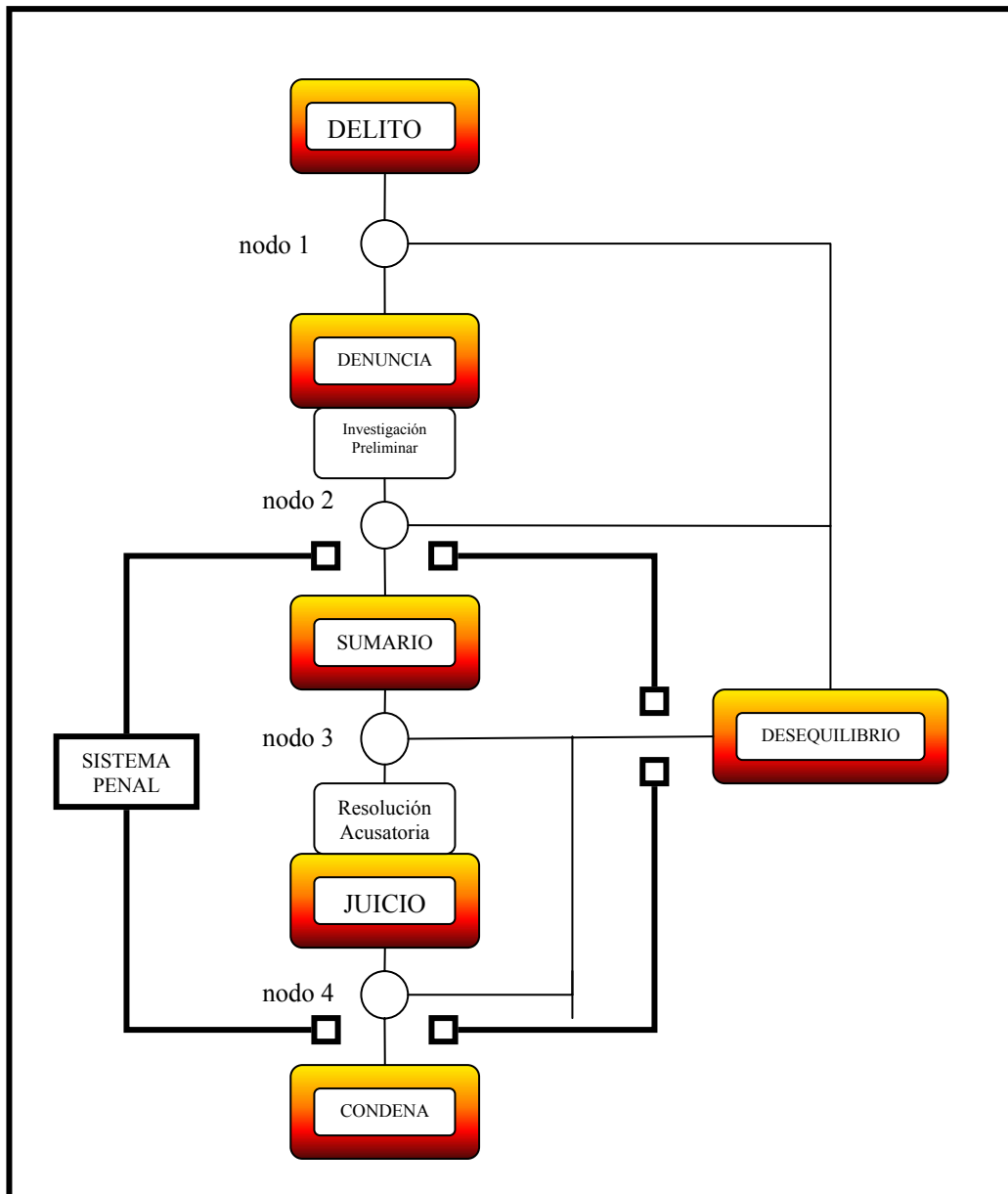
En el capítulo segundo de este trabajo se hizo un estudio de las modalidades de hurto de automotores, que se modernizan, según, la tecnología de los vehículos sea sofisticada; vélgase decir, la implementación de alarmas contra robo, los seguros de puertas inteligentes, etc. De igual forma, la impunidad en este delito es próspera, como si se tratara de una proporcionalidad entre ésta y la comisión del delito. Entendiendo por “impunidad la falta de castigo, de sanción penal para los comportamientos delictuosos.”⁷⁵

Se dice que la impunidad es uno de los graves flagelos que azota a la sociedad colombiana, asociado al de inseguridad; las cifras son el indicador fehaciente, baste mirar los delitos cometidos, los que se denuncian y a los que se les profiere sentencia. Un estudio realizado por el Consejo Superior de la Judicatura en 1995 revela las cifras registradas para ese año. Véase el cuadro 4.

De aquí se genera un descontento general, pues se espera que la denuncia formulada ante autoridad competente tenga efectos positivos, pero, la tendencia es a que quede impune el hecho punible, y lo que es peor aun, se tarde tantos años la administración de justicia, en emitir sentencia condenatoria, si es que se logra condenar al delincuente.

⁷⁵ SALAMANCA, Adolfo. Inseguridad e Impunidad en Colombia. Santafé de Bogota: Editorial. Germán D Manga, 1997, p. 36.

Gráfico 24. Cronología de un proceso penal típico en Colombia.



Fuente. El Caleidoscopio de las justicias en Colombia, capítulo x. La justicia penal. Juicio sin sumario

La capacidad de respuesta del Estado colombiano al fenómeno de criminalidad, en términos de eficiencia, es lo opuesto a la impunidad, y es que el problema esencial radica en los cientos de miles incidentes delictivos que se quedan anualmente marginados de la justicia penal en Colombia, quiere decir esto en parte, que la falla

del sistema penal está a la entrada de este, pues muchos crímenes se quedan sin investigación por parte de las autoridades. ¿Acaso un grupo familiar víctima de secuestro de alguno de sus miembros, extorsión y persecución de un grupo armado, encuentra la protección necesaria para no huir de su población, en cuanto denuncian los hechos? no, el miedo, uno de los principales ingredientes de la impunidad en los delitos atroces, ni siquiera permite denunciar los hechos, máxime si se conoce la peligrosidad de los actores delincuentes. Entonces, necesariamente hay que hablar en Colombia de una “criminalidad real” de la que no se conoce su verdadera proporción y se hace una aproximación; esta “criminalidad real” se convierte en criminalidad registrada cuando se tiene la noticia “*criminis*” por parte de las autoridades, esa criminalidad que no es registrada oficialmente es la que constituye la “criminalidad oculta”.

Cuadro 5. Estadísticas del Comportamiento del Sistema Penal 1995

	CANTIDAD EN NÚMEROS	PORCENTAJE RESPECTO DEL DELITO	PORCENTAJE RESPECTO DE LAS DENUNCIAS
DELITOS	16.753.413	100%	----- -
DENUNCIAS	7.203.968	43%	----- -
SENTENCIAS	44.400	0.26%	0.6%
SENTENCIAS CONDENATORIAS	36.444	0.21%	0.5%

Fuente: Consejo Superior de la Judicatura

De esta noticia “*criminis*” parte el proceso penal, sea una denuncia formulada, querrela u oficiosamente. El maestro Mauricio Rubio hace una representación de un proceso penal en Colombia simplificado, pues, la realidad es mucho más compleja, hace la salvedad de apartarse “de la noción, relativamente difundida en el ámbito

penal colombiano, de que la existencia de un delito solo queda clara en el momento en que dicho delito ha sido condenado judicialmente”⁷⁶

La explicación que da de los nodos en el gráfico lleva intrínseca la idea de los cientos de crímenes sin sumario. Así, en el nodo 1 se presenta un primer filtro: la denuncia, los delitos de los que no se tenga noticia nunca serán investigados. En el segundo nodo”se define si un determinado incidente penal entra, mediante la apertura de una investigación formal, o sumario, a lo que se puede considerar el sistema penal propiamente dicho”⁷⁷ la resolución de acusación proferida por el fiscal constituye el nodo 3, significa que el delito en cuestión, si merece ser juzgado se el correrá traslado de la acusación a los juzgados penales para que se siga la etapa de juicio correspondiente al nodo 4 del gráfico, en al cual se emitirá una sentencia condenatoria o absolutoria. Estos nodos de que habla el investigador Rubio constituyen unos filtros, de manera que en la medida en que se avanza en las diferentes etapas del proceso, se reducen significativamente los delitos. También, para esta situación presenta un gráfico, útil para entender la existencia de la “pirámide de la litigiosidad” penal. Véase el gráfico 26

Para los delitos contra el patrimonio económico, título que interesa en esta investigación por pertenecer el hurto de automotores a este grupo de delitos, se presenta una atención restringida fuertemente por parte del sistema penal, siendo estos los más predominantes a nivel de la criminalidad real; en términos del investigador Rubio, “el filtro establecido por el sistema penal para atender procesos a partir de su etapa sumarial tiene que ver no sólo con el número total de procesos atendidos sino con su composición por títulos del código. Dicho en otros términos la

⁷⁶ UPRIMNY YEPES, Op. cit., p. 486.

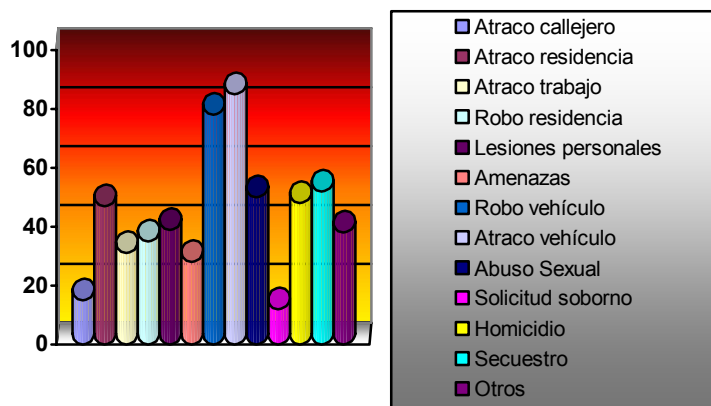
⁷⁷ Ibid., p. 487.

pirámide de litigiosidad penal, en su magnitud y en su perfil, depende en forma sustancial del tipo de infracción.»⁷⁸

La proporción de los delitos que se denuncian puede decirse, no depende de la gravedad de estos, ocurre que conductas como el hurto de automóviles presenta una tasa más alta que las denuncias de delitos tales como el secuestro, el homicidio, lo cual sugiere que esta denuncia como es requisito para cobrar el seguro del automotor, la motivación a denunciar obedece a razones netamente económicas, atendiendo este factor, las cifras de hurto de automotor pueden resultar muy cercanas a la realidad.

El delito más denunciado en cifras porcentuales, de acuerdo a la encuesta sobre seguridad ciudadana realizada en el marco del proyecto de investigación de el Caleidoscopio de las Justicias en Colombia, es el atraco a vehículo, que sobrepasa el 80% entre los delitos denunciados, le sigue el hurto de automotores, en un 78% aproximadamente y en tercer lugar el secuestro que supera un poco el 50%, los demás delitos no sobrepasan el 50 % de las denuncias. Véase gráfico 25.

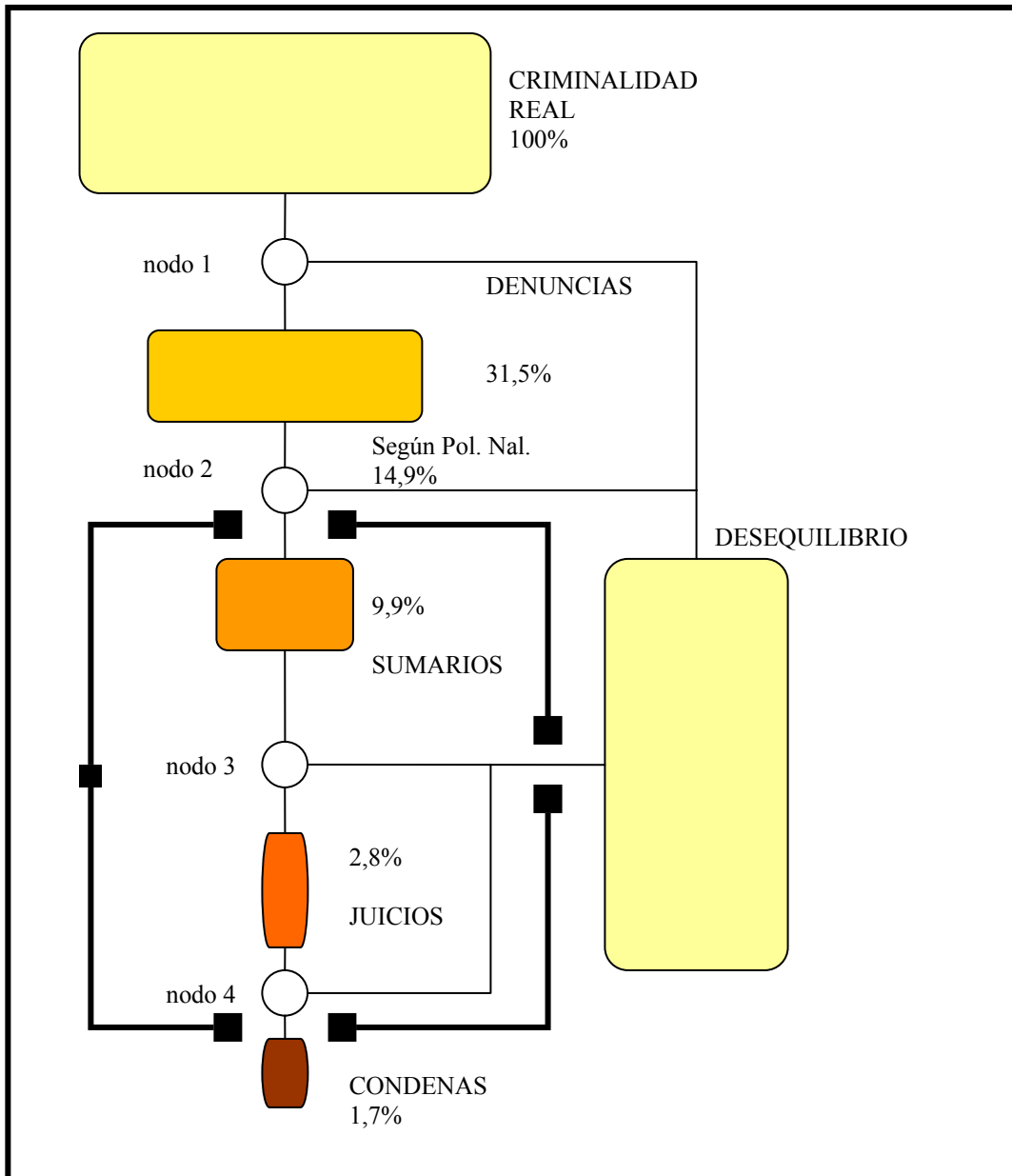
Gráfico 25. Proporción de Delitos Denunciados. Cifras Porcentuales



Fuente: El Caleidoscopio de las Justicias en Colombia

⁷⁸ Ibid., p.490.

Gráfico 26. Procesos penales en Colombia, 1994-1995.



Fuente. El Caleidoscopio de las Justicias en Colombia.

Dato significativo se aprecia en el porcentaje final de las condenas, el 1,7% de 100%, que sería la base de la pirámide, implica que menos del 2% de los delitos que se cometen en Colombia reciben sentencia condenatoria.

Gráfico 27. Pirámide litigiosa penal



Fuente: El Autor

En la interpretación que hace Rubio de los porcentajes, solo al tercera parte de los delitos llega a conocimiento de las autoridades, la tercera parte de las denuncias se investiga formalmente, los sumarios representan el 10% de los delitos cometidos y la tercera parte de las denuncias. De estos sumarios, uno de cada tres llega al juicio, y respecto a los juicios un poco más de la mitad (60%) termina en condena. La impunidad en el país en de porcentajes sobre pasa el 95%, cifra alarmante.

De suerte para este estudio, el hurto de automotores, puede pensarse se registra de manera más confiable que cualquier otro delito contra el patrimonio económico, a juzgar por el valor económico que suponen y la pretensión de ser recuperados por el

lesionado, conlleva denunciar el incidente, no obstante este delito se ha incrementado, dejando de lado conjetura alguna de que el denunciar la comisión del delito, ponerlos al conocimiento de las autoridades, incidan en la reducción de las tasas de criminalidad. Se advierte por el contrario la denuncia de los crímenes y la ineficacia de su resultado es una motivación para el delincuente, pues, es una situación que salta a la vista.

La confiabilidad en las cifras de las denuncias de delitos reportadas por la POLNAL queda en entre dicho ante los cálculos que reportan la encuesta de hogares, cuya discrepancia denota que la POLNAL subestima las denuncias, lo cual puede deberse al recurso humano dedicado a esta tarea, o la baja cuantía que representa una denuncia, en el caso de los delitos contra el patrimonio económico. De todas maneras este estudio requiere el empleo de estadísticas, de hecho queda la incertidumbre de la certeza de la información. Pero, han de tenerse como referencia en este estudio.

En cuanto a las razones de las víctimas de cualquier delito para no denunciar el incidente, aun cuando sea considerado grave, es en primer lugar el no conocer a los culpables; el temor a las represalias, alcanza un 6,3 % de los casos, como una razón para no denunciar.

4.1 LA IMPUNIDAD DE ORIGEN JUDICIAL

Pretender que los problemas de criminalidad sean resueltos por el aparato penal del Estado, es incompresible, cuando existen otros mecanismos, de control, pues, éste es el último al que se debe apelar para ejercer control sobre las personas y sus conductas

antijurídicas, se habla de la “ultima ratio”, la última razón a utilizar, cuando los otros mecanismos de control indiscutiblemente no funcionan.

Al desequilibrio social se le atribuye en buena medida la generación de hechos punibles, la falta de empleo, de recursos, de salarios, implican subdesarrollo y pobreza, entonces necesariamente combatir el delito, requiere también una lucha contra esa desproporción social en la distribución de los recursos. “Los estudios de ILANUD en América Latina indican que el aparato de justicia va en proporción inversa al desarrollo. Entre más grande es el aparato de justicia, hay más delincuencia, más impunidad, mayor número de presos y mayor cantidad de presos sin condena; donde existe un aparato de justicia casi imperceptible hay un gran desarrollo social, equilibrio en lo económico, ingreso per cápita apropiado, poca delincuencia e impunidad, pocos presos y éstos están condenados”⁷⁹

Tras muchos intentos fallidos los gobernantes de Colombia han intentado erradicar la pobreza y miseria, que, como dice Salamanca producen corrupción y delincuencia; pero partiendo de la idea de la corrupción de aquellos funcionarios que saquean el erario público, se tiene que debe empezarse por atacarse ésta corrupción de la clase dirigente que en los últimos años se ha acentuado y ha sido motivo de innumerables escándalos, en los que se han visto involucrados presidentes de la república como es el caso del expresidente Ernesto Samper.

La actividad de la justicia es difícil de medir en términos de porcentaje máxime si se trata de las mencionadas cifras, que poca credibilidad, es lo que produce su análisis, pues los compiladores de esta información como anteriormente se dijo, están sujetos a manejar criterios muchas veces para medir su operatividad como es el caso de la POLNAL, también es posible, que no se le puedan aplicar medidas numéricas a estas actividades, por ejemplo si se va a medir la eficiencia de la justicia penal en

⁷⁹ SALAMANCA CORREA. Op. cit., p.37.

Colombia, por las sentencias condenatorias que se emitan, las cifras no representan la realidad, se cita a continuación una comparación realizada por Salamanca de cuatro versiones con resultados diferentes acerca de la impunidad en Colombia:

1. Un estudio presentado por el ex ministro Nestor Humberto Martínez, a las Naciones Unidas, denominado *Productividad Social de la nueva política del gasto judicial*; arroja una criminalidad oculta de 80%, una criminalidad aparente de 20%, y sentencias condenatorias de 0.5% , para demostrar que la impunidad en Colombia es de 99,5%
2. En documento presentado por el Consejo Superior de la Judicatura en el año de 1996, titulado *Modelo explicativo del ciclo de criminalidad en Colombia*, habla de una criminalidad oculta de 74%, la criminalidad aparente fue dividida en dos una que llega a la autoridad de policía y no pasa de allí y otra que llega a la autoridad judicial, las cuales suman 26% de esa criminalidad aparente, el 14% llega a juicio y 5% son sentencias condenatorias, es decir que la impunidad alcanza una cifra del 95%
3. Una tercera estadística de la que habla Salamanca fue la presentada por Armando Montenegro, presidente de ese entonces de la ANIF, en documento titulado *Justicia y desarrollo económico*, que arroja una criminalidad oculta de 80%, y la criminalidad aparente de 20%, del cual 14% va a prescripción, 6% llega a sentencia, 3% a sentencia condenatoria, por ello la impunidad es del 97%.

4. Corresponde la cita de un estudio realizado por la Fiscalía que tiene en cuenta los procedimientos tradicionales, desde el punto de vista procesal penal, la eficacia radica en llegar a resoluciones de acusación, a donde llega un 5,6%, que significaría una impunidad de 94,3%, pero como además se presentan casos de sentencias anticipadas y las audiencias especiales, que se asimilan a verdaderas sentencias desde el punto de vista judicial, puesto que definen el fondo del problema penal, el índice de resoluciones de acusación en este sentido es mucho menor, es de 9% y la impunidad desciende a 91%, además la Fiscalía plantea que las demás acciones judiciales aun cuando impliquen sentencia, de igual forma se está impartiendo justicia, porque no necesariamente el proceso penal tiene que terminar en sentencias, hay otras maneras en las que puede terminar, por ejemplo, por preclusión, cesación de procedimiento, cierre parcial de investigación o sentencia absolutoria, por esta razón la acción del aparato penal asciende al 20% y por consiguiente la impunidad desciende al 80%. Cifra que se baja más si se tienen en cuenta los términos procesales, que no deben sumarse como impunidad, así las cosas la impunidad descendería a un 60%.

La poca credibilidad que generan las cifras no sugieren que el aparato de justicia no tenga fallas graves, pero no es el único responsable de la impunidad en Colombia, la crisis de impunidad responde en gran parte a la corrupción de los dirigentes. La falta de credibilidad en el Estado, crea una atmósfera de descontento con la labor que sus dirigentes desempeñan, no se confía en las instituciones, por lo cual los delitos no se denuncian, pero hay otras razones que se estudiarán más adelante.

La impunidad de origen judicial, analiza Vladimiro Naranjo en su discurso *La impunidad como fuente de inseguridad*, es en parte responsabilidad de los abogados, que con sus triquiñuelas contribuyen al fenómeno, pues “apelan a todo tipo de

argucias leguleyescas, de tinterilladas, como se dice popularmente en el medio, de maniobras sutiles y perversas”⁸⁰, con el fin de lograr que sus defendidos se queden sin castigo y así gocen de impunidad. Este en realidad es el papel que desempeñan los abogados defensores de los delincuentes, cuando logran su cometido, lo cual causa un gran daño social, afirma finalmente Naranjo.

Este autor hace una distinción entre lo que puede ser la impunidad de hecho y la impunidad de derecho que se avocarán a continuación.

4.1.1 La impunidad de hecho. Esta clase de impunidad ha de entenderse como aquella que “proviene de no haberse descubierto el delito o su autor, de no haberse probado la criminalidad, la delincuencia del acusado, por haberse sustraído a la persecución el delincuente mediante la fuga o la ocultación y aun por haberse desfigurado de manera que se torne casi imposible su identificación.”⁸¹

Son comunes todas estas circunstancias mencionadas, pues no surte ningún efecto denunciar, por ejemplo, el daño causado a un vehículo por un grupo de jóvenes que se desplaza por la vía pública, y con la intención que se requiere para que se configure el dolo, rompen un vidrio de una de sus ventanas, o le deterioran la pintura; en el lugar de los hechos habían transeúntes que o no vieron nada, o si vieron no conocen a los actores, muy seguramente el propietario del vehículo, reparará los daños que le causaron y tomará la precaución de no volver a dejar el automóvil en la calle, fuera del alcance de su vigilancia.

⁸⁰I. SALAMANCA CORREA y otros, Op. cit., p.26.

⁸¹ SALAMANCA CORREA y otros, Op. cit., p.26.

Muchas veces ocurre que la conducta punible no se denuncie, por que haya sido realizada por una persona a la que se quiere proteger, sea, un pariente allegado, u otras las razones que lo muevan, como el temor o vínculos afectivos, como el caso de la madre que ha sabiendas del acceso carnal violento del que fuere victima su hija por el padrastro, calla el hecho punible y deplorable

4.1.2 La impunidad de Derecho. Esta clase de impunidad es la que “procede de la actuación irregular del juez o bien, como se ha dicho, por dejar prescribir la acción criminal, o por apelar a presuntos vicios formales para abstenerse de proferir sentencia condenatoria, o por la imposición de penas irrisorias, desproporcionadas con la magnitud del delito comprobado.”⁸²

Al igual que la impunidad de hecho es frecuente, e incluso se cree de manera generalizada que la impunidad se debe a la morosidad de los jueces, pues su falta de compromiso con la administración cabal de justicia tiene esa grave consecuencia. Pero no puede afirmarse de todos los jueces; hay quienes ejercen su labor con entrega y dedicación. Pero cuando uno de los problemas radica en la prescripción de la acción criminal, ha de ser una luz para contrarrestar la impunidad, que se modificara la normatividad procesal en este sentido, y aunque se habla de que la prescripción de la acción criminal es una especie de sanción para el Estado, por que este debe ser eficiente, lo cierto es que a quien se castiga es a la victima del crimen, que ve pasar el tiempo y el Estado pierde esa potestad de castigar a quien lo lesionó, mientras el delincuente goza de libertad.

Los funcionarios de la rama judicial y el ente acusador deben encaminar sus esfuerzos en el recaudo de las pruebas en un tiempo mas que prudencial, para que esta no se

⁸² Ibid., p.26.

borre, por ejemplo, para la toma de un testimonio en la actualidad pueden transcurrir años, de manera que cuando el funcionario quiera discernir en lo que es verdad y falsedad, el recuerdo se ha perdido; también debe procurarse el cumplimiento estricto de los términos, que se sigan las normas adjetivas en todo su sentido literal, pero se extienden los procesos por años.

4.1.3 Otros orígenes de la impunidad. El problema de la impunidad no solo encuentra su desencadenamiento en el aparato de justicia, pues en cierta forma es remediable, si se toman medidas en donde jueces y abogados se comprometan verdaderamente con la tarea de impartir justicia, “dar a cada cual lo que merece”, pero cuando surge la impunidad por la negligencia, por ejemplo, difícil es obligar al ciudadano común a ser solidario o a comprometerse, cuando el asunto no es de su interés, aunque la ley lo consagra. Son varias las razones que propician la impunidad, Vladimiro Naranjo afirma que es culpa de todos, en los casos de negligencia, por temor, por escepticismo, o por simple falta de solidaridad social, las personas se abstienen de denunciar un delito. Típico caso en la actualidad es el secuestro, la familia del secuestrado en su afán de protegerlo, no reportan el delito a las autoridades, pues temen por la vida de su ser querido, y es lo que aprovechan los malhechores.

Una buena ilustración hace el tratadista Vladimiro Naranjo de los diversos orígenes de la impunidad en Colombia: el no cumplimiento de los deberes oficiales por parte de los servidores públicos, crea impunidad, ejemplifica esta situación con el derecho de petición que no es resuelto; la prevalencia del interés particular sobre el interés general, por ejemplo, las adjudicación de las licitaciones en materia de comunicaciones, y como se adaptan los concursos; los vicios clientelistas de los partidos políticos que generan corrupción y que nadie sanciona, por ejemplo el auspicio económico a un candidato a cambio de un favor del Estado; la expedición de

normas legales que obedecen a intereses políticos o personales, o ambas cosas, por ejemplo la ley de extinción de dominio en cuanto a su vigencia. Este autor considera que esto es impunidad, no es penal, ni judicial, es impunidad del Congreso de la República.⁸³

Todas estas situaciones contribuyen a la impunidad, los delincuentes conocen este círculo vicioso, no son perseguidos, o bien la gente afectada no los denuncia, se puede seguir delinquiendo, la justicia es lenta, en fin, si son aprehendidos quedan libres en cualquier momento, la ley es flexible, permite la prolongación de los procesos penales, bajo estas circunstancias no podrá disminuir la impunidad.

4.2 DETERMINACIÓN CAUSAL DE LA IMPUNIDAD EN EL HURTO DE AUTOMOTORES EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA

Para lograr determinar las causas de la impunidad en el delito de hurto de automotor en La Guajira, vale remontarse al análisis de su estructura social; pues aunque el problema pareciera reducirse a la base económica (infraestructura), por tratarse de un delito contra el patrimonio económico, es más complejo; el desarrollo político jurídico, filosófico, artístico, etc., que descansan en el desarrollo económico (superestructura), pero tienen una autonomía relativa, juegan un papel preponderante.

El proceso de trabajo y las relaciones de producción habida cuenta dan de los recursos que se poseen en una sociedad determinada. La Guajira recordada por la histórica bonanza de la marihuana, en la década de los setenta y ochenta, es un territorio con recursos inaccesibles para el común de los pobladores, puesto que estos

⁸³ Ibid., p.41 y 42

por tratarse de minerales, en el suelo, subsuelo y plataforma marina, pertenecen al Estado (carbón mineral, gas natural), la sal marina es de explotación artesanal, base de la economía de la población indígena de Manaure afortunadamente la explotación de la mina de carbón del Cerrejón, trajo consigo generación de empleo, hacia principios de los años ochentas, pues la bonanza de la marihuana venía en descenso, había más empobrecimiento y nuevas prácticas culturales en torno a la demostración de poder -de los nuevos ricos- basadas en venganzas, que podrían desencadenar en el exterminio de una familia completa, o una casta Wayuú. A esto se le puede atribuir la “cultura de venganza” que hoy todavía se puede apreciar en ciertos grupos sociales, de manera que hacer justicia por cuenta propia es más eficaz que esperar por parte del Estado resultados.

La economía de la Guajira es precaria, si se mira la tierra, como medio de trabajo, en el cual se desarrolla la agricultura y la ganadería, su aridez no permite que ésta tenga importancia, como en otras zonas del país, donde las lluvias son permanentes, el clima es apto, etc., la escasez de lluvia en la región de estudio, hacen de la agricultura un juego de azar, esto en el sur, porque en la zona centro y norte, no hay ninguna clase de cultivos. La ganadería proporciona mejores beneficios, aprovechándose las fuentes fluviales, tales como el Río Cesar y el Río Ranchería, las más importantes, entonces, esta constituye el principal renglón de la economía en el sur de la Guajira. Pero ¿los pobladores del norte de que han subsistido? Se encuentra una respuesta en la actividad ilícita del contrabando, practica histórica que ha generado empleo incluso a los pobladores del sur, que no poseen la tierra, también la ganadería ovina, así como la industria pesquera, tienen su posicionamiento en la economía, entre nativos- se emplea este término para referir a los oriundos de la Guajira que no son indígenas- y Wayuú. La manufactura, reconocida por su excelente calidad en cuanto a tejidos se refiere, ocupa un escalafón importante solo para los Wayuú.

La población económicamente activa de La Guajira -de 12 años y más- suma un total de 203.992 habitantes, de los cuales 166.775 residen en las cabeceras municipales, y 37.217 obedece a habitantes de las zonas rurales; la población ocupada suma 98.122, de la cual 75.024 residen en las cabeceras municipales y el resto, 23.098 habitantes de las zonas rurales, significa que la población desocupada es de más del 50%. A este porcentaje se le debe restar la población incapacitada para trabajar de 2.268 habitantes, que no afecta la alta tasa de desempleo; de ahí que se recurra a las indudablemente injustificadas actividades ilícitas –hurto de automotor, falsedad marcaría y falsedad en documento, contrabando etc.- de esta población ocupada se dedican al oficio del hogar 46.640 habitantes; ello representa el 47%, situación que decae en un nivel de vida de necesidades insatisfechas; la población estudiantil alcanza 39.800 habitantes, de los cuales el 3% aproximadamente tiene la posibilidad de realizar estudios superiores, pero puede ocurrir desistimiento, o que laboren mientras estudian⁸⁴.

Un renglón poco importante como fuente de trabajo formal en este departamento lo constituye los empleados del Estado, sea en el campo de la educación, o en el sector público, de estos puede decirse tienen un nivel de vida aceptable. La población jubilada pensional o rentista es de 674 habitantes, cifra irrisoria; la población desocupada que buscó trabajo por primera vez suma 2.035, de los cuales 1715 residen en las cabeceras municipales y la población que busco trabajo y había trabajado antes es de 4.499 habitantes. La población inactiva económicamente es de 98.401 habitantes, sin contar con 7.467 de quienes no se obtuvo información acerca de sus actividades⁸⁵. Las fuentes de trabajo informal –comercio de mercancías de contrabando, transporte de personas no autorizado, ni regulado por autoridad competente,(en vehículos de nacionalidad venezolana por lo general) etc., - se efectúan visiblemente, sin ser amonestados; contrario a las actividades ilícitas de

⁸⁴ DANE, Encuesta Hogares Particulares, Población Censo y Demografía. ,2003, p. [www//dane.gov.co](http://www.dane.gov.co),

⁸⁵ Ibid.,p. www//dane.gov.co

tráfico y comercialización de droga, que se realiza con reserva, pues ante ésta si hay reacción de las autoridades judiciales, así como el hurto de automotor, considerando en si el apoderamiento, es decir, este no se hace a la vista de las autoridades, pero si se conocen los desguazaderos, llamados en la región “chiveras”, en donde se encuentra cantidad de repuestos de automotor, piezas importantes de vehículos, suficientes para incriminar a los propietarios de estos sitios, pero éstas siguen funcionando normalmente como talleres de mecánica automotriz, lo cual resulta para muchos, un negocio sin dificultades, lo que atrae adeptos. Los jóvenes incursionan rápidamente en el oficio, especialmente cuando ya han cursado el bachillerato y no tienen la posibilidad de ingresar a la universidad, o aprender algún oficio que implique costos. Esta situación se presenta en las localidades del sur de la península: San Juan del Cesar, Barrancas, El Molino, Villanueva, etc.

Los procesos de producción económica en la Guajira están determinados en las diferentes clases de procesos de trabajos mencionados, en los cuales desafortunadamente se cuenta el hurto de automotor, el cual recobra importancia, en tanto que los ingresos provenientes de esta actividad resultan significativos; se maneja toda una industria alrededor de este ilícito, pues se comercializan las autopartes como usados, se ensamblan autos estrellados o averiados en accidentes de tránsito, permite el cobro de los seguros por pérdida,, además la especialidad de regrabar los números de identificación en motor y chasis –arte de pocos- mantiene en permanente actividad a muchos de los talleres de “mecánica”, que más que ello son el lugar de desvalijamiento, y las autoridades policivas no lo ignoran. En los operativos de rutina que realiza este cuerpo, no se ha dado un desmantelamiento eficaz de las redes de “haladores”, personas en las que se aprecia comúnmente un crecimiento económico, en corto tiempo, exhibiendo ostentosos vehículos. ¿Este enriquecimiento ilícito por quien es investigado en la Guajira? La Dirección de Tránsito y Circulación de la Guajira no ha tomado cartas en el asunto, pues la consensualidad en el contrato

de compra-venta de bienes muebles y la falta de un registro de parque automotor de nacionalidad venezolana en el departamento, permiten la evasión de impuesto.

¿Cuál es la actitud asumida por un padre, ante el conocimiento que tiene de la participación de su hijo en la actividad ilícita de hurto de automotor? He aquí el ingrediente del factor cultural. La cultura denota una suma total de creencias y rasgos de comportamiento aprendidos por los miembros de una sociedad particular⁸⁶. Es tan acentuada la aceptación de la actividad ilícita de hurto de automotores en algunos sectores de la sociedad, que se viene desarrollando por más de tres décadas (ver primer capítulo), que se ha constituido en fuente de sustento de muchas familias, para las cuales no representa ilicitud, difícil resulta para un padre con pocos ingresos, cuestionar la actividad de “halador” del hijo que lo solventa y menos aun en el caso de no ser directamente él quien consume el delito, sino participe en alguna de las etapas posteriores como desvalijarlo, o regrabar numeración de identificación, etc., la visión que se tiene es la de un trabajo que proporciona el dinero para cubrir necesidades. Otras circunstancias se presentan, por ejemplo, realizar estas actividades ilícitas de manera ocasional, para quien las ha ejecutado no representa haber participado en el delito de hurto de automotor por no ser reiterada la acción. Estas concepciones ideológicas han permitido la consolidación del punible, además de la falta de denuncia por parte de la comunidad que tiene conocimiento, incluso en el momento en que se ejecuta el desvalijamiento de un vehículo, en una de las llamadas “chiveras”, muchos curiosos asisten a estos lugares para ver como se regraban los números y conocer un poco de esta labor.

En torno al hurto de automotor se urde un tejido complejo, en cuanto no se denuncia a los “haladores” por diversas razones, como la de ser un conocido, un vecino, un

⁸⁶ IBARRA R., Adolfo H. Socio-Antropología. San José de Cúcuta: Universidad Francisco de Paula Santander, 1995, p.133.

miembro de la familia, etc., por un lado; por otro lado, existe una demanda de repuestos y piezas fundamentales de automotor, que incentiva el hurto, así como la venta de automotores por sus propios dueños, para hacer efectivo el seguro por pérdida, modalidad que para los pobladores de la región no constituye hurto. Entonces se maneja un sistema de oferta y demanda dinámico.

La Guajira, presenta, como se ha referido en éste estudio, una característica especial respecto del parque automotor, que la diferencia de los demás departamentos del país, incluso de Norte de Santander, pues, en este último, los vehículos de nacionalidad venezolana, hacen presencia solo en la ciudad de Cúcuta, y el paso de estos es restringido hasta antes de la ciudad de Pamplona, ubicada sobre la ruta que comunica con el departamento de Santander; lo que no pasa en la Guajira, pues el tránsito vehicular de automotores de procedencia venezolana no está restringido en ningún sector del departamento; es más, es en el Cesar donde se obstaculiza el ingreso de estos vehículos en el municipio de la Paz, primera población que se encuentra una vez se termina el territorio de la Guajira. De manera que los guajiros gozan de la libertad de transitar por todo el departamento, en estos vehículos. Como la mayoría de los automotores que circulan en la Guajira son de origen venezolano, según afirmaciones hechas en Acuerdo expedido el trece (13) de febrero de 2003, por el gobernador de turno Hernando Deluque Freyle, esto ha generado dificultades de seguridad por ausencia de registro y debida identificación; dificultades de seguridad en la posesión y/o propiedad y dificultades en las normales relaciones entre los dos países hermanos. (Ver anexo B).

Todo indica que esa falta de control por parte de las autoridades, permite a los pobladores de la Guajira poseer un automotor venezolano, sobre el cual no hay registros, y a su vez facilita, como se mencionó en el capítulo 2 en las modalidades delictivas respecto del hurto de automotores, que un vehículo nacional lleve placas

venezolanas, y pase inadvertido, sea objeto de comercialización deliberadamente, cuando en realidad es un vehículo hurtado.

Estas costumbres de tenencia y comercialización de vehículos de nacionalidad venezolana, que no dejan de ser irregulares, pese a que se han reglamentado especialmente; son la principal causa de impunidad en el hurto de automotor, pues, pareciera que el legislador ha tratado de proteger esa posesión de vehículos venezolanos en la Guajira sin importar su procedencia, y no se ha detenido a analizar que por ser permisivos en este aspecto, también se deja la puerta abierta a aquellos que se aprovechan de las circunstancias, pero para fines perversos; porque ese mercado tan apetecido de vehículos venezolanos, por los precios, salta a la vista, que si fueran de procedencia lícita, no fueran tan cómodos. Entonces si de enumerar se trata, unas causales de impunidad en el hurto de automotores, la primera causa sería: **La permisividad de la posesión de vehículos venezolanos**, sin importar su procedencia.

Últimamente se han realizado esfuerzos notables, aunque no estén destinados a contrarrestar la impunidad en el hurto de automotores, o bajar los índices del delito; probablemente tenga incidencia en estos asuntos. Se trata de la Internación, cuyo objeto está exclusivamente encaminado a la captación del impuesto de rodamiento para vehículos venezolanos; que muy seguramente evitará en gran parte, una vez registrados, sino la totalidad de los vehículos de nacionalidad venezolana, la mayoría, aquellas modalidades consistente en convertir el vehículo colombiano a venezolano, modalidad rentable, de uso común, pues las autoridades de Tránsito no juegan ningún papel preponderante, como se observó en la encuesta realizada a usuarios de la Dirección de Tránsito.

Una segunda causal de impunidad, trata de la **actitud asumida por los pobladores** guajiros ante el flagelo del hurto de automotores, que se deduce de la encuesta realizada a usuarios de la Dirección de Tránsito, pues los datos arrojados respecto de la omisión de denuncias es del 44%; estimación que resulta alarmante, pues, la Guajira es un departamento cuya población total es comparable con la de la ciudad de Bucaramanga, 558.748 habitantes aproximadamente, superándola por la cantidad de 50.098 habitantes,⁸⁷ quiere decir ello que 223.806 personas no denunciarían a los autores del delito de hurto de automotores, por razones diversas, como se hizo mención, entre las cuales puede figurar el hecho de que sea un amigo, pues, los pueblos de la Guajira son pequeños, Riohacha alcanza una población de 122.000 habitantes aproximadamente, siendo la capital y la ciudad más poblada, además, ocurre algo especial en la Guajira, tal vez se deba a la población en términos de cantidad, o a la idiosincrasia de la región, los grupos familiares son identificables, reconocidos en los distintos municipios, así, por ejemplo; unos grupos familiares tradicionales en el municipio de Villanueva son los Abuchaibe, por ser políticos destacados, los Dangond, o los Romero, etc. en San Juan del Cesar, la familia Fragozo, Los Ariza, o los Daza, etc.; en Riohacha, los Pimientas etc. Y así sucesivamente en cada población; es de anotar que por este fenómeno se puede determinar la procedencia de las personas, pues la movilización de los grupos familiares no ha sido acentuada, por supuesto hay foráneos, y muchos guajiros se han ido de esta región.

Por el método de la observación participante, se puede apreciar que la costumbre de la comercialización y posesión de vehículos venezolanos genera una actitud de aceptación por así decirlo, que el hurto si se puede realizar siempre y cuando no se trate de automotor de origen colombiano, es decir, si es de origen venezolano no se configura el hurto, o por lo menos no es sancionable, como si la frontera delimitara la antijuridicidad del delito referido. También se aprecia dentro de las acepciones

⁸⁷ [www. Senamed.edu.co/formación/senadane/poblacion.htm](http://www.Senamed.edu.co/formación/senadane/poblacion.htm)

culturales que obtener un “carro” de procedencia ilícita, conociéndose su ilicitud, no tiene importancia, porque como **no se participa en el hecho**, se tiene la creencia de que no acarrea consecuencias, lo máximo que se puede esperar es que si dado el caso se descubre la procedencia ilícita y el vehículo es decomisado, pues como se pagó un precio barato por el, el goce temporal, lo justifica; si posteriormente se priva de la posesión, ya se obtuvo un beneficio del automotor. De todas maneras se espera que el vehículo nunca sea descubierto; es lo que ocurre generalmente, por que el ingenio de los “regrabadores” de números de identificación es admirable, dando como resultado un trabajo sofisticado e imperceptible en muchos casos.

De las investigaciones que sobre hurto de automotor se han publicado son pocas, las hay en general del hurto de automotores en Colombia, de la Guajira solo se habla en las cifras estadísticas publicadas en la Revista de Criminalidad de la POLNAL. Como **no es la región más afectada por este punible** a diferencia de otras regiones del país, donde es verdaderamente significativo como es el caso de Bogotá, Medellín. Santander, Atlántico y Tolima, como anteriormente se anota. **No se ha planteado una verdadera política criminal** para contrarrestar esta clase de delitos, y desafortunadamente muchos de los vehículos hurtados en estas grandes ciudades, llegan a La Guajira a través de carteles de delincuentes, vendría ésta a ser la tercera causal de impunidad en el hurto de automotor.

Una cuarta causal de impunidad en el hurto de automotor es la **corrupción de servidores públicos**, en encuesta realizada a usuarios de la Dirección de Tránsito de Riohacha, el 36 % de los encuestados admitió haber pagado a un funcionario de esta institución para que efectuara más rápido el trámite, un 58 % admite haberse encontrado ante circunstancia de que un funcionario le pida una suma dineraria, para rebajarle una multa o efectuar un trámite, etc.; y se ha dado el evento de vehículos que examinados por las autoridades de tránsito de la Guajira y la Policía, una vez

salen de su esfera, es decir del departamento, hacia el departamento del Cesar o al departamento del Magdalena, en cuanto son revisados por las autoridades de estos, son detenidos por encontrárseles inconsistencias en su documentación o los números de identificación de motor. Lo cual sugiere que se le permitía la circulación al vehículo pese a tales anomalías, ¿será que pasaron inadvertidas? o ¿el funcionario que examinó el automotor, habida cuenta de la ilicitud de la procedencia, solicitó dinero y permitió por el pago su libre tránsito?.

4.3. FENOMENOLOGÍA DEL DELITO EN EL DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA

El objeto de esta investigación está dirigido a determinar las causales de la impunidad en el hurto de automotores, pero es importante analizar por qué surge el delito referenciado en esta región; y como se ha dicho en el análisis delincuenciales publicado por la Policía Nacional, en parte se debe a la permisividad que existe sobre el tránsito de vehículos venezolanos por el territorio de la Guajira, pues, el ingenio de los actores o sujetos activos del hurto, no desaprovecha esta circunstancia, para concertar modalidades del punible que le permiten comercializar el automotor hurtado, y evadir la acción judicial, entonces el medio social hace su aporte. Pero lo más ignominioso de este análisis, es la edad de los actores del delito de hurto de automotor; porque si la Policía sugiere una política de frontera entre los dos países, más que ello se requiere una política donde se tenga en cuenta al adolescente, donde este pueda participar de las actividades sociales normales que debe desarrollar un joven.

La cultura de los habitantes de la Guajira, podría decirse, tiene dos connotaciones distintas, dadas una por la cultura indígena Wayuú, ubicada en el norte y centro del departamento en su mayoría, y con poca importancia en el sur, en la jurisdicción del

municipio de Barrancas y la zona aledaña a la mina del Cerrejón, también se encuentran otras agrupaciones indígenas en las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, en el sur del departamento, que cobija los municipios de San Juan del Cesar, el Molino, Villanueva, Urumita, y corregimientos aledaños. La otra por la población nativa, que no es indígena, que ocupan el sur, centro y en pequeña proporción, se encuentran en el norte de la península; cada grupo con sus costumbres arraigadas, los Wayuú, de una riqueza cultural histórica, con lengua propia, el Wayuunaiky, de la familia lingüística Arawak; sin fronteras; además de las labores de explotación de sal en Manaure, la ganadería y el comercio de sus tejidos elaborados a mano (chinchorros, mantas, güaireñas, mochilas, aperos, etc.) se han dedicado al contrabando de mercancías, de vehículos, -cuando el tratamiento que se le daba a los vehículos que ingresaban de Venezuela era de contrabando-; también se dedican como lo corrobora el análisis delincencial aportado por la policía, a escoltar los camiones que ingresan los cargamentos de productos químicos de uso restringido, armamentos, etc.; bien armados, pues, se han caracterizado por poseer armas de distintos calibres, lo que se ha vuelto una costumbre entre ellos, especialmente los indígenas de alto rango dentro de su casta; son propietarios de embarcaciones empleadas para traer mercancías de contrabando de las Antillas Menores y para traficar narcóticos; y forman parte fundamental del manejo del comercio en Maicao.

Las fuentes de empleo son limitadas en extrema proporción; La mina de carbón del Cerrejón, en los últimos años ha disminuido su personal, los despidos masivos no se han hecho esperar, derivado de las malas administraciones y la cesión de la explotación a transnacional.

Con este panorama de la escasez de fuentes de trabajo, sobreviene la pobreza, flagelo de dimensión inmensurable. Es aquí donde la juventud hace su participación en la economía, muchos siguen el camino delincencial, pues el dinero es rápido, y en

corto tiempo significativo, y como las redes delincuenciales ya están constituidas, fácil es ingresar a ellas, ascienden dentro de las bandas, haciéndose respetar dentro del mundo del hampa, muchos terminan muertos, pues la peligrosidad de estas actividades ilícitas es indiscutible, especialmente en estos momentos, en que los grupos de autodefensas han llegado a la zona a hacer “limpiezas sociales”.

La pobreza destruye los tejidos de la sociedad e impide cualquier construcción social que vaya más allá de la pura supervivencia. La generación de pobreza es un fenómeno mundial: mientras en 1991 había en el mundo mil millones de pobres, al cierre de 2001 la cifra casi se triplicó, al llegar a 2.800 millones de personas que viven con menos de dos dólares diarios. De éstos, cerca de 1.200 millones están en situación de indigencia, con menos de un dólar al día. En Colombia, que tuvo una de las recesiones más intensas de América latina, fue significativo el derrumbe del empleo en la generación de más pobreza, pues entre 1997 y 2000 la proporción de desempleado, pasó de 12% a 20%. En solo cuatro años, el ingreso per cápita cayó de 2.200 dólares a 1720 y el pago de las amortizaciones e intereses de la deuda externa copa con la mitad del presupuesto nacional, actualmente 25 millones de colombianos viven en la pobreza y 7,5 millones en la miseria. Casi el 30 % de los niños colombianos en edad escolar sufre desnutrición, por lo que, de cada 100 de ellos, 8 pesan menos de lo que deberían pesar y 15 tienen retardo en el crecimiento. Los capitales que podrían generar empleo se fugan del país: 4.500 millones de dólares han sido sacados por empresarios colombianos, hacia Estados Unidos. La pobreza es un fenómeno estructural que dificulta enormemente la construcción de las nociones de convivencia y seguridad ciudadanas.⁸⁸

El desempleo y la aguda situación económica, son generadores de delincuencia, puesto que, la insatisfacción de las necesidades básicas, ocasionan un estado de

⁸⁸ REVISTA CRIMINALIDAD No. 43, Policía Nacional, año 2001

desesperanza, de manera que fácilmente los jóvenes infringen la ley en ocasión de obtener lucro para suplir sus necesidades. La delincuencia juvenil en la Guajira oscila entre las edades de 12 a 16 años, y desde estas edades, cometen el ilícito de hurto de automotor, pero más que insatisfacciones de necesidades, hay un deterioro de los valores, que propician el enriquecimiento fácil, ilícito y rápido, que han venido sustituyendo los medios legales de obtener los recursos económicos. Este enriquecimiento ilícito, naturalmente trasgrede los derechos relacionados con el patrimonio económico.

El hurto de automotores, genera ganancias significativas, pues son de los bienes muebles, los automotores, que en el mercado tienen los más altos precios, estructurándose la delincuencia de fondo económico; que convierte este delito en oficio, de ahí que se conformen las bandas poderosas, comunes en la Guajira. Es de resaltar que en los últimos años se han desmantelado muchas, gracias a la labor adelantada por la Policía Nacional, pero no ha sido suficiente para disminuir los índices del hurto, que ha tenido un incremento anual importante, en 1998 de 43 vehículos hurtados que se presentaron en año anterior ascendió a 77, en 1999 a 142 vehículos, en el año 2000 subió la cifra a 252, en el año 2001 a 330 vehículos y tuvo un descenso en el año 2002 a 276 vehículos. La comparación no se puede hacer respecto del año 2003, por que aun no se ha procesado la información, ni publicado la estadística en la Revista Criminalidad. Esta actividad delictiva, como ha resultado tan lucrativa a la luz de los jóvenes, lamentablemente surgen nuevos grupos organizados, que continúan la reprochable labor, convirtiéndose en un problema de nunca acabar.

5. CONCLUSIONES

La impunidad, puede considerarse como uno de los más graves ingredientes de la injusticia, enfrentarla implica una reforma del aparato de justicia, más que modificar y derogar las normas constantemente, pues, ello no es más que una solución rápida, fácil y poco eficaz. Agudizar las penas ha llevado a pensar al legislador, que reduce las tasas de criminalidad; pero a los infractores de la norma poco les importa la duración de la pena, porque al planear el delito y ejecutarlo, asumen el riesgo, lo último que se piensa es en ser condenado, y en parte tienen la razón; las diferencias en las cifras de las denuncias respecto de las sentencias condenatorias lo confirman. La capacidad de castigar del Estado colombiano pareciera perderse, lo que conlleva a una desconfianza generalizada en las instituciones oficiales, e inseguridad frente a la administración de justicia.

El Estado y sus estamentos se esfuerzan notablemente en combatir la delincuencia organizada – grupos armados al margen de la ley (guerrilla, paramilitares) y al narcotráfico – pero no son estos los flagelos que más índices de violencia y criminalidad arrojan, pareciera absurdo, pero la gran parte de los crímenes en Colombia, tienen sus fuentes en episodios comunes y triviales, los homicidios en accidentes de tránsito por ejemplo, superaron la tasa del terrorismo en el año 2001, aproximadamente tres veces más, homicidio en accidentes de tránsito tuvo una frecuencia de 4.993, el terrorismo, una frecuencia de 1172, según estadística revelada por la Policía Nacional en la Revista Criminalidad. La población civil está armada, por esta razón el homicidio común y las lesiones comunes son los delitos de mayor frecuencia en los últimos años, con notable diferencia en cuanto a otros delitos de impacto social. Sugiere ello que las políticas del Estado deben cambiar su rumbo y darle prioridad a los delitos de mayor ocurrencia, pues los delitos atroces han

acaparado la atención tanto del Estado como de la ciudadanía, y no es que no lo merezcan, pero la tendencia de seguir los modelos y exigencias de los países europeos y de Estados Unidos, centra las políticas en temas como el Derecho Internacional Humanitario y al furor que en la actualidad se le ha dado al terrorismo, más por protagonismo e intereses, que por una verdadera identidad con la causa. Por lo menos la lucha debe ser equilibrada; así como se lucha contra el crimen organizado, que también se luche contra los homicidios y la violencia perpetrados por la delincuencia común.

La impunidad en la Guajira tiene diversos matices, unos por la tan comentada morosidad de la administración de justicia, también por la insolidaridad ciudadana, por el miedo de denunciar por las posibles represalias que pueda tomar el sujeto activo, etc., pero una particularidad en cuanto al hurto de automotor es el ser una región fronteriza, puesto que es una zona de libre tránsito entre los dos países Colombia y Venezuela, es decir, que en principio los vehículos ingresan al territorio de uno y otro país sin restricción alguna hasta cierto punto y de allí en adelante se solicita un permiso especial de tránsito. Sin embargo, el control no existe exactamente en la frontera y perfectamente pueden salir y entrar vehículos hurtados. Como único requisito para la matrícula de un vehículo que ingrese de Venezuela está el pago de los gravámenes establecidos ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, lo cual provoca que vehículos hurtados en el vecino país e ingresados a Colombia, sean “legalizados” con solo pagar los impuestos.

La internación temporal de vehículos, en parte ejercerá un control, de manera que los vehículos que logren registrarse con este mecanismo, serán los de procedencia lícita, se tomará un tiempo para el registro de todos los vehículos de nacionalidad venezolana, pero, se espera que sea el plazo inicial que ha dado el gobierno, año 2003

y 2004, para que se registren todos los vehículos que permanezcan en la Guajira con la nacionalidad extranjera.

La corrupción acentuada en este departamento, han permitido que el flagelo de hurto de vehículos haya alcanzado dimensiones conmensurables, también la falta de puntos de control permanentes por parte del Estado, en las carreteras y peajes, que hagan revisión exhaustiva de los carros, número de identificación y corroboren que las modificaciones realizadas a cabinas y otros, sean legales, etc.

6. RECOMENDACIONES PARA CONTRARRESTAR LA IMPUNIDAD EN EL HURTO DE AUTOMOTORES

Unas medidas que se puedan emplear a mediano y largo plazo, para reducir la impunidad en el hurto de automotores y delitos conexos, se plantean con fundamento en este estudio:

- Reforzar desde la educación básica primaria, la asignatura de Ética, encaminada a reconstruir valores, a inculcar un sentido de respeto a las normas y a las instituciones del Estado y a los derechos humanos.
- También desde la óptica de la educación, proporcionar unas bases o fundamentos jurídicos, para que hacia el futuro haya interés por conocer las normas, que permita la identificación del guajiro con la legislación nacional, y se supere el mito de que por ser una región remota, no tiene autoridad, ni ley, acepción popular, muy arraigada.
- Así, como los cultivos ilícitos se les ha buscado sustituir para recuperar la tierra y naturalmente rescatar a los campesinos que han dejado los cultivos tradicionales legales, se debe implementar un programa de generación de empleo que sustituya la práctica delictiva de hurto de automotores, que involucre a los jóvenes de la comunidad, dándosele las herramientas de aprendizaje de algún oficio, que le permita vivir dignamente.

- Combatir la corrupción drásticamente, de manera que se dificulte la falsedad en documento público, esto permitiría una mayor recuperación de vehículos hurtados, y dificultaría el comercio de los automotores con los supuestos “documentos en regla”.
- Con la entrada en rigor del Registro Único Vehicular, se facilita la recuperación de los vehículos hurtados, pero esta medida hay que fortalecerla con un trabajo de comunicación en red permanente, de tal forma, que cuando se tenga la noticia *criminis* de un hurto, se informe a todas las unidades de la Dirección de Tránsito y así, obstaculizar la movilización del automotor hurtado, como los actos posteriores –registro, regrabación, etc.
- Por último, se recomienda un número de matrícula y placa exterior del automotor personalizada e intransferible, que permita identificar al propietario con el vehículo que los porte, placa que será removible solo por personal técnico de la Dirección de Tránsito, so pena de que si es removida sin la autorización del D. T., se incurra en el delito de falsedad marcaria., esta remoción solo se haría en el evento en que se efectúe transferencia de la propiedad del bien mueble en cuestión; a persona que al igual que el primero, deberá tener un número de matrícula y una placa externa de automotor personalizada e intransferible.

En el Registro Único Vehicular aparecerá el número de esta placa externa, con los datos del propietario y la información del automotor que la portare; toda transferencia de placa de un vehículo a otro, se deberá registrar en la D. T. para que el control sea efectivo, y la información en la base de datos sea actualizada. Este número de matrícula y placa exterior personalizada e intransferible, solo podrá ser portada por un

solo automotor, una persona podrá ser titular de cuantos vehículos posea, y podrán en un momento dado, estar registrado el número de matrícula y placa exterior sin que corresponda a un automotor. Si en el Registro Único Vehicular apareciera que el número de matrícula y placa exterior no están asignadas a un vehículo, y estas estuvieran siendo portadas, se presumirá que es un vehículo hurtado, el cual se decomisaría, sin perjuicio de las demás amonestaciones legales.

- La prohibición de la venta de vehículos chatarras o dados de baja, so pena de sanción penal, implicaría la tipificación de la conducta en el Código Penal, e imposibilitaría el logro de finalidades como la reconstrucción, una de las más lucrativas en el ámbito ilícito del hurto de automotores, lográndose con ello en parte desestímulo.

7 GLOSARIO DE TÉRMINOS

Con el fin de lograr un a mayor comprensión del presente estudio y unificar el lenguaje utilizado, se ha tomado como fuente conceptual, la adaptación de términos utilizados por la actividad técnico-policial concretados por el penalista Solano Sierra⁸⁹, del “Proyecto de Manual para investigación sobre hurto y contrabando de automotores”, como también las contenidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre; así como también se han citado algunos términos del Diccionario Enciclopédico Larousse. Véase entonces el glosario respectivo:

Automotor: Dicese del aparato que ejecuta ciertos movimientos sin intervención directa de acción exterior.

Automóvil: aparatos que se mueven solos. Destinado al transporte de no más de diez personas.

“Tras algunos intentos de locomoción por carretera en coches movidos por vapor, el invento del motor de explosión por el francés Forest en 1884, aplicado en 1887 por Daimler, permitió el desarrollo de la industria del automóvil. Actualmente ésta ha llegado a un gran perfeccionamiento.”⁹⁰

Babero: Parte del guardafango; caparazón o lata que protege al motor.

Bastidor: Armazón de un automóvil con su motor y sus ruedas.

Bloque: Parte del motor donde van los cilindros y sus cámaras de refrigeración.

Carterismo: Modo de operación para sustraerle al propietario del automotor las llaves o la boleta del parqueadero, con el fin de hurtar su vehículo.

Carrocería: Es la parte visible de un automotor montada sobre un bastidor, donde van acoplados los mecanismos y este, a su vez, suspendido sobre las ruedas. Es también la estructura sostenida al chasis, apta para transportar la carga.

⁸⁹ SOLANO SIERRA, Op. cit., p. 310.

⁹⁰ GARCÍA- PELAYO Y GROSS, Ramón. Diccionario Enciclopédico Larousse. México D. F.: Ediciones Larousse, 1980. p. 113

Chasis: Armazón que sostiene el motor y la carrocería de un automóvil. Es también en el que se imprime, por la casa fabricante, según la clase de automotor, un número de identificación individual para cada vehículo.

Desvalijador: Desguazador. Sujeto que se apodera de accesorios o partes determinadas del automotor hurtado; además se encarga de desmembrar el vehículo después de cometida la acción.

Desvalijar: Quitar los accesorios o partes del automotor, antes o después de hurtado.

Eje: Línea de rotación que une los centros de una o más ruedas, ya sea que estén impulsados mecánicamente o que giren con libertad.

Equipo: Dentro del lenguaje del hampa de automotores son los documentos y placas falsificados que se le colocan a un vehículo hurtado para “ampararlo”.

Examen técnico: Es el dictamen practicado por funcionarios técnicos a los sistemas de identificación, placa, color del vehículo para establecer su originalidad o adulteración.

Gemeleo: Consiste en matricular uno o más automotores con los mismos sistemas de identificación de otro legalmente amparado.

Grabada: Es la numeración estampada sobre superficie virgen cuyos rasgos morfológicos no coinciden con los de la fábrica.

Guantera: Espacio que poseen los automotores, generalmente cerca al tablero de instrucciones, con el fin de guardar objetos y elementos, y, que en muchos vehículos va fijada la plaqueta serial.

Halador: Jalador. Sujeto activo en el apoderamiento de un automotor; es quien lo hurta.

Identificación: Son los números que posee un automotor y que lo hace diferente de los demás.

Impronta: Consiste en la acción y efecto de imprimir sobre una cinta adhesiva transparente las huellas y rasgos pertenecientes a los sistemas de identificación de un automotor.

Intermediario: Persona que ofrece sus servicios a los “propietarios víctimas”, para adelantar gestiones por su cuenta tendientes a la recuperación de un vehículo automotor hurtado.

Inventario: Acta que extienden las autoridades una vez se decomisa o incauta un vehículo por los motivos determinados en las leyes, haciéndose la relación de elementos y accesorios de los mismos.

Larguero: Cada uno de los paralelos que conforman el chasis

Matrícula: Es el registro de un automotor ante las autoridades de tránsito, sirve como control fiscal, para historial del vehículo y para expedir las placas que lo identifican.

Morfología: Son los rasgos característicos que presentan las numeraciones de los sistemas de identificación del automotor.

Motor: Aparato por el cual la energía suministrada por un combustible se transforma directamente en energía mecánica.

N. I. V.: “Numero de Identificación del Vehículo”; es aquel que describe un automotor con fines de identificación.

Original: Es la numeración estampada por las casas ensambladoras de automotores y, por lo tanto, no presenta variación en sus rasgos morfológicos.

Paral: Lados de la cabina donde se sostienen las puertas.

Placa: Elemento que identifica externa y privativamente a todo vehículo automotor, dotado a los matriculados legalmente.

Plaqueta: Laminilla acerada o de aluminio, donde se estampan uno o los sistemas de identificación. Es conocida como “plaqueta serial” y en la mayoría de vehículos va fijada en la guantera o cerca de ella.

Prefijo: Es la parte de la numeración que comprende los datos característicos del automotor.

Puente: Travesaño delantero de la carrocería; pasa frente el radiador sosteniéndolo por la puerta superior.

Reactivación: Consiste en la revelación de impresiones latentes en superficies metálicas, mediante el uso de agentes químicos.

Recompensa: Es el pago que se hace para la devolución o recuperación de un automotor hurtado.

Reconstrucción: Consiste en rehacer un automotor sobre el resto de otros.

Reducidor: Persona que compra elementos de un vehículo a sabiendas de su procedencia ilícita.

Regrabación: Superponer otra numeración sobre la original, por lo general con un objetivo ilícito.

Reposición: Consiste en hurtar un automotor con el objeto de suplantar otro, que ya no posee su propietario; esto es, amparan el hurtado con los documentos del perdido, estrellado, incendiado, inservible, etc.

Reten: Estaciones de servicio transitorias establecidas con el fin de controlar la salida de automotores dentro de una jurisdicción o zona.

Revisión: Acción de verificación de los sistemas de identificación de un automotor.

Señal: Es la numeración de un automotor que sirve para identificarlo.

Sufijo: Es la numeración que indica la producción consecutiva de vehículos automotores.

Superficie: Es la parte de un automotor sobre la cual van estampados o fijados los números de identificación.

Torpedo: Parte divisoria de la cabina y el motor en forma de lámina; forma parte de la cabina.

Transformación: Hacer cambios sustanciales a un automotor en su configuración interna o externa.

Travesaño: Los largueros mas cortos del chasis

* **Clases de automotores.** De acuerdo con la legislación de tránsito vigente, se refiere a las diversas presentaciones que un automotor puede tener, según, sus características y la destinación que se le de. Así se tiene la siguiente clasificación:

Automóvil: vehículo automotor destinado a transporte de no más de diez personas.

Bicicleta: vehículo de dos ruedas, alineada longitudinalmente en el plano de un bastidor que carece de motor integral y se acciona por medio de pedales.

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en número mayor de treinta.

Buseta: Vehículo automotor destinado al transporte de personas con capacidad entre veintiuno y treinta pasajeros.

Camión: Vehículo automotor destinado al transporte de carga con capacidad superior a dos toneladas.

Camioneta: Vehículo automotor destinado al transporte de carga con capacidad hasta de dos toneladas.

Camper: Vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta diez personas o tres cuartos de tonelada.

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas sin estabilidad propia.

Motoneta: Vehículo automotor de dos ruedas sin estabilidad propia, de menor cilindraje y tamaño que una motocicleta.

Mototriciclo: vehículo automotor de tres ruedas.

Remolque: vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora, a la cual no le transmite carga.

Semiremolque: Vehículo no motorizado destinado a ser halado por una unidad tractora a la que transmite parte de la carga.

Tracto-camion: Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semi-remolque o una combinación de ellos.

Triciclo: Vehículo de tres ruedas propulsado por fuerza muscular.

Vehículo agrícola: Vehículo destinado a labores agrícolas, entre éstos, los conocidos como tractores.

Vehículo Industrial: Vehículo destinado a obras industriales, incluidas las de construcción y conservación de caminos y vías.

Volqueta: Volquete. Vehículo automotor provisto de una caja que se puede vaciar por un giro sobre uno o más ejes, destinado a transportar generalmente piedras, arena, escombros, etc.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEXEÉV, A. Geografía de la Población con Fundamentos de Demografía. Bogotá: Editorial Carvajal, 1987.
- ABUCHAIBE, Manuel José. Consideraciones Jurídicas de la Internación. Riohacha: (comunicado) Gobernación de la Guajira, 2002
- CARNELUTTI, Francesco. Teoría General del Delito. Mexico D. F.: Oxford University Press, 2001.
- CÓDIGO PENAL Y DE PROCEDIMIENTO PENAL, ley 599 y 600 de 2000. Bogotá: Editorial Leyer, 2000. Compilado, concordado y anotado por ARBOLEDA VALLEJO, Mario.
- CÓDIGO CIVIL. Bogotá: Editorial Leyer Ltda, 2000. Compilado, concordado y anotado por TAFUR GONZALEZ, Alvaro.
- CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, sala de casación penal. Sentencia agosto 2 de 1993. M: P. PAEZ VELANDIA; Dídimo.
- DE SOUSA SANTOS, Boaventura y otros. El Caleidoscopio de las justicias en Colombia. Bogotá: Siglo de Hombres Editores, 2001.
- DICCIONARIO OCÉANO UNO COLOR. Barcelona: Editorial Océano, 1995. 1784 p.
- DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO LAROUSSE. México D. F.: Ediciones Larousse, 1980. 544 p.
- ENCICLOPEDIA POLICIAL, Bogotá: Ediciones Ibáñez, 1997.
- ECHANDÍA CASTILLA, Camilo. Inseguridad, Violencia y Desempleo en las Zonas Rurales. Bogotá: Universidad Externado de Colombia Fonade, 1997.
- GUHL, Ernesto. Indios y Blancos en la Guajira. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 1992.

- GUTIERREZ ANZOLA, Jorge Enrique. Violencia y Justicia. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 1962.
- IBARRA H., Adolfo H Socio-Antropología. San José de Cúcuta: Universidad Francisco de Paula Santander, 1995.
- LEMOINE, Carlos. Nosotros los Colombianos del Milenio. Santa Fe de Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 2000.
- MENDOZA TROCONIS, José Rafael y otros. La Falsedad Documental, La Estafa. Bogotá: Editorial Jurídica Bolivariana, 2000.
- MUÑOS CONDE, Francisco. Teoría General del Delito. Santa Fe de Bogotá: Editorial Temis S. A., 1999.
- NAVAS CORONA, Alejandro. Tipicidad y Derecho Penal. Bucaramanga: Sic Editorial Ltda., 2003. 104 p.
- REVISTA CRIMINALIDAD No 17. Policía Nacional. 1974.
- REVISTA CRIMINALIDAD No 41. Policía Nacional. 1998.
- REVISTA CRIMINALIDAD No 42. Policía Nacional. 1999.
- REVISTA CRIMINALIDAD No 43. Policía Nacional. 2000.
- REVISTA CRIMINALIDAD No 44. Policía Nacional. 2001.
- REVISTA CRIMINALIDAD No 45. Policía Nacional. 2002.
- REYES ECHANDÍA, Alfonso. Derecho Penal, Parte General. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, octava edición, 1981. 229 p.
- REYES ECHANDÍA, Alfonso. Tipicidad. Santa Fe de Bogotá: editorial Temis S. A., sexta edición, 1997.
- REYES ECHANDÍA; Alfonso. Obras Completas-tomo 1. Santa Fe de Bogotá: Editorial Temis S. A., 1998
- SALAMANCA CORREA, Alonso y Otros. Inseguridad e Impunidad en Colombia. Bogotá: Editor Germán D. Manga, 1997.
- SOLANO SIERRA, Jairo Enrique. El Hurto de Automotores, Compendio Jurídico, Criminológico, Criminalístico, y Temas Afines Contravenciones, Contrabando. Bogotá: Ediciones Librería Profesional, 1998.

ANEXOS

Anexo A. DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA



Anexo B. Acuerdo del 13 de Febrero de 2003

ACUERDO

Los suscritos Alcaldes Municipales de Riohacha y El Molino, Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, de acuerdo al artículo segundo del decreto número 1814 del 26 de Octubre de 1995, y el Gobernador del departamento de la Guajira, quien actúa como facilitador del proceso de solución inmediata para la circulación y permanencia regular de los vehículos del vecino país de Venezuela en todo el territorio de la Guajira como Zona de Frontera, y

CONSIDERANDO

Que en el Departamento de la Guajira por razones históricas, económicas y de vecindad el parque automotor es casi totalmente de origen Venezolano, bajo un esquema comercial que ha generado dificultades de seguridad por ausencia de registro y debida identificación; de seguridad en la posesión y/o propiedad y de dificultades en las normales relaciones entre los dos países hermanos.

Que resulta conveniente y necesario, como medida de orden público, que todos los vehículos que vienen circulando en la Guajira sean registrados mediante el proceso de internación temporal, permitiendo así el control de los mismos, lo que va a incidir seguramente en el aspecto de seguridad y en la aplicación de las normas de tránsito, además de lograr el recaudo de los impuestos que por ley deben cancelar todo

vehículo que circula en territorio colombiano, situación que en el futuro se reflejará en la inversión por unas mejores vías.

Que reunida la comisión institucional de Seguimiento al Problema Social de los vehículos venezolanos que circulan en el Departamento de la Guajira, el día 25 de noviembre del año 2002, designada por el Gobierno Departamental, se llegó a la determinación de proceder de manera unificada por los dos municipios mencionados, que ostentan la condición de Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, de acuerdo con la ley de fronteras, de proceder a dar cumplimiento al artículo 85 de la ley 633 de 2000, o sea, instrumentar la internación temporal de los vehículos que así lo requieran, a objeto de regular la circulación y permanencia legal dentro de la Zona de fronteras del Territorio Guajiro de todos los vehículos de origen del vecino país de Venezuela.

Que se deja establecido que la Internación no subsanará las irregularidades en la posesión o propiedad o los ilícitos que se hayan presentados en la adquisición del automotor, por lo que el peticionario deberán otorgar consentimiento expreso, para que el Alcalde Municipal de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo pueda revocar en cualquier momento la internación temporal del vehículo que se interne, si es vencido jurídicamente en Colombia en un proceso de recuperación de vehículo del país de país de origen, por haber sido objeto de hurto o de cualquier delito en ese País, o si alguno de los datos consignados en la solicitud de internación resultaren falsos.

Que los vehículos automotores que hayan obtenido u obtenga la internación temporal a la Unidad Especial de Desarrollo fronterizo, permanecerán sólo en el territorio de dicha Unidad y circularán libremente en el Departamento de la Guajira, tal como lo dispone el artículo 24 de la ley 191 de 1995. En el evento de querer circular en el

resto del territorio Nacional deberán someterse a las disposiciones aduaneras que regula el régimen de importación.

Que las autoridades de tránsito y de Policía después de un termino de tres meses de iniciado el proceso de internación en la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo de Riohacha, plazo que termina el 27 de abril del presente año, exigirá el documento denominado “licencia de internación” para permitir la permanencia y circulación de un vehículo automotor de placas extranjeras, en el Departamento de la Guajira. El Gobierno Departamental deberá acordar con las autoridades nacionales la aprehensión y decomiso de los vehículos que traten de circular, posteriormente, sin el lleno de los requisitos aduaneros y legales, una vez finalizada la Internación.

Por todo lo expuesto,

ACUERDAN

ARTICULO PRIMERO.- Proseguir con el proceso de Internación Temporal de vehículos dispuesto en el artículo 85 de la ley 633 de 2000, para lo cual se acuerdan términos y condiciones iguales en todo el territorio de la Guajira, a objetote hacer posible una regulación que permita al guajiro circular y permanecer legalmente en todo el Departamento de la Guajira y a las Autoridades Policivas, Aduaneras y de Tránsito ejercer un mayor control.

ARTICULO SEGUNDO.- Solicitara las autoridades de Policía, a la DIAN y a la Fiscalía, colaborar durante el término que se necesita para la Internación, el cual se

determina es de tres (3) meses a partir de el día 27 de enero de 2003, fecha en que la UEDC de Riohacha inició la Internación en su territorio, para lo cual la UEDC de El Molino que venía hace más de un año internando lo acepta, y, para que se abstengan de aprehender y decomisar vehículos que vienen circulando históricamente en el Departamento de la Guajira, para así lograr la plena aplicación de la ley 633 de 2000 y hacer realidad un registro único automotor en el territorio Guajiro que pueda identificar a los mismos, también, como a sus legítimos poseedores o propietarios y conjurar así en el futuro la introducción atípica de vehículos venezolanos al territorio del departamento de la Guajira.

ARTICULO TERCERO.- Solicitar a la ciudadanía en general, brindar toda la colaboración para lograr hacer realidad una solicitud inmediata a la problemática de los vehículos de origen del vecino país, que permita en el futuro contar con un parque automotor organizado, tanto en el servicio público y particular, para así articular e integrar nuestro Departamento dentro de una cultura de regularidad en estos aspectos.

Dado en Riohacha a los trece (13) días del mes de febrero del año dos mil tres (2003)

HERNANDO DELUQUE FREYLE

Gobernador de la Guajira

IDAYRIS YOLIMA CARRILLO PEREZ

Alcaldesa Mayor de Riohacha

CESID MANTILLA ZABALETA

Alcalde de El Molino

Anexo C. Resolución 18001 de Noviembre 19 de 2002

REPUBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 18001 DE 2002

(29 Noviembre 2002)

“Por la cual se establece la base gravable de los automóviles y camperos de servicio público y particular y de las motocicletas, para el año fiscal 2003”.

EI MINISTRO DE TRANSPORTE

En uso de las facultades legales, en especial de las conferidas por la ley 488 de 1998 y el Decreto 101 de 2000 y,

CONSIDERANDO:

Que la Ley 488 de diciembre 24 de 1998, “Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales”, en su artículo 143 determina que la base gravable de los vehículos será establecida anualmente mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte.

Que la Ley 488 de 1998 antes mencionada, en su artículo 141, parágrafo 2, establece que en la internación temporal de vehículos al territorio nacional, la autoridad aduanera exigirá antes de expedir la autorización, que el interesado acredite la declaración y pago del impuesto ante la jurisdicción correspondiente por el tiempo solicitado.

Que la Ley 633 de diciembre 29 de 2000 en su artículo 85 determina que la internación de vehículos causara anualmente y en su totalidad a favor de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, el impuesto de vehículos automotores de que trata la Ley 488 de 1998.

Que el Decreto 2685 de 1999, estableció un régimen especial para las mercancías que ingresan al departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, contemplando substanciales preferencias y exenciones en materia arancelaria y tributaria.

RESOLUCIÓN No.18001 de Noviembre 29 de 2002

“Por la cual se establece la base gravable de los automóviles y camperos de servicio público y particular y de las motocicletas, para el año fiscal 2003”

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.- Para efecto de la interpretación y aplicación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

AÑO FISCAL: Periodo de tiempo comprendido entre el 01 de enero y el 31 de diciembre de un año determinado.

AÑO DEL MODELO: Año que asigna el fabricante o ensamblador al modelo del vehículo, de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

BASE GRAVABLE: Valor de los vehículos gravados establecido anualmente por el Ministerio de Transporte para el pago del impuesto.

LÍNEA DE VEHÍCULO: Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

ARTICULO SEGUNDO.-Establecer como base gravable para cada clase, marca, línea de vehículo, año del modelo y cilindrada de automóviles, camperos y motocicletas, el valor relacionado en las tablas anexas a la presente resolución.

ARTICULO TERCERO.- Para los vehículos y las motocicletas cuyas marcas no figuren en las tablas anexas, se establece como base gravable el correspondiente al automóvil, campero y motocicleta que más se asimile en sus características.

ARTICULO CUARTO.- Los vehículos de modelo anterior a 1981, tendrán como base gravable el correspondiente a ese año.

PARÁGRAFO.- La base gravable para los vehículos antiguos y clásicos estará constituida por el 50% del valor establecido para el modelo 1981, de acuerdo con el presente artículo.

ARTICULO QUINTO.- Los vehículos blindados tendrán como base gravable el correspondiente a las tablas anexas, incrementando en DIECISÉIS MILLONES DE PESOS MCTE. (\$ 16.000.000).

ARTICULO SEXTO.- De conformidad con lo estipulado en el artículo 90 de la Ley 633 de 2000, “La base gravable para los vehículos que entren en circulación por primera vez, estará constituida por el valor total registrado en la factura de venta, sin incluir el IVA, o cuando sean importados directamente por el usuario propietario o poseedor, por el valor total registrado en la declaración de importación”.

RESOLUCIÓN No. 18001 de Noviembre 29 de 2002

“Por la cual se establece la base gravable de los automóviles y camperos de servicio público y particular y de las motocicletas, para el año fiscal 2003”.

ARTICULO SÉPTIMO.- La base gravable para los vehículos matriculados o registrados en el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, estará constituida por el 45% de la base gravable establecido en la presente resolución.

ARTICULO OCTAVO.- Para el pago del impuesto anual de los vehículos internados temporalmente en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, se aplicará un descuento del 50% para modelos 1990 y anteriores y del 40% para los modelos 1991 en adelante, de la base gravable establecida en la presente resolución.

ARTICULO NOVENO.- Para los vehículos que no estén contemplados en las tablas anexas o aquellos que presenten desfases considerables con los valores fijados en la presente resolución, sus propietarios podrán solicitar directamente al Ministerio de Transporte, a través de la Oficina Central o de sus Direcciones Territoriales, la base gravable, suministrando fotocopia, tanto de la factura de venta o de la declaración de importación, como de la licencia de tránsito y del seguro obligatorio, además del recibo de consignación por los derechos causados.

ARTICULO DÉCIMO.- Cuando en el cálculo de la base gravable se obtengan dos o más valores diferentes, se tomará como base gravable el menor de ellos.

ARTICULO DÉCIMO PRIMERO.- La presente resolución es aplicable única y exclusivamente para el año fiscal de 2003. La base gravable de años fiscales anteriores será la establecida en las resoluciones expedidas para tal efecto y correspondientes al año respectivo.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Anexo D. Resolución 18000 de Noviembre 19 de 2002

REPUBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 18000 DE 2002

(29 Noviembre 2002)

“Por la cual se establece la base gravable de los automóviles y camperos de servicio público y particular y de las motocicletas, para el año fiscal 2003”.

EI MINISTRO DE TRANSPORTE

En uso de las facultades legales, en especial de las conferidas por la Ley 488 de 1998 y el Decreto 101 de 200 y,

CONSIDERANDO:

Que la Ley 488 de diciembre 24 de 1998, “Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales”, en su

artículo 143 determina que la base gravable de los vehículos será establecida anualmente mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte.

Que la Ley 488 de 1998 antes mencionada, en su artículo 141, parágrafo 2, establece que en la internación temporal de vehículos al territorio nacional, la autoridad aduanera exigirá antes de expedir la autorización, que el interesado acredite la declaración y pago del impuesto ante la jurisdicción correspondiente por el tiempo solicitado.

Que la Ley 633 de diciembre 29 de 2000 en su artículo 85 determina que la internación de vehículos causara anualmente y en su totalidad a favor de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, el impuesto de vehículos automotores de que trata la Ley 488 de 1998.

Que la Ley 633 de 2000 antes citada, en su artículo 90 establece “La base gravable para los vehículos que entran en circulación por primera vez está constituida por el valor total registrado en la factura de venta sin incluir el IVA, o cuando son importados directamente por el usuario propietario o poseedor, por el valor total registrado en la declaración de importación”.

Que el Decreto 2685 de 1999, estableció un régimen especial para las mercancías que ingresan al departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, contemplando substanciales preferencias y exenciones en materia arancelaria y tributaria.

RESOLUCIÓN No. 18000 de Noviembre 29 de 2002

“Por la cual se establece la base gravable de los vehículos de servicio público y particular de carga y colectivo de pasajeros, para el año fiscal 2003”.

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.- Para efecto de la interpretación y aplicación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

AÑO FISCAL: Periodo de tiempo comprendido entre el 01 de enero y el 31 de diciembre de un año determinado.

AÑO DEL MODELO: Año que asigna el fabricante o ensamblador al modelo del vehículo, de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

BASE GRAVABLE: Valor de los vehículos gravados establecido anualmente por el Ministerio de Transporte para el pago del impuesto.

LÍNEA DEL VEHÍCULO: Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

ARTICULO SEGUNDO.- Establecer como base gravable para cada clase, marca, año del modelo y capacidad de carga y pasajeros de los vehículos, el valor relacionado en las tablas anexas a la presente resolución.

ARTÍCULO TERCERO.- Para los vehículos de carga y pasajeros, cuyas marcas no figuren en las tablas anexas, se establece como base gravable el correspondiente al vehículo que más se asimile en sus características.

ARTICULO CUARTO.- Los vehículos de año del modelo anterior a 1981, tendrán como base gravable el correspondiente a ese año.

ARTICULO QUINTO.- Los vehículos blindados tendrán como base gravable el correspondiente a la clase, marca y año del modelo, incrementado en DIEZ MILLONES DE PESOS MCTE. (\$ 10.000.000).

ARTICULO SEXTO.- Los vehículos que hayan sido transformados o modificados en su configuración, tendrán como base gravable el valor con las nuevas características, de acuerdo a las tablas anexas a la presente resolución.

ARTICULO SÉPTIMO.- De conformidad con lo estipulado en el artículo 90 de la Ley 633 de 2000, “La base gravable para los vehículos que entren en circulación por primera vez, estará constituida por el valor total registrado en la factura de venta, sin incluir el IVA. Cuando son importados directamente por el usuario propietario o poseedor, por el valor total registrado en la declaración de importación”.

RESOLUCIÓN 18000 de Noviembre 29 de 2002

“Por la cual se establece la base gravable de los vehículos de servicio público y particular de carga y colectivo de pasajeros, para el año fiscal 2003”

ARTICULO OCTAVO.- La base gravable para los vehículos matriculados o registrados en el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, estará constituida por el 45% de la base gravable establecida en la presente resolución.

ARTICULO NOVENO.- Para el pago del impuesto anual de los vehículos internados temporalmente en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, se aplicará un descuento del 50% para modelos 1990 y anteriores y del 40% para modelos 1991 en adelante, de la base gravable establecida en la presente resolución.

ARTICULO DÉCIMO.- Para los vehículos que no estén contemplados en las tablas anexas o aquellos que presenten desfases considerable con los valores fijados en la presente resolución, sus propietarios podrán solicitar directamente al Ministerio de Transporte, a través de la Oficina Central o de sus Direcciones Territoriales, la base gravable, suministrando fotocopia, tanto de la factura de venta o de la declaración de importación, como de la licencia de tránsito y del seguro obligatorio, además del recibo de consignación por los derechos causados.

ARTICULO DÉCIMO PRIMERO.- Cuando en el cálculo de la base gravable se obtengan dos o más valores diferentes, se tomará como base gravable el menor de ellos.

ARTICULO DÉCIMO SEGUNDO.- La presente resolución es aplicable única y exclusivamente para el año fiscal de 2003. La base gravable de años fiscales anteriores será la establecida en las resoluciones expedidas para tal efecto y correspondientes al año respectivo.

ARTICULO DÉCIMO TERCERO.- La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

ANDRÉS URIEL GALLEGO HENAO

Ministro de Transporte

Anexo E. Entrevista realizada a “halador de carros” de San Juan del Cesar.

Nota: La entrevista fue concedida bajo la promesa de no ser revelada la identidad del entrevistado. También se omiten nombres propios que dio.

1. ¿Señor XXX, cuál es su oficio o actividad laboral?

Respuesta: Tengo un taller de mecánica automotriz

2. ¿Qué labores se desarrollan en su taller?

Respuesta: Bueno, de todo, soldadura automotriz, trabajos de mecánica y electricidad, de todo...

3. ¿Puede ser más explícito el referir “de todo”?

Respuesta: ah! Bueno, tú sabes...bueno “emparapetamos” carros, por ejemplo hay gente que viene a convertir los carros, a un estrellado colombiano le metemos uno venezolano, quedan buenos, como originales, cogemos las partes útiles del carro, del chasis, donde está el número y se lo montamos al carro bueno, al venezolano, ¡ya! Y el motor si está bueno se aprovecha, sino al del carro veneco le regrabamos el número; YYY, hace buenos trabajos de regrabado, debes entrevistarle a él también.

También un carro colombiano robado le ponemos placas venezolanas “chimbas” y se le consiguen papeles “chimbos” y listo ese circula bien, no tiene problema, si es viejo menos. Cuando es nuevo ahí sí de pronto molestan, una “burbuja”, una “Blazer” esos gustan mucho aquí, los camperos..., también los automóviles Daewo, “el cielo”, Renault, Mazda, Corsa, esto está lleno de Corsa colombiano convertido en “veneco”.

También hacemos un buen trabajo de pintura y latonería; la cambiamos el color al colombiano que se vuelve venezolano, pa' que no tenga problemas el carro, pero pa' meterle un venezolano a un colombiano, se busca el color que se necesita, pa' no tener que pintar, queda original.

ZZZ, es especialista en Renault, se los conoce al derecho y al revés, hace buenos trabajos.

También vendo piezas de segunda, lo que queda de los carros que se desarman, se vende un poco'e cosas y se vende chatarra, el negocio deja por todo lado.

4. ¿Qué ingresos le representa esta actividad?

Respuesta: Siempre le gano, si yo pido el carro que necesita el cliente, a unos "amigos" pido dos millones (\$2.000.000^{oo}) o tres, dependiendo del modelo se gana, y si me traen el que vamos a montar, por el trabajo cobro un millón (\$1.000.000^{oo}) ó dos, dependiendo del carro.

Las partes usadas no dejan mucho, pero se mueve mucho ese mercado, viene mucho cachaco a buscar piezas aquí a San Juan.

5. ¿Usted personalmente ha hurtado un vehículo?

Respuesta: ¡No!, no yo tengo mis contactos, que me hacen la vuelta, en Barranquilla, en Bucaramanga... yo les pido lo que necesito y me lo traen.

6. ¿El oficio que usted desempeña cómo lo considera?

Respuesta: Que me da la papita, yo se que no está bien lo que hago, pero "ajá", no se hacer nada más. Tengo años en esto y ha sido mi sustento desde "uff".

7. ¿Cuánto tiempo lleva desempeñando esta actividad?

Respuesta: Bastante, cuando estaba en cuarto bachillerato empecé con mi papá KKK, en el año... eso fue en 1985, ¡saca la cuenta!

8. ¿Ha tenido problemas legales por esta actividad ilícita?

Respuesta: no digas ilícita, esto lo hace mucha gente aquí, malo es robarse los carros, tú sabes...

Yo no he tenido problemas, le pago algo a la Policía cuando viene por ahí, tengo un hermano preso por eso, lo trasladaron a Medellín, él sí robaba, por eso se le complicaron las cosas. Yo no me robado ni un carro, yo los ensablo o regrabo...

9. ¿Ha desempeñado una labor distinta?

Respuesta: Bueno también se arreglan carros aquí en el taller, como en cualquier otro, esto es lo mío, yo soy cuidadoso, tengo una “chivera” y llevo la chatarra allá, para que esto esté limpio; cuando llega la Policía no encuentra nada.

10. ¿Qué piensa del delito de hurto de automotores y las actividades que se desempeñan aquí en San Juan en torno a este?

Respuesta: Mientras haya demanda de carros robados pa’ ensamblar o reparar estrellados de las aseguradoras, esto se va seguir dando, Hay mucha gente metida en el negocio, y si no hay más que hacer..., los muchachos se meten en esto, pero no todos siguen, se hacen unos pesos y se ponen hacer otra cosa, pero la situación es difícil, si no consiguen trabajo en la mina, que más se hace. Claro está que con la llegada de los “paras” esto se ha calmado, están molestando, ¡han matado gente!, también están amenazando, hay que pagar una cuota a ellos pa’ que dejen trabajar. (Si quieres no digas eso)

Anexo F. RELACIÓN DE PREGUNTAS AL ENTREVISTADO ANICETO SANTIAGO HINOJOSA CELEDÓN (Director de Tránsito de San Juan del Cesar)

1. ¿Quiénes acuden a la Dirección de Tránsito con mayor frecuencia, los propietarios de vehículos o los tramitadores?
2. ¿Los trámites normalmente se pueden realizar en un día o es necesario acudir en varias oportunidades?
3. ¿Quién toma las improntas generalmente?
4. ¿En que lugar diferente a la D.T. se pueden adquirir los formularios expedidos por el Mintransporte?
5. ¿Los vehículos venezolanos pagan algún impuesto?
6. ¿Conoce casos de soborno realizados a funcionarios de la D.T.? ¿han sido denunciados?. ¿se les ha seguido proceso disciplinario?
7. ¿Es frecuente el hurto de automotores en la Guajira?
8. ¿Cuál es la proporción de vehículos colombianos y venezolanos en el departamento de la Guajira?
9. ¿Es frecuente el secuestro de automotores? ¿se presentan denuncias?
10. ¿Los “haladores de carros” son denunciados?
11. ¿Existen reportes de carros gemelos?

Anexo G. Formato de encuesta

ENCUESTA

TIPO DE PREGUNTA: CERRADA.
EDAD: MAYORES DE 18 AÑOS.
SEXO: AMBOS.
LUGAR: Departamento de la Guajira
POBLACIÓN: Usuarios del la D. T. de la Guajira
MUESTRA: _____

MARQUE CON UNA (X) SU RESPUESTA.

1. ¿Usted paga a un funcionario de la Dirección de Tránsito (D.T.), para que tramite en menor tiempo una diligencia?
SI _____ NO _____

2. ¿Usted evita los comparendos, ofreciendo al funcionario de la D.T una suma de dinero?
SI _____ NO _____

3. Si usted contestó NO, a la pregunta anterior omita esta.
¿La suma de dinero que usted ofrece al funcionario de la D.T en la mayoría de los casos es aceptada por este?
SI _____ NO _____

4. ¿Se ha encontrado usted ante la situación que sea un funcionario de la D.T quién le pida una suma de dinero, para rebajarle una multa o hacerle un trámite?
SI _____ NO _____

5. ¿Cuando el trámite que usted va a realizar en la D.T es de CANCELACIÓN DEL REGISTRO un funcionario de esta entidad, le ha ofrecido suma dineraria para que no realice esta operación o se la conceda para él hacer uso indebido de esta?
SI _____ NO _____

6. ¿Usted ha sido víctima de alguno de los siguientes ilícitos? (SEÑALE UNA O VARIAS DE LAS RESPUESTAS)
a) Hurto de automotores
b) Gemeleo de vehículos

c) Estafa por compra de vehículo hurtado
d) Compra de vehículo con documentación falsa
e) Secuestro de automotor

7. El número del motor y/o chasis de su vehículo se encuentra regrabado porque:
a) Usted se vio en la necesidad de regrabararlo.
b) Lo adquirió regrabado sin conocimiento previo.
c) Lo adquirió a sabiendas que estaba regrabado.

8. ¿Ha tenido que denunciar a un funcionario de la D.T?
SI _____ NO _____

9. ¿Se le siguió un proceso disciplinario a ese funcionario?
SI _____ NO _____

10. ¿Tuvo éxito su denuncia?
SI _____ NO _____
¿Porque? _____
_____.

11. ¿Cuando ha sido víctima de hurto de automotor, éste es recuperado?
SI _____ NO _____

12. ¿Usted ha adquirido vehículo de dudosa procedencia para obtener beneficio económico?
SI _____ NO _____

13. ¿Ha tenido la posesión de vehículo de nacionalidad Venezolana?
SI _____ NO _____

14. ¿Ha nacionalizado vehículo Venezolano con los documentos y trámites legales?
SI _____ NO _____

15. ¿Por ser poseedor de vehículo venezolano la D.T o la Policía le ha exigido suma dineraria para su conservación?

SI _____ NO _____

16. Cuando su vehículo de procedencia Venezolana ha sido inmovilizado por la D.T o Policía usted se ve obligado a:

- a) Pagar un valor directamente.
- b) Dejarlo en los patios, porque no vale la pena.
- c) Acude a un abogado para que realice el trámite legal.
- d) Aprovecha la amistad de un funcionario para que éste ejecute el tráfico de influencia y el vehículo le sea devuelto.

17. ¿El oficio ilícito del hurto de automotores, le parece normal en esta región?

SI _____ NO _____

18. ¿Usted denunciaría a un “halador de carro” si se entera de que esa es su actividad?

SI _____ NO _____

19. ¿Conoce personalmente “haladores de carro”?

SI _____ NO _____

20. ¿La fuente de empleo en la Guajira constituida por el oficio de modificar el número de identificación de motor y chasis, ensamblar carros de procedencia ilícita o usados, la remoción de placas con el fin de comercializar posteriormente los vehículos, para usted....

- a) Es común en esta región
- b) Debe despenalizarse en este departamento
- c) Es grave, lo denuncia ante autoridades competentes.

21. Escoja una respuesta.

Si usted es víctima del hurto de automotor:

- a) Se dirige a los sitios de desguazaderos de vehículos.
- b) Paga una recompensa para que le devuelvan el vehículo.

c) Denuncia ante las autoridades el ilícito.

d) No hace nada, mantiene una actitud pasiva.

22. ¿Ha tenido conocimiento que una autoridad de tránsito o policía esté participando en actos de corrupción?

SI _____ NO _____

La anterior encuesta está destinada a determinar desde la perspectiva de los usuarios de la Dirección de Tránsito y/o propietarios de vehículos, las causales de impunidad en el hurto de automotores en el departamento de La Guajira. Estudiante de Derecho UIS. ¡GRACIAS!

Anexo H. Clasificación de las preguntas de la Encuesta según el tema.

Corrupción en la Dirección de Tránsito y Policía	Frecuencia del hurto de automotores y sus diversas modalidades	Frecuencia del delito de falsedad en documento público	Aceptación cultural del hurto de automotor como trabajo
Preguntas 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 15 y 22	Preguntas 6 y 12	Preguntas 6 literal d) y 12	Preguntas 12, 17, 18, 19, 20 y 21
Posesión de vehículo de nacionalidad venezolana	Aceptación cultural de la falsedad marcaría como trabajo	Eficiencia de la Dirección de Tránsito y autoridades policivas	Frecuencia del delito de falsedad marcaría
Preguntas 13, 14, 15 y 16	Pregunta 7 literal c) y 20t	Preguntas 8, 9, 10 y 11	Pregunta 7 literal b)

Anexo I. Codificación de categorías de los datos recolectados

Corrupción en la D. T. y Policía	01
Frecuencia de hurto de automotores y sus modalidades	02
Frecuencia de falsedad en documento público	03
Aceptación cultural del hurto de automotor como fuente de trabajo	04
Posesión de vehículos de nacionalidad venezolana	05
Aceptación cultural de la falsedad marcaría como oficio	06
Eficiencia de la D. T. y autoridades policivas	07
Frecuencia de la falsedad marcaría	08

Anexo J. Descripción de la encuesta realizada a usuarios de la Dirección de Tránsito de Riohacha y San Juan del Cesar en términos de porcentajes.

Pregunta	Si (%)	No (%)	No Responde
1. ¿Paga a un funcionario de la D. T. , para que tramite en menor tiempo una diligencia?	36	62	*
2. ¿Ud. Evita los comparendos, ofreciendo a funcionarios de la D. T. una suma de dinero?	28	62	10
3 ¿La suma de dinero es aceptada por el funcionario?	78.5	21.42	0.1
4. ¿Se ha encontrado Ud. Ante la situación que un funcionario de la D. T. le pida dinero para rebajarle multa?	58	42	*
5. ¿Cuándo el trámite que va a realizar en la D. T. es de cancelación de registro de matricula un funcionario le ofrece dinero para que se la conceda para él hacer uso indebido de ésta?	18	82	*
6. ¿Ud. ha sido victima de:	*	*	3.8
a) Hurto de automotores	34.4	*	*
b) Gemeleo de vehículos	3.4	*	*
c) Estafas por compra de vehículo hurtado	20.6	*	*
d) Compra de vehículo con documentación falsa	17.2	*	*
e) Secuestro de automotor	20.6	*	*
7. El número de motor y/o chasis de su vehículo se encuentra regrabado por:	*	*	51
a) Ud. se vio en la			

necesidad de regrabarlo	12	*	*
b) Lo adquirió regrabado sin conocimiento previo	25	*	*
c) Lo adquirió a sabiendas de que estaba regrabado	12	*	*
8. ¿Ha tenido que denunciar a un funcionario de la D. T.?	12	88	*
9. ¿Se le siguió un proceso disciplinario a ese funcionario?	66.6	33.3	*
10. ¿Tuvo éxito su denuncia?	50	33.3	16.6
11. ¿Cuándo ha sido víctima de hurto de automotor, éste es recuperado?	75	25	*
12. ¿Ud. ha adquirido vehículo de dudosa procedencia para obtener beneficio económico?	12	86	2
13. ¿Ha tenido la posesión de vehículo de nacionalidad venezolana?	88	12	*
14. ¿Ha nacionalizado vehículo venezolano con los documentos y trámites legales?	48	52	*
15. ¿Por ser poseedor de vehículo venezolano la D. T. o la policía le ha exigido dinero para su conservación?	10	84	6
16. ¿Cuándo su vehículo de procedencia venezolana es inmovilizado por la D. T. o policía Ud.:	*	*	42
a) Paga un valor directamente	20	*	*
b) Dejarlo en los patios porque no vale la pena	2	*	*

c) Acude a un abogado para que realice el trámite legal	16	*	*
d) Aprovecha la amistad de un funcionario para que éste ejecute el tráfico de influencia y el vehículo le sea devuelto	20	*	*
17. ¿El oficio ilícito del hurto de automotores le parece normal en ésta región?	34	66	*
18. ¿Ud. denunciaría a un halador de carros?	54	66	*
19. ¿Ud. conoce personalmente haladores de carros?	42	58	*
20. ¿La fuente de empleo constituida por el oficio de modificar el número de identificación de motor y chasis, ensamblar carros de procedencia ilícita o usados y la remoción de placas con el fin de comercializar posteriormente los vehículos es para Ud.:	*	*	12
a) Es común en ésta región	58	*	*
b) Debe despenalizarse en éste departamento	8	*	*
c) Es grave, lo denuncia ante las autoridades competentes	22	*	*
21. Si Ud. es víctima del hurto de automotor:	*	*	*
a) Se dirige a los sitios de desguazaderos de vehículos	18	*	*

b) Paga una recompensa para que le devuelvan el vehículo	18	*	*
c) Denuncia ante las autoridades el ilícito	56	*	*
d) No hace nada, mantiene una actitud pasiva	8	*	*
22.¿Ha tenido conocimiento que una autoridad de tránsito o policía esté participando en actos de corrupción?	48	52	*