

**EL FENOMENO DEL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE Y SU IMPACTO
EN LA REGION DE FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA
(2002-2005)**

**OFELIA PATRICIA CASTRO CASTELL
ORLANDO AUGUSTO LINERO GUERRERO**

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
BUCARAMANGA
2006**

**EL FENOMENO DEL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE Y SU IMPACTO
EN LA REGION DE FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA
(2002-2005)**

**OFELIA PATRICIA CASTRO CASTELL
ORLANDO AUGUSTO LINEROS GUERRERO**

**Monografía presentada para optar al título de
Abogado**

**Doctor
JAVIER TRILLOS
Director
DOCENTE UIS**

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

2006

TABLA DE CONTENIDO

	pág
INTRODUCCIÓN	10
OBJETIVOS	15
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	16
1. ANTECEDENTES DEL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA.	17
1.1 LA OFERTA DE COMBUSTIBLES VENEZOLANOS Y SU COMERCIALIZACIÓN EN LA FRONTERA COLOMBO- VENEZOLANA	17
1.2 COMBUSTIBLE VENEZOLANO VS. COMBUSTIBLE COLOMBIANO. DIFERENCIA DE PRECIOS.	22
2. MARCO LEGAL	26
2.1 PENALIZACIÓN DEL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE	26
2.2 IMPORTACION Y EXPORTACION DE COMBUSTIBLE EN ZONA DE FRONTERAS.	34
3. IMPACTO SOCIO-JURIDICO DEL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE EN LA FRONTERA.	40
3.1 CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE. UNA COSTUMBRE SOCIAL.	40
3.1.1 Presentación de los datos obtenidos. Encuestas y Estadísticas.	45

	pág.
3.2 EFICACIA DE LAS LEYES QUE FRENAN EL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE.	62
CONCLUSIONES	78
RECOMENDACIONES	84
BIBLIOGRAFÍA	89
ANEXOS	94

LISTA DE FIGURAS

	pág
Figura 1. Resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”. Pregunta a.	48
Figura 2. Resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”. Pregunta b.	51
Figura 3. Resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”. Pregunta c.	54
Figura 4. Resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”. Pregunta d.	57
Figura 5. Resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”. Pregunta e.	60

LISTA DE ANEXOS

	pág
Anexo 1. Departamentos fronterizos de Colombia	94
Anexo 2. Mapa de frontera entre Colombia y Venezuela	95
Anexo 3. Mapa de Cúcuta, las estaciones nacionales, Internacionales y Venezolanas	96
Anexo 4. Cuadro diferencial de precios de combustible en las estaciones colombianas y venezolanas para diciembre de 2005.	97
Anexo 5. Diario la opinión de Cúcuta. Martes 27 de diciembre de 2005	98
Anexo 6. Resolución nº 095-2005. ECOPETROL- Ministerio de minas y energía. Enero 7 de 2005.	101
Anexo 7. Resolución nº 982-2005. ECOPETROL- Ministerio de minas y energía. Marzo 10 de 2005.	103
Anexo 8. Resolución nº 2966-2005. ECOPETROL- Ministerio de minas y energía. Julio 19 de 2005	106

Anexo 9. Resolución nº 3609-2005. ECOPETROL –	
Ministerio de minas y energía. Agosto 26 de 2005.	108
Anexo 10. Departamento de Norte de Santander.	
Plan de abastecimiento	109
Anexo 11. Los pimpineros	111
Anexo 12. Datos entregados por Fendipetróleo seccional	
Norte de Santander, 11 de noviembre de 2005.	112
Anexo 13. Pimpinas	113
Anexo 14. Diario la opinión de Cúcuta, miércoles 28 de diciembre.	
Mejores ventas de combustible en el primer semestre del año.	114
Anexo 15. www.presidencia.gov.co . acción social. se gradúan 404 ex-pimpineros de norte de Santander	118

TITULO: EL FENOMENO DEL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE Y SU IMPACTO EN LA REGION DE FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA (2002-2005)*

AUTORES: Castro Castell, Ofelia Patricia. Linero Guerrero, Orlando Augusto. **

PALABRAS CLAVES: Contrabando, pimpineros, combustible, zona fronteriza.

RESUMEN:

Colombia es un país que comparte fronteras terrestres con cinco Estados, esto permite que se presente un intercambio comercial muy dinámico donde el objetivo principal es beneficiar la economía de ambos países.

El caso de la frontera Colombo – venezolana es único, la diferencia del poder adquisitivo de la moneda de los dos países y la crisis cambiaria de la divisa Venezolana ha generado a su vez una crisis social y económica en la región fronteriza. El tráfico ilegal de combustible o contrabando se ha convertido en una llamativa fuente de ingresos para los habitantes de la zona, ya que el comercio actual entre ambos países no deja de forma legal los beneficios y ganancias obtenidos en otras épocas.

El contrabando de combustible se presenta en grandes proporciones manejado por los mayoristas quienes poseen la infraestructura para almacenar y transportar el combustible hasta el interior del país y a pequeña escala protagonizado por los pimpineros, quienes venden el producto para el consumo personal y solo en Cúcuta y su área metropolitana.

Las diversas leyes y normas que se han incrementado parecen ser ineficaces, ya que no combaten el problema desde su origen, sino que plantean una serie de formulas insuficientes, convirtiendo el contrabando de combustible en una costumbre social.

La situación de abandono estatal que se vive en la mayoría de las zonas de frontera, y los diversos problemas binacionales no permiten el fortalecimiento de los procesos de integración y cooperación con los países vecinos.

*Trabajo de Grado

**Facultad Ciencias Humanas , Escuela de Derecho y Ciencias Políticas
Director de Escuela: Doctor Nicolás Rodríguez Otero

TITLE: THE PHENOMENON OF CONTRABAND OF OIL AND ITS IMPACT INTO THE COLOMBIAN- VENEZUELAN FRONTIER (2002-2005)*

AUTHORS: Castro Castell, Ofelia Patricia. Linero Guerrero, Orlando Augusto. **

KEYWORDS: Contraband, “pimpineros”, oil, frontier.

ABSTRACT:

Colombia is a country that shares terrestrial frontiers with five countries this allows a very dynamic market Exchange, with the main purpose of benefit both countries economy.

The case of Colombian-Venezuelan frontier is unique; the difference between the value of Money in both countries and the Exchange crisis of Venezuelan coin has started a social and economic crisis into the frontier. The illegal traffic of oil or contraband has become a way to earn money for the people in the zone, because the legal commerce between both countries doesn't leave all benefits and profit it used to.

The oil contraband is presented in great dimensions, leaded by the wholesale dealers who have all the equipment to store and transport oil to other regions of the country, and in small proportions started by the “pimpineros” that sell the oil for personal consumption in Cúcuta and its metropolitan area.

Different laws and norms that have been increased seem to be unusefull, because they don't fight the base of the problem, but they present a group of formulas that are not enough, making oil contraband a social custom.

This abandon situation from the government is presented in most frontier zones, and the different problems in each country do not allow the improvement of the process of integration and cooperation with the surrounding countries.

*Project of Degree

**Faculty of Human Sciences, School of Law and Politics Sciences.

Director of School: Doctor Nicolás Rodríguez Otero

INTRODUCCION

A lo largo de la frontera con Venezuela, y de cada uno de los departamentos que la componen; es evidente el desarrollo del comercio ilegal de combustible.

El contrabando se da cuando el combustible se adquiere en Venezuela y se comercializa en Colombia, sin el debido pago de los impuestos.

El contrabando, a pesar de ser un delito tipificado en nuestro Código Penal, constituye uno de los principales problemas de las zonas fronterizas. Generalmente el objeto de esta actividad ilícita es el combustible, un derivado del petróleo que es considerado la base de una actividad económica de primera importancia.

El comercio ilegal de combustible concentra dos grandes mercados: El mayorista, que posee la infraestructura para almacenar grandes cantidades de combustible y que puede llegar a comercializar el producto en el interior del país y el minorista que es manejado por proveedores ambulantes “pimpineros”.

Los pimpineros, son las personas que se dedican a la venta ilegal de combustible en la frontera colombo-venezolana. Para ellos, el contrabando de

combustible se ha convertido en una fuente de ingresos, en un negocio que se ve favorecido por las condiciones especiales que presenta esta zona, y en el cual han encontrado una salida para afrontar la crisis cambiaria que la rodea.

El contrabando de combustible es un problema que tiene grandes repercusiones a nivel social, económico y jurídico. Pero, la inexistencia de estudios socio-jurídicos sobre este fenómeno, impiden la presentación de nuevas alternativas de solución que sean eficaces para afrontarlo. Por tanto, el área limítrofe queda al arbitrio del gobernante en turno. Sin embargo, se debe recalcar la necesidad de analizar este flagelo tomando como base la importancia estratégica de las fronteras para el buen desempeño del comercio exterior binacional al amparo de las políticas de apertura económica y de los acuerdos de integración.

La integración fronteriza es entonces una integración natural; modelo para los países que desean profundizar sus relaciones económicas. En la zona limítrofe existen objetivos e intereses comunes a los habitantes de la región y una intensa actividad comercial binacional.

En la frontera se producen con mayor intensidad y dramatismo todos los efectos de la política comercial impuesta por un Estado, los cuales suelen presentarse de manera diferente a los esperados por la teoría económica del correspondiente país. Por eso es necesario atender las particularidades de

esta región y realizar esfuerzos orientados a un adecuado aprovechamiento de las oportunidades que ofrecen las relaciones económicas contemporáneas.

Es preciso reconocer que las necesidades de infraestructura y servicios no han evolucionado a la misma velocidad que el crecimiento del intercambio comercial, y los habitantes de la frontera no se sienten proporcionalmente beneficiados. Ante la integración colombo-venezolana, la región no debe convertirse simplemente en el lugar por donde transiten las utilidades destinadas al interior de los dos países.

De allí, que es necesario hacer énfasis en el mejoramiento de la infraestructura y servicios de los pasos fronterizos, pero no menos importante resulta atender las necesidades de sus habitantes y el desarrollo de la región, con el fin de evitar la implementación de actividades ilícitas como el contrabando de combustible.

Es imposible abarcar toda la frontera Colombo-Venezolana para realizar el estudio; por tanto, se tendrá como base del mismo, el tramo de Norte de Santander, que comprende por el lado colombiano a Cúcuta y su área metropolitana y del lado venezolano a ciudades como San Cristóbal, San Antonio y Ureña. Siendo este el paso más dinámico entre los dos países y el más representativo. Es en esta zona, donde el fenómeno del contrabando se constituye en un factor determinante en el entorno económico y social de los

dos países, al generar altos niveles de empleos y rentabilidad en la comercialización de los productos. Igualmente, se tomará como referencia el período comprendido del año 2002 al 2005.

En la región fronteriza, el fenómeno del contrabando de combustible, específicamente el de gasolina, a pesar de estar prohibido y de encontrarse penalizado por parte de las autoridades de ambos países, es consentido por los consumidores del producto y en algunos casos por las mismas autoridades encargadas de ejercer el control del mismo. Este delito pasa a convertirse entonces en una costumbre social.

Para la recolección de los datos pertinentes en el presente estudio, fue necesario acudir a entidades del Estado que suministran información estadística, tales como el Banco de la República, el DANE y la DIAN; y, también, a entidades que conocen y manejan el conflicto objeto de investigación, que están autorizadas por el Estado, como ECOPETROL, FENDIPETROLEO y la Cámara de Comercio. Igualmente, no se debe olvidar a los protagonistas de esta actividad, como los pimpineros, las agremiaciones de comerciantes de combustible, y los mayoristas del negocio.

Ahora bien, al examinar el fenómeno del contrabando de combustible se debe presentar una relación con la Dogmática y los principios generales del derecho penal de forma profunda. Hacer un comentario sobre la política criminal estatal

que ha implementado medidas insuficientes, buscando soporte en un derecho penal inflacionario y simbólico; en comparación con las características de un derecho penal en un Estado social y democrático de derecho, de última ratio, con carácter fragmentario y subsidiario.

Por último, trabajar de igual forma con la estructura del delito, sobre todo en el campo de la culpabilidad pues si bien las conductas pueden resultar típicas y antijurídicas la culpabilidad puede encontrarse en entredicho siguiendo las directrices del profesor JUAN BUSTOS RAMIREZ y el requisito de necesidad de la pena propio del posfinalismo (GOMEZ PAVAJEAU). Complemento jurídico dogmático que reforzará el trabajo de campo adelantado.

OBJETIVOS

✓ Objetivo general:

Desarrollar el conocimiento sobre la realidad económica y social de la frontera colombo-venezolana; resaltando el surgimiento del contrabando de combustible como un problema legal.

✓ Objetivos específicos:

- Analizar de una manera particular los antecedentes del contrabando de combustible en esta región.
- Explicar las razones sociales y económicas por las cuales los pimpineros acuden al tráfico ilegal del combustible como fuente de ingresos.
- Determinar la eficacia de las medidas jurídicas establecidas en la zona de frontera colombo-venezolana para detener el contrabando de combustible.
- Establecer los efectos del contrabando de combustible en la economía formal, específicamente; en el comercio de la zona fronteriza.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

✓ Problema jurídico:

¿Tienen eficacia real o material las medidas jurídicas establecidas por el gobierno de Colombia para frenar el contrabando de combustible?

1. ANTECEDENTES DEL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

1.1 LA OFERTA DE COMBUSTIBLES VENEZOLANOS Y SU COMERCIALIZACIÓN EN LA FRONTERA COLOMBO-VENEZOLANA

Colombia es un país que tiene una gran complejidad en materia limítrofe, pues comparte fronteras terrestres con cinco Estados: Venezuela, Brasil, Perú, Ecuador y Panamá; y marítimas, en dos océanos, con siete: Panamá, Costa Rica, Ecuador, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua, República Dominicana, Venezuela e Inglaterra (Islas Caimán). (Ver Anexo N° 1)

Colombia y Venezuela comparten una frontera con extensión de 2.219 Km. Esta zona se caracteriza por tener una economía dinámica, lo que hace difícil ejercer un control sobre la misma, además; tiene una geografía compleja, que impide aumentar la vigilancia estatal, pero facilita una gran movilidad de personas y mercancía. (Ver Anexo N° 2)

Uno de los problemas más importantes que presenta la zona de frontera colombo-venezolana, es el contrabando de combustible, motivado por la diferencia del poder adquisitivo de las monedas de los dos países. En efecto, las corrientes de contrabando han afectado en forma negativa la producción

nacional, situación que se refleja en el comportamiento de los precios en las ciudades de esta región.

No obstante, la extrema pobreza campea en los municipios de esta zona; y son muchas las razones que explican esta situación de abandono estatal. Algunas de ellas, pueden explicarse por que las políticas de descentralización y las normas vigentes no corresponden a fenómenos tan particulares como el fronterizo; por la inoperancia o falta de voluntad política para implementar las normas; por la situación de periferia comunicada; por el poco peso político de los representantes de estas zonas; la corrupción; la falta de acompañamiento a las autoridades locales y departamentales, etc.

Como resultado de dicha situación los habitantes de estas regiones, específicamente de la nortesantandereana, han acudido al tráfico ilegal de combustible, principalmente gasolina, como única fuente de ingresos a su disposición con el fin de mejorar su nivel de vida. De esta manera, el contrabando de combustible proveniente de Venezuela se ha convertido en uno de los principales problemas de la frontera colombo-venezolana. Son muchas las familias que viven del negocio de traer combustible venezolano, uno de los más baratos del mundo, para venderlo por un precio cinco veces superior en Colombia.

En ciudades como Cúcuta, los proveedores ambulantes de combustible, denominados comúnmente pimpineros, están obligados a pagar a la Secretaría

de Hacienda Departamental una sobretasa al combustible que compren. Sin embargo, todas y cada una de las medidas jurídicas ejecutadas por el gobierno Colombiano no han producido los resultados esperados; al contrario, el tráfico ilegal de combustible continúa en aumento.

El comercio ilegal de combustible concentra dos grandes mercados: El mayorista, que posee la infraestructura física que le permite almacenar grandes cantidades de combustible y que de forma continua distribuye a las estaciones de servicio ubicadas en lugares estratégicos del departamento de Norte de Santander; y el minorista, el cual es manejado por los pimpineros, quienes se encargan de la venta final del producto.

Esta actividad afecta el entorno económico y social de la región, pero su implementación se ha venido fortaleciendo desde comienzos de los años ochenta, apoyada básicamente por tres elementos: el volumen de empleo que genera, los subsidios que en materia de combustibles ha otorgado el gobierno de Venezuela y los márgenes de utilidad que ha brindado el negocio.

Cúcuta, de acuerdo al Censo nacional de Población de 1993, presenta 482.490 habitantes. El Departamento Nacional de Estadísticas (DANE) informó que durante el último mes de 2004 Cúcuta registró un 11,3 por ciento en la tasa de desempleo y la cámara de comercio de Bucaramanga asegura que la tasa de desempleo para el segundo trimestre de 2005 es de 14.6%. Por otra parte, el Área Metropolitana de Cúcuta tiene una población económicamente activa de

403.491 personas, y el DANE informó que la tasa de desempleo a diciembre de 2004 fue del 14.0 por ciento. Esta situación de desempleo ha propiciado desde hace muchos años la ejecución de conductas delictivas, tipificadas en nuestro código penal; como el ingreso de mercancías y de combustible a nuestro país de manera ilegal (contrabando).

El contrabando de combustible se presenta cuando este se adquiere en Venezuela y se introduce a Colombia con el propósito de comercializarlo sin cancelar los impuestos de importación y consumo en el territorio nacional.

Solo se considera legal el consumo de combustible de origen venezolano, cuando este es adquirido en las estaciones nacionales venezolanas y en las estaciones de servicio internacionales SAFEC (Servicio de atención fronteriza de combustibles) con la intención de destinarlo al consumo personal, y cuando dicho consumo es realizado especialmente en la zona de frontera.

Existen tres formas de adquirir combustible en Venezuela para su consumo en Colombia: (Ver Anexo N° 3)

- ❖ A través de PDVSA (Petróleos de Venezuela S.A.) y sus tres empresas filiales DELTAVEN, MARAVEN y CORPOVEN; empresas autorizadas para la venta de hidrocarburos y sus derivados en las zonas limítrofes con Colombia. Las plantas de abasto se encuentran ubicadas en Maracaibo (estado del Zulia) y el Vigía (estado de Mérida). A través de

las cuales distribuyen el combustible a todas las estaciones de servicio nacionales en Venezuela.

- ❖ A través de las estaciones nacionales de Venezuela. Una parte del combustible que se adquiere en ellas, es destinado al consumo personal y la otra parte es utilizada para su contrabando o comercio ilegal en Colombia porque el precio del combustible en estas estaciones es más bajo comparándolo con el de las estaciones de servicio Colombianas y las estaciones de servicio internacionales SAFEC.

- ❖ A través de las estaciones de servicio internacionales SAFEC. Una de las más visitadas por los habitantes de esta región es la que se encuentra en UREÑA, ciudad Venezolana, ubicada a un kilómetro de la frontera con Colombia y que limita con el barrio Escobal de Cúcuta. Sin embargo, el combustible que se compra en esta estación de servicio en su mayoría es destinado al autoconsumo.

La aplicación final del combustible depende de la manera como es adquirido y de la estación de servicio donde se realiza su compra. Además, es importante señalar que a lo largo de la frontera Colombo –Venezolana; existen demasiadas estaciones de servicio que ofrecen una cantidad excesiva de combustible para las necesidades del territorio Venezolano.

1.2 COMBUSTIBLE VENEZOLANO VS. COMBUSTIBLE COLOMBIANO.

DIFERENCIA DE PRECIOS

El problema económico y social que atraviesa la ciudad de Cúcuta y su área metropolitana, está sustentado en dos aspectos: la inestabilidad política y social de Venezuela y el manejo que el Estado Colombiano le ha venido dando a la economía.

Como consecuencia de lo anterior, se ha presentado una crisis cambiaria que se refleja en la pérdida del poder adquisitivo del Bolívar (moneda venezolana), lo que ha desequilibrado el comercio nortesantandereano; pues históricamente, esta región depende económicamente de la compra de bienes y servicios nacionales por parte del venezolano.

En la actualidad los comerciantes de Cúcuta y su área metropolitana ven disminuidos sus ingresos, por que no se presenta un dinámico intercambio comercial con el país vecino, situación que facilita el crecimiento del desempleo. Ahora, quienes se ven obligados a buscar alternativas más favorables y a generar nuevas fuentes de ingreso son los habitantes de esta región, quienes se trasladan a las ciudades fronterizas con el objetivo de adquirir productos básicos de la canasta familiar y otros por que sus precios resultan ser mas bajos en comparación con los nacionales, u optan por traer combustible de contrabando para comercializarlo en Colombia, adoptando esta actividad como un trabajo remunerado.

La crisis cambiaria acrecentó la diferencia de precios entre el combustible venezolano y el colombiano convirtiéndose en un estímulo para el contrabando; ya que esta actividad adquirió mayor rentabilidad y permitió el ingreso de más personas al negocio.

Se puede observar en la región que existe una marcada diferencia en los precios que se manejan en las estaciones de Cúcuta y su área metropolitana, las estaciones de servicio internacionales y las nacionales venezolanas, pues el precio disminuye considerablemente en ese orden. (Ver Anexo N° 4)

Aproximadamente el precio de combustible que se maneja en las estaciones de servicio es (para el mes de noviembre de 2005):

- ❖ ESTACIONES EN CUCUTA Y SU AREA METROPOLITANA: UNA PIMPINA¹ = \$37.500 (pesos Colombianos).

- ❖ ESTACIONES DE SERVICIO INTERNACIONALES (SAFEC) = UNA PIMPINA = \$15.000 (pesos Colombianos).

- ❖ ESTACIONES NACIONALES VENEZOLANAS: UNA PIMPINA = \$3200 (pesos Colombianos)

¹ Una pimpina es el recipiente utilizado para almacenar combustible, cuya capacidad es de 6 galones.

Un aspecto a destacar, es que el precio del combustible en las estaciones de servicio internacional no es el mismo; este varía de acuerdo a la competencia que estas tengan frente a otras estaciones de servicio cercanas.

Es prudente aclarar que los precios de combustible anotados son aproximados por que la ciudad de Cúcuta no cuenta con estadísticas confiables y ordenadas al respecto; y los datos provienen de la experiencia obtenida en el trabajo de campo.

Es notable el ahorro para los habitantes de la zona fronteriza al llenar el tanque de sus automotores en estaciones de servicios internacionales SAFEC, ya que el precio que ofrecen las estaciones de servicio Colombianas, que se surten de mayoristas debidamente autorizados, es marcadamente superior.

En la frontera con Cúcuta, especialmente en Ureña y San Antonio, la venta ilegal de combustible está a cargo de minoristas, comúnmente denominados pimpineros, quienes se encargan de comercializar la gasolina traída de estaciones nacionales venezolanas ubicadas al interior de este país; lo que les permite venderla a bajo costo, obteniendo cierto margen de utilidad.

El ingreso de personas a esta actividad es cada vez mayor, generando inestabilidad comercial frente al precio del combustible y afectando la libre y sana competencia con respecto a las estaciones de servicio colombianas que

cancelan los tributos legales establecidos para la importación y consumo de combustibles en el país.

La Ley 681 de 2001 estableció disposiciones en materia tributaria para combustibles. El impuesto global a la gasolina regular se liquidará y pagará a razón de quinientos tres pesos con sesenta y dos centavos (\$503.62) por galón. El del ACPM se liquidará y pagará a razón de trescientos treinta y tres pesos con setenta y nueve centavos (\$333.79) por galón. El de la gasolina extra se liquidará y pagará a razón de quinientos setenta y nueve pesos con diecisiete centavos (\$579.17) por galón².

Los valores absolutos expresados en moneda nacional incluidos en el párrafo anterior, son pesos constantes de 2001. Por tanto, se reajustarán el 1o. de marzo de cada año, de conformidad con la meta de inflación que establezca el Banco de la República para el año correspondiente en el que se hace el ajuste.

La base gravable y la tarifa del impuesto global simplemente extienden la brecha que existe entre los precios del combustible colombiano y venezolano, incentivando el comercio ilegal de este producto en el área limítrofe.

² Ley 681 de 2001. Art. 6.

2. MARCO LEGAL

2.1 PENALIZACIÓN DEL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE

De acuerdo con el artículo 334 de la Constitución Nacional, la dirección general de la economía estará a cargo del Estado y este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

De igual manera, el artículo 337 de la Carta Política prevé que la ley podrá establecer para las zonas de frontera terrestres y marítimas, normas especiales en materias económicas y sociales tendientes a promover su crecimiento. Por tal motivo se expidió la **Ley 191 de 1995**, que tiene por objeto establecer un régimen especial para las Zonas de frontera, con el fin de promover y facilitar su desarrollo económico, social, científico, tecnológico y cultural.

A fin de interpretar las disposiciones de esta ley es necesario dejar en claro varios conceptos. Se entenderán como **Zonas de Frontera**; Aquellos municipios, corregimientos especiales de los Departamentos Fronterizos,

colindantes con los límites de la República de Colombia, y aquéllos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo. Por **Unidades especiales de desarrollo fronterizo**; Aquellos municipios, corregimientos especiales y áreas metropolitanas pertenecientes a las Zonas de Frontera, en los que se hace indispensable crear condiciones especiales para el desarrollo económico y social mediante la facilitación de la integración con las comunidades fronterizas de los países vecinos, el establecimiento de las actividades productivas, el intercambio de bienes y servicios, y la libre circulación de personas y vehículos; y como **Zonas de integración fronteriza**; Aquellas áreas de los Departamentos Fronterizos cuyas características geográficas, ambientales, culturales y/o socioeconómicas, aconsejen la planeación y la acción conjunta de las autoridades fronterizas, en las que de común acuerdo con el país vecino, se adelantarán las acciones, que convengan para promover su desarrollo y fortalecer el intercambio bilateral e internacional.³

Posteriormente, se expide el **Decreto 1814 de 1995** por el cual se determinan de manera clara y exacta las Zonas de Frontera y las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo. Son Zonas de Frontera en el Departamento de Norte de Santander, los siguientes municipios y corregimientos: El área metropolitana de Cúcuta, Tibú, Puerto Santander, Ragonvalia, Herrán, Toledo, Pamplona, Pamplonita, Chinácota, Durania; y se establecen como Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo en el Departamento de Norte de Santander: los

³ Ley 191 de 1995. Art. 4.

Municipios de Cúcuta, Los Patios, Villa del Rosario, San Cayetano, El Zulia y Puerto Santander.

Uno de los principales objetivos del Estado consiste en satisfacer las necesidades básicas de las comunidades asentadas en este tipo de territorios; y en vista de alcanzar ese propósito se expidió la Ley 191 de 1995 para fortalecer los procesos de integración y cooperación con los países vecinos, eliminando los obstáculos y barreras artificiales que impiden la interacción natural de las comunidades fronterizas, construir y mejorar su infraestructura para su desarrollo integral y su inserción en la economía nacional e internacional; e incluso buscar el intercambio de pruebas judiciales, la integración de los organismos policiales, investigativos y de seguridad con el fin de combatir la delincuencia internacional.⁴

Históricamente, los habitantes del departamento de Norte de Santander han tenido como medio de subsistencia la introducción de combustibles provenientes de la República Bolivariana de Venezuela al territorio nacional, sin el lleno de los requisitos legalmente establecidos para el efecto; actividad que, además de consecuencias graves sobre la distribución formal de combustibles y la seguridad de la misma, viene generando un negativo impacto social y económico para los municipios fronterizos del departamento, por cuanto no están recibiendo los recursos provenientes de la sobretasa y, además, se está causando un proceso de descomposición de su tejido social.

⁴ Ley 191 de 1995. Art. 1 y 2.

Esta situación comporta un problema económico y social que impone la necesidad de adoptar mecanismos jurídicos especiales y flexibles que permitan afrontarla eficazmente.

El Gobierno Nacional optó por solucionar dicha situación de dos formas. La primera consistió en orientar la política criminal con el fin de reglamentar propiamente el delito de contrabando de hidrocarburos o sus derivados.

Inicialmente, a fin de fortalecer la lucha contra la evasión y el contrabando, se expidió la **Ley 383 de 1997**. Por un lado, con esta Ley se estableció el control cambiario en la introducción de mercancías: “se presume que existe violación al régimen cambiario cuando se introduzca mercancía al territorio nacional por lugar no habilitado, o sin declararla ante las autoridades aduaneras”.⁵ Y; por el otro, se tipificó el delito de contrabando y el favorecimiento en el mismo, atendiendo a la cuantía de la mercancía introducida al territorio nacional, que se determinó entre cien (100) y doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes.⁶

A pesar de lo anterior, esta ley no produjo los resultados esperados por cuanto penalizaba la conducta con base en la cuantía de la mercancía sin considerar su tipo o clase; requisito indispensable en vista de la naturaleza especial de los hidrocarburos o sus derivados.

⁵ Ley 383 de 1997. Art. 6.

⁶ Ley 383 de 1997. Art. 15 y 16.

En consecuencia, se expidió el **Decreto 1900 de 2002** para tipificar específicamente el delito de contrabando de hidrocarburos o sus derivados y favorecimiento en el mismo; y con ello lograr el estrangulamiento de una de las fuentes financieras de los grupos delincuenciales; pero, con la entrada en vigor de este Decreto surgió un nuevo interrogante: ¿El contrabando en cantidades inferiores a los diez (10) galones tiene esta finalidad?

No es posible establecer un tratamiento penal general para situaciones diferentes; es decir, penalizar de igual forma la introducción al país de grandes cantidades de estos productos para su comercialización y la mera introducción de pequeñas cantidades para el consumo personal; por tanto, se expidió el **Decreto 2180 de 2002** para modificar el Decreto 1900 de 2002 y así corregir esta equivocación. Básicamente, se mantuvieron los elementos estructurales del tipo penal pero se hizo distinción sobre la cantidad y valor de los hidrocarburos o sus derivados.

"El que introduzca ilícitamente al territorio nacional hidrocarburos o sus derivados o los exporte por lugares no habilitados o los oculte, almacene, disimule o sustraiga de la intervención y control aduanero, en cantidades superiores a diez (10) galones de producto o su equivalente en litros, incurrirá en pena de prisión de tres (3) a ocho (8) años y en multa de diez (10) a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin que en ningún caso sea inferior al doscientos por ciento (200%) del valor CIF de los bienes importados o del valor FOB de los bienes exportados".

"Si la conducta descrita en el inciso anterior recae sobre hidrocarburos o sus derivados cuyo valor supere los cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes, la pena será de cinco (5) a ocho (8) años de prisión y multa de cien (100) a seis mil (6.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin que en ningún caso sea inferior al doscientos por ciento (200%) del valor CIF de los bienes importados o del valor FOB de los bienes exportados".⁷

De igual manera se planteó dicha distinción frente al favorecimiento en el delito de contrabando de hidrocarburos o sus derivados.

"El que sin haber tomado parte en la ejecución de la conducta punible, adquiera, posea, transporte, almacene, venda, ofrezca, suministre o comercialice a cualquier título hidrocarburos o sus derivados, cuando tales bienes sean de contrabando en cantidades superiores a diez (10) galones de producto o su equivalente en litros y tengan un valor inferior a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales, incurrirá en prisión de dos (2) a seis (6) años y multa de cinco (5) a veinticinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes".

"La pena será de prisión de cuatro (4) a seis (6) años y multa de cincuenta (50) a tres mil (3.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuando el valor de los bienes objeto de contrabando supere los cinco (5) salarios mínimos

⁷ Decreto 2180 de 2002. Art. 4

mensuales vigentes".⁸

Por último, el legislador nacional optó por modificar el tratamiento penal establecido en el Decreto 2180 de 2002 para el contrabando de hidrocarburos y sus derivados, a través de la **Ley 788 de 2002**. Esta Ley incorporó dos artículos al Capítulo Cuarto del Título X de la Ley 599 de 2000, Código Penal vigente.

“El que en cantidad superior a veinte (20) galones, importe hidrocarburos o sus derivados al territorio colombiano, o los exporte desde él, por lugares no habilitados, o los oculte, disimule o sustraiga de la intervención y control aduanero, incurrirá en prisión de tres (3) a cinco (5) años y multa de trescientos (300) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin que en ningún caso sea inferior al 200% del valor aduanero de los bienes importados o de los bienes exportados”.⁹

Cabe destacar que si la cantidad supera los ochenta (80) galones la pena será de cinco (5) a ocho (8) años de prisión y multa de mil quinientos (1.500) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Dicha modificación también se hizo evidente en cuanto al favorecimiento de contrabando de hidrocarburos o sus derivados.

“El que posea, tenga, transporte, almacene, distribuya o enajene hidrocarburos

⁸ Decreto 2180 de 2002. Art. 6.

⁹ Ley 788 de 2002. Art. 70.

o sus derivados introducidos al territorio colombiano por lugares no habilitados, u ocultados, disimulados o sustraídos de la intervención y control aduanero, en cuantía superior a veinte (20) galones, incurrirá en pena de prisión de tres (3) a seis (6) años y multa de trescientos (300) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin que en ningún caso sea inferior al 200% del valor aduanero de los bienes importados o de los bienes exportados”¹⁰.

Nótese que la diferencia principal radica en el incremento de la cantidad de hidrocarburos o sus derivados, que pasó de diez (10) a veinte (20) galones.

Actualmente, a pesar de la penalización del contrabando de hidrocarburos o sus derivados, la introducción de combustible venezolano al territorio nacional sigue en aumento. Motivo por el cual los controles anticontrabando también se han incrementado en la zona limítrofe, pero por parte de las autoridades competentes del vecino país.

El 02 de diciembre de 2005 entró a regir en Venezuela la nueva Ley sobre el delito de Contrabando y ya son varios los colombianos que están siendo procesados en el estado Táchira y que se encuentran a órdenes de la Fiscalía. La Ley tiene por objeto prevenir, disuadir, investigar, perseguir, reprimir y sancionar el delito de contrabando que se cometa en el territorio y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela,

¹⁰ Ley 788 de 2002. Art. 72.

independientemente del lugar donde se hubieren realizado los actos preparatorios del delito. (Ver Anexo 5)

La presente Ley tipifica el delito de contrabando de la siguiente manera: “Incorre en delito de contrabando, y será castigada con pena de prisión de cuatro (4) a ocho (8) años, cualquier persona que mediante actos u omisiones, eluda o intente eludir la intervención o cualquier tipo de control de la autoridad aduanera, en la introducción, extracción o tránsito de mercancías al territorio y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela”.

De igual forma, se contemplan circunstancias de agravación punitiva, entre las cuales se destaca: “El transporte, tráfico, depósito y tenencia fuera del territorio aduanero y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de combustibles, lubricantes u otros derivados del petróleo, así como de minerales sin el cumplimiento de las formalidades legales para ejercer estas actividades, sin perjuicio de lo establecido en la Ley que rige la materia de hidrocarburos”. Caso en el cual, la pena se aumentara de un tercio a la mitad.

2.2 IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE COMBUSTIBLE EN LA ZONA DE FRONTERA

La segunda forma por la cual optó el Gobierno nacional para solucionar el

fenómeno del contrabando consistió en aplicar disposiciones que reglamentaran la distribución de combustibles, tanto colombianos como venezolanos, en los municipios calificados como zona de frontera.

Surge así, la **Ley 681 de 2001** que modificó el régimen de concesiones de combustibles en las zonas de frontera y estableció otras disposiciones en materia tributaria para combustibles.

El Estado a través de esta ley le adjudicó a ECOPETROL la función de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo en los departamentos y municipios ubicados en zonas de frontera, previo visto bueno del Ministerio de Minas y energía.

En desarrollo de esta función, ECOPETROL se encargará de la distribución de combustibles en los territorios determinados, bien sea importando combustibles del país vecino o atendiendo el suministro con combustibles producidos en Colombia. El volumen máximo a distribuir en cada municipio, será el establecido por la Unidad de Planeación Minero Energética, UPME. No obstante, ECOPETROL podrá ceder o contratar, total o parcialmente, con los distribuidores mayoristas reconocidos y registrados como tales por el Ministerio de Minas y Energía o con terceros previamente aprobados y registrados por el Ministerio de Minas y Energía la importación, transporte, almacenamiento, distribución o venta de los combustibles. Dicha operación debe hacerse en forma rentable, garantizando la recuperación de los costos en que se incurra.

Los contratos de transporte de combustibles que celebre ECOPETROL con distribuidores mayoristas, con distribuidores minoristas, o con terceros registrados y autorizados para tales efectos por el Ministerio de Minas y Energía deberán establecer de manera expresa la obligación de los distribuidores y los terceros, de entregar el combustible directamente en cada estación de servicio o en las instalaciones de los grandes consumidores ubicados en las zonas de frontera, atendiendo los cupos asignados a los mismos por la autoridad competente. Por último, se estableció que los combustibles líquidos derivados del petróleo distribuidos por ECOPETROL en las zonas de frontera, directamente o a través de las cesiones o contrataciones descritas anteriormente, estarán exentos de los impuestos de arancel, IVA e impuesto global.¹¹

En aplicación al nuevo régimen de concesiones de combustible, el Ministerio de Minas y Energía mediante la resolución No. 124099 de 2004 aprobó el plan de abastecimiento para la distribución de combustibles importados de la República de Venezuela y/o producidos en el país en los municipios fronterizos del departamento de Norte de Santander.

ECOPETROL tiene la posibilidad de ceder a favor de personas naturales o jurídicas, debidamente autorizadas por el Ministerio de Minas y Energía, la actividad de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo en

¹¹ Ley 681 de 2001. Art. 1.

zona de frontera a través de una Planta de Abasto o Centro de Acopio debidamente autorizado. (Ver anexo N° 6)

Cadena de distribución:

- A) Introdutores de combustibles: Encargados del Suministro del combustible.

- B) Puntos de recolección: Realizan la venta del combustible a las plantas de abasto o centros de acopio.

- C) Planta Abasto y/o Centro de Acopio: Encargados de la aditivación, marcación y nacionalización del combustible. Además, les corresponde el control de los cupos asignados por la UPME y el recaudo y/o giro de la sobretasa.

- D) Distribuidor minorista: Encargado del transporte del combustible desde los Centros de Acopio hasta los puntos de venta autorizados. Actividad que será cedida a las estaciones de servicio que cuenten con cupo asignado por la UPME.

- E) Consumidor final.

Por otra parte, se aprobó y se adicionó al plan de abastecimiento con producto nacional como fuente de suministro, al Tercero, Compañía Importadora FERTIPETRÓLEOS TASAJERO Ltda; ubicada en el municipio de Cúcuta para suministrar combustible a las estaciones de servicio del departamento de Norte de Santander ubicadas en los municipios de Cúcuta, Los Patios, Villa del Rosario, San Cayetano, El Zulia, Sardinata, Bucarasica, Puerto Santander y Tibú, con el propósito de reducir el desvío de combustibles desde estos municipios hacia el resto del país. (Ver Anexo N° 7)

Posteriormente, se modificó el plan de abastecimiento con producto procedente de Venezuela para el Departamento de Norte de Santander, para implantar dicho plan inicialmente en el área metropolitana de Cúcuta, conformada por los municipios de Cúcuta, San Cayetano, Villa del Rosario, Los Patios y El Zulia con el fin de evaluar el comportamiento de las ventas de los combustibles venezolanos en dichos municipios.

Por tal razón, el resto de los municipios de la zona de frontera del Departamento de norte de Santander, se abastecerán con producto de procedencia nacional, hasta tanto las circunstancias, referente a la oferta de combustible venezolano y el precio, entre otras, permita implementar de manera general el plan de abastecimiento con producto procedente de Venezuela y no ocasionar de esta forma un desabastecimiento en el departamento. (Ver Anexo N° 8, Anexo N° 9 y Anexo N° 10)

A través de las medidas enunciadas, se ha pretendido desestimular la compra y venta de combustible venezolano introducido a territorio nacional de manera fraudulenta; empezando por el consumidor final, quien puede adquirir el combustible del país vecino en una estación de servicio nacional ubicada en el área metropolitana de Cúcuta; a un bajo precio, ya que está exento de los impuestos de arancel, IVA e impuesto global; y sin afectar los ingresos que debe recibir el departamento gracias a la sobretasa. No obstante, estos mecanismos jurídicos solo han logrado disminuir el contrabando de combustible en el mercado minorista, manejado por proveedores ambulantes denominados comúnmente pimpineros, quienes se encargan de la venta final del producto; pero no ha logrado contrarrestar efectivamente el problema en el mercado mayoritario; puesto que, a pesar de la nacionalización del combustible venezolano, el precio de este todavía es elevado en comparación con el precio del combustible traído de manera ilegal directamente de las estaciones de servicio venezolanas, al interior del país.

3. IMPACTO SOCIO-JURÍDICO DEL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE EN LA FRONTERA

3.1 CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE. UNA COSTUMBRE SOCIAL

La frontera Colombo Venezolana ha estado caracterizada por una activa relación comercial. Cúcuta es catalogada como el principal puerto terrestre de Suramérica.

Como se ha comentado a lo largo de la investigación, en Cúcuta y su área metropolitana existen problemas económicos y sociales, que se ven reflejados en las actividades ilícitas que utilizan algunos individuos como única y posible fuentes de ingresos.

Esta ciudad, no solo sufre por la inestabilidad política y económica Colombiana sino que también se encuentra a la merced de las decisiones y estrategias gubernamentales del vecino país.

El comercio binacional tradicionalmente dinamizó la economía regional, pero con la decadencia de la economía venezolana y la devaluación del bolívar, la demanda de productos colombianos ha decaído considerablemente.

El cucuteño, ante la crisis cambiaria, adquirió ciertas costumbres sociales, tales como: comprar los productos de la canasta familiar en ciudades venezolanas ubicadas en la frontera o adquirir combustible del vecino país para venderlo en Colombia pues sus precios son más favorables y el margen de rentabilidad es elevado.

Para los residentes de esta zona es insostenible que el gobierno pretenda acabar con la venta de combustible venezolano “contrabando”, ya que las tasas de desempleo en Cúcuta y su área metropolitana son muy altas. Para ellos, esta actividad es el único medio que les permite adquirir y costear los bienes y servicios básicos; así lo afirman, al manifestar que esta ocupación les provee el dinero necesario para sobrevivir, no en exceso; pues hay demasiada competencia.

La ciudad de Cúcuta tenía un plan de abastecimiento de Combustible, con producto exclusivamente nacional según la resolución 124099 de agosto 10 de 1994. Su posterior modificación, la resolución 124230 de julio 28 de 2005, planteó que se iría implementando el abastecimiento con combustible Venezolano inicialmente en el área metropolitana de Cúcuta, luego en Ocaña y finalmente en Pamplona (Ver Anexo N° 9), pero que este sería un proceso lento, precaviendo los posibles riesgos del mismo. Sin embargo, los contrabandistas de combustible han acelerado este proceso, inundando la región con producto del país vecino.

Un estudio de Petrofinanzas de Venezuela¹², asegura que cada día cruzan de contrabando en la frontera colombo venezolana, 8 millones de litros de gasolina (50 mil barriles diarios), que equivalen a una pérdida diaria para el Estado Venezolano de 5 mil millones de bolívares.

El contrabando de combustible puede traducirse en sacar cargamentos de manera ilegal con destino a países vecinos, en este caso de Venezuela hacia Colombia. En esta actividad participan los llamados pimpineros, de quienes se conocerá más profundamente al presentar los resultados de la encuesta. También se utilizan automóviles cuyos tanques son modificados para almacenar mayor cantidad de combustible y hasta los mismos vehículos que normalmente distribuyen estos hidrocarburos.

Se debe analizar este fenómeno desde dos puntos de vista: desde el punto de vista de los mayoristas y el de los minoristas.

Los mayoristas, se caracterizan por manejar grandes cantidades de combustible; a diferencia de los “pimpineros”, quienes solo se mueven en la zona de frontera y son los minoristas del negocio.

Esta situación puede explicarse con base en la experiencia obtenida en el trabajo de campo, puntualizando la forma como ingresa el combustible

¹² José Suárez Núñez. Estudio- gasolina en la frontera para combatir contrabando. Venezuela junio de 2004.

venezolano a Colombia por parte de los dos sectores mencionados anteriormente:

❖ INGRESO EN GRANDES PROPORCIONES:

- a) según funcionarios de la DIAN, ubicados en el puente internacional Francisco de Paula Santander, entre Ureña y Cúcuta; y el puente internacional Simón Bolívar, entre san Antonio y Cúcuta; que comunican a los dos países, los importadores utilizan un sistema llamado “carrusel” para ingresar el combustible de contrabando al país. Este sistema consiste en utilizar una sola documentación de importación, y pasar varias cargas con los mismos papeles; por lo cual, solo una parte del combustible paga los impuestos de importación.
- b) Igualmente, cuando se hace la fila para tanquear en las estaciones de servicio internacionales, “el pote” (que es una persona civil) recoge la plata y le da una contraseña al conductor para que pase los controles de los puentes internacionales; así, pueden hacer hasta 10 viajes al día, transportando en cada uno de ellos hasta 10 galones de combustible.
- c) Otra forma, es utilizando vehículos que no están diseñados para el traslado de combustible, en los cuales se transportan entre 20 y 25 canecas. Cada caneca tiene una capacidad aproximada de 55 galones, para un total que oscila entre 1100 y 1375 galones. Estos vehículos

pasan a cargar combustible varias veces al día y luego lo llevan a depósitos en territorio Colombiano, donde es almacenado. Este combustible es distribuido no solo en la zona de frontera, sino en el interior del país.

❖ INGRESO EN PEQUEÑAS PROPORCIONES:

- a) Se emplean automotores que son arreglados para aumentar la capacidad de sus tanques, almacenando aproximadamente entre 50 y 55 galones. El combustible es distribuido posteriormente a los “pimpineros” (Ver Anexo N° 11), y a algunas estaciones de servicio ubicadas en los municipios de la zona de frontera.

Los pimpineros aseguran que tienen que “negociar” con miembros de la Guardia Nacional Venezolana para que los dejen pasar con el combustible que traen de contrabando hacia Colombia.

Las estaciones nacionales de Venezuela suministran combustible únicamente a vehículos con placas de dicho país; a un precio que, como ya hemos mencionado, es evidentemente inferior. El dilema es que en la ciudad de Cúcuta y su área metropolitana existe una proliferación de autos venezolanos; los cuales están autorizados para acceder al combustible que se vende en esas estaciones de servicio.

b) El combustible que adquieren los autos colombianos en las estaciones de servicio internacionales, como la de Ureña y San Antonio; se destina por lo general al consumo personal. El mismo propósito tiene el combustible que se distribuye en las bombas nacionales venezolanas a vehículos con placas del vecino país; aunque los propietarios de los automotores suelen ser colombianos. Este tipo de consumo no se considera contrabando, ya que el combustible entra a Colombia legalmente.

Como se apreciará en los resultados de las encuestas realizadas, el combustible que ofrecen los pimpineros, es para el consumo de la ciudad de Cúcuta y su área metropolitana; al contrario del ofrecido por los mayoristas, que es destinado a la venta en el interior del país.

En Cúcuta, se crearon cooperativas y gremios entre los distribuidores del combustible venezolano. Estas personas buscan legalizar su negocio, ser reconocidos como mayoristas en Colombia, afirmando que de las estaciones que funcionan en Cúcuta, solo una, compra el combustible a personas autorizadas en el país y las estaciones restantes, venden combustible venezolano.

3.1.1 Presentación de los datos obtenidos. Encuestas y estadísticas. Por tratarse de una investigación socio jurídica, se llevaron a cabo una serie de entrevistas con los actores que participan en el contrabando de combustible:

Los “pimpineros”, los gremios distribuidores de combustible venezolano, los administradores de estaciones nacionales de la frontera, los administradores de estaciones nacionales e internacionales de Venezuela, “cargueros” del combustible venezolano, quienes son mayoristas; y funcionarios de la DIAN.

El día 11 de Noviembre de 2005 se realizó una entrevista a MARIO JOSE GUTIERREZ MEJIA, presidente de FENDIPETROLEO capítulo Cúcuta, quién planteó que el contrabando de combustible no solo es un problema social de grandes proporciones sino económico por las perdidas que genera en la economía del país, la sobretasa a nivel nacional de gasolina corriente para noviembre es de 1058.46 y en la zona de frontera Centros de Acopio es 538.79, estos datos fueron consignados y explicados por él en documento que anexamos al trabajo. (Ver Anexo N° 12)

Algunas de las entrevistas han sido desarrolladas y abarcadas en su totalidad dentro de la investigación, pero, con el propósito de sostener los datos presentados, es indispensable exhibir de forma precisa los resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”.

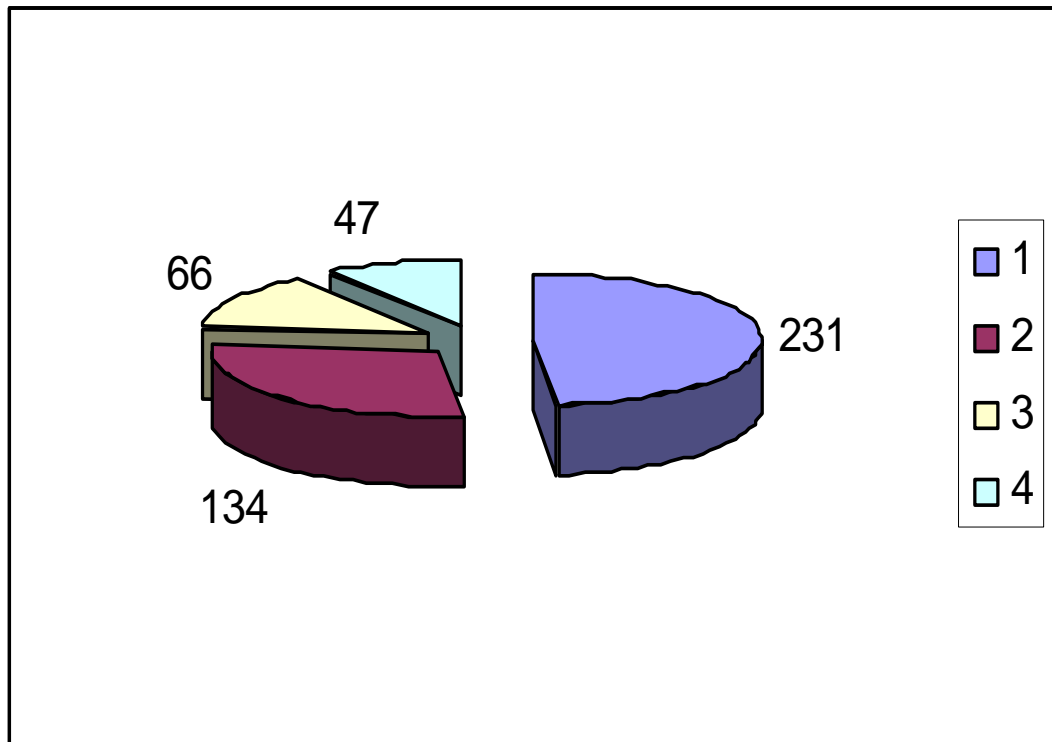
478 “pimpineros” respondieron cinco preguntas de manera cordial, con la esperanza de transmitir su mensaje y que así, finalmente, se produzca la legalización del comercio de combustible venezolano en pequeñas cantidades; que son superiores a las permitidas actualmente.





Fueron abordados con las siguientes preguntas:

- a) ¿Desde hace cuanto tiempo se dedica UD. a la venta de combustible?
- b) ¿Cuál es la causa por la que UD. se dedica a la venta de combustible?
- c) ¿Qué cantidad de combustible trae UD. de Venezuela?
- d) ¿Cuántas personas dependen económicamente de UD.?
- e) ¿en que zona comercializa su producto?

Figura 1. Resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”. Pregunta a.

¿DESDE HACE CUANTO TIEMPO SE DEDICA UD. A LA VENTA DE COMBUSTIBLE?



-  a) MENOS DE 2 AÑOS
-  b) DE 2 A 4 AÑOS
-  c) DE 5 A 8 AÑOS
-  d) DE 8 EN ADELANTE

Según la presentación de los resultados de la pregunta ¿desde hace cuanto tiempo se dedica UD. a la venta de combustible?, la opción a) menos de 2 años y la opción b) de 2 a 4 años, obtuvieron cifras altas y superiores en comparación con las dos respuestas siguientes.

Las 113 personas correspondientes a las respuestas c) y d) son los que originariamente se dedican al negocio y las 365 restantes son las que han ido incursionando en el mismo, debido a la crisis cambiaria que se presenta en la zona de frontera y al desempleo.

Cúcuta y su área metropolitana ha sido por excelencia una ciudad comerciante, que se beneficia del intercambio mercantil con el país vecino (Venezuela). En la actualidad los ingresos de las personas pertenecientes a esta zona se ven reducidos, ya que este intercambio se ha ido transformando y pasó de ser dinámico a pasivo. Esto ha generado una tasa de desempleo superior a la que se presentaba en años anteriores.

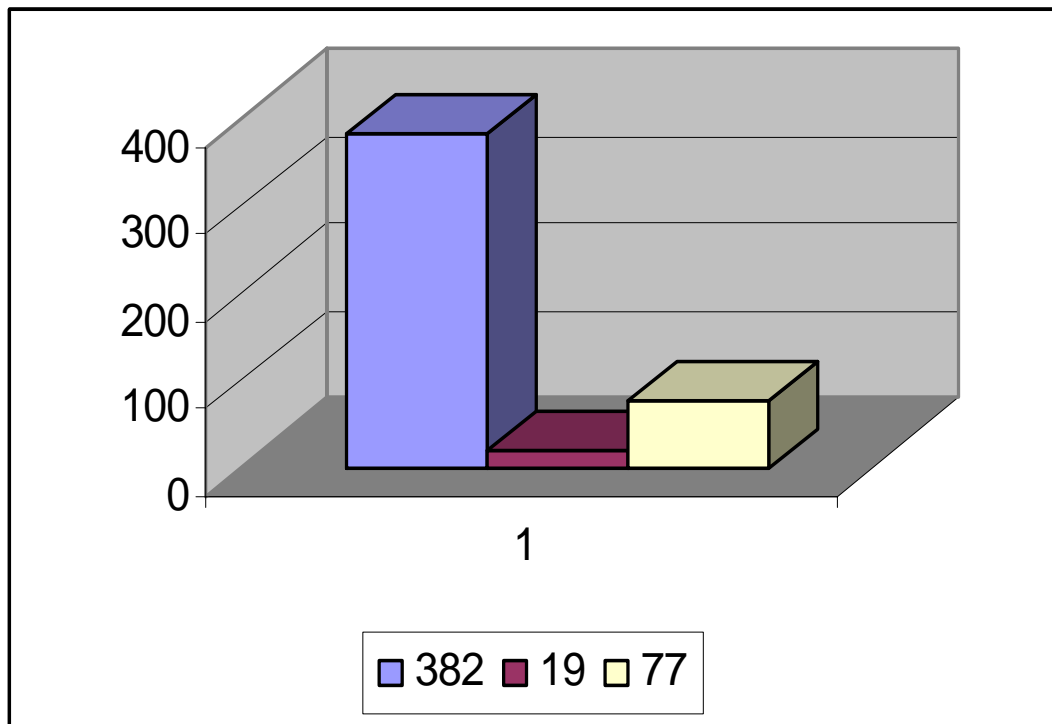
Los habitantes de esta región, tal como ellos lo comentan; se ven obligados a generar otras fuentes de ingreso y es por esto que se han dedicado al contrabando de combustible en menor o mayor escala y a adquirir productos en los centros comerciales, de abastos, de ventas al por mayor, en ciudades venezolanas como Ureña, San Antonio, San Cristóbal, San Alberto entre otras; ya que estos productos resultan ser más económicos que los nacionales; por

que el poder adquisitivo de la moneda venezolana (el bolívar), es inferior al del peso colombiano.

No es un secreto que el combustible venezolano siempre se ha comercializado a un precio inferior al combustible colombiano. No obstante, La crisis cambiaria antes mencionada, permitió que se agrandara tal diferencia de precios y que la entrada ilegal de combustible venezolano al país se convirtiera en una fuente de ingresos para muchos cucuteños; es decir; la diferencia exagerada de los precios conlleva a que muchos encuentren en el contrabando una actividad rentable, o por lo menos propicia para conseguir el dinero suficiente para subsistir.

Figura 2. Resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”. Pregunta b.

¿CUÁL ES LA CAUSA POR LA QUE UD. SE DEDICA A LA VENTA DE COMBUSTIBLE?



- a) PORQUE NO CONSIGO EMPLEO
- b) PORQUE ES UN NEGOCIO RENTABLE
- c) PORQUE TENGO INGRESOS INSUFICIENTES
- d) OTRO ¿cuál? _____

Respecto a la segunda pregunta los encuestados se inclinaron por la primera opción, “me dedico a la venta de combustible porque no consigo empleo”, anteponiéndose esta respuesta con 382 votos.

Los niveles de desempleo crecen dramáticamente en muchas partes del mundo, entre esas Colombia. Las personas que permanentemente están desempleadas no tienen ningún ingreso y muchas solo encuentran como alternativa para tenerlo, las actividades ilícitas como el hurto, el contrabando, cualquier tipo de conducta delictiva, entre muchas otras.

Pero ¿qué es entonces el desempleo? El desempleo es un desequilibrio entre la oferta y la demanda de horas de trabajo.¹³ No es un misterio que el avance de la tecnología ha traído consigo el incremento de la producción de maquinas más eficientes y, por tanto, cada vez se necesitan menos personas para producir la misma cantidad de bienes o servicios.

No es una sorpresa que la respuesta a) haya sido la elegida con una gran diferencia de votos, pues, como se ha mencionado a lo largo de la investigación, la tasa de desempleo¹⁴ es alta en Cúcuta y su área metropolitana. Esta ha aumentado como consecuencia de la crisis cambiaria que se vive en la zona con respecto a las divisas de los 2 países.

¹³ Walter Fritz. Sistemas inteligentes y sus sociedades. 2002

¹⁴ Tasa de desempleo= relación porcentual entre el número de personas desocupadas y la población económicamente activa (PEA).

De acuerdo al Censo Nacional de Población de 1993, Cúcuta tiene 482.490 habitantes; a este dato hay que sumarle el aumento de la población cucuteña durante todos estos años. El Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE) y el Banco de la Republica informan que para el último mes de 2004 Cúcuta registró un 11,3 por ciento en la tasa de desempleo. Para el 2005 se cuenta con el informe de actualidad económica de la cámara de comercio de Bucaramanga¹⁵, que asegura que la tasa de desempleo para el segundo trimestre de 2005 es de 14.6%.

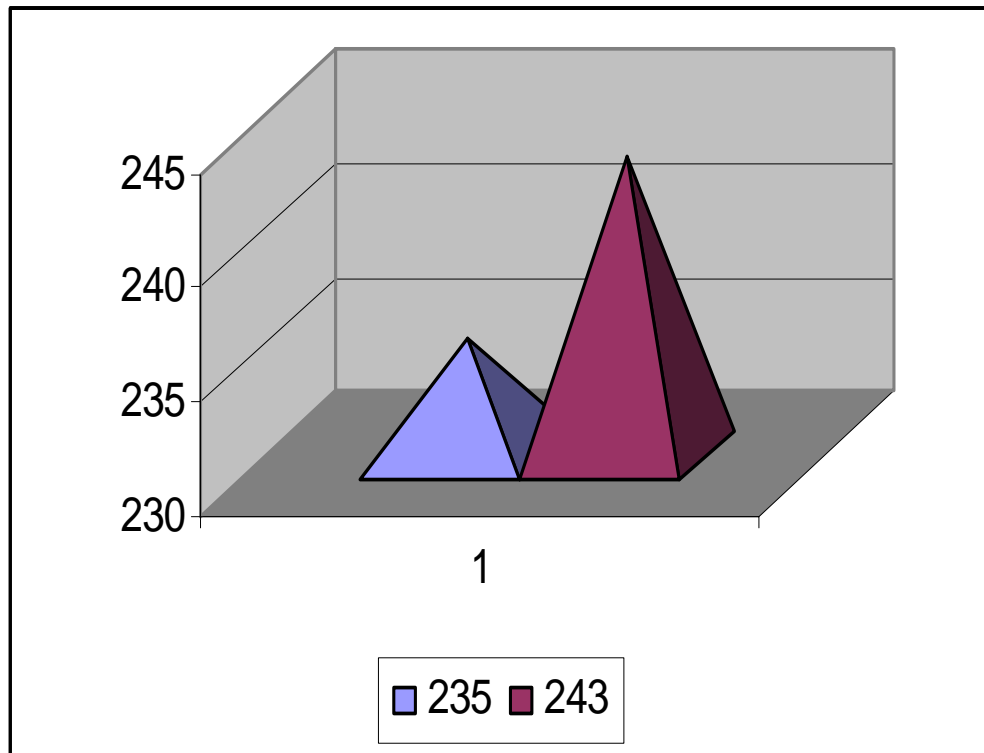
La misma situación se presenta en el área metropolitana de Cúcuta, ya que desarrollan una política económica conjunta. El DANE informa que tiene una población económicamente activa de 403.491 personas, y que la tasa de desempleo para diciembre de 2004 fue del 14.0 por ciento.

Tal como se evidencia en la encuesta, el desempleo conlleva a que las personas busquen otra fuente de ingresos y no es necesario un gran análisis para reconocer los beneficios que ofrece el contrabando de combustible venezolano encontrándose la divisa extranjera por debajo de la nacional, permitiendo que sea vendido hasta por cinco veces más del precio al que fue comprado; es por esto que muchos se refugian en la ejecución de tal conducta delictiva.

¹⁵ Número 43. Agosto de 2005.

Figura 3. Resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”. Pregunta c.

¿QUÉ CANTIDAD DE COMBUSTIBLE TRAE UD. DE VENEZUELA?



- a) ENTRE 5 Y 10 PIMPINAS
- b) ENTRE 10 Y 15 PIMPINAS
- c) ENTRE 15 Y 25 PIMPINAS
- d) MAS DE 25 PIMPINAS

Respecto a la pregunta anterior, queda claro que los pimpineros no negocian con más de 15 pimpinas, y que en su mayoría, traen de Venezuela entre 5 y 15.

Los encuestados al responder esta pregunta comentaron que por lo general no se vendían más de 6 pimpinas en el día, que aunque pareciera un negocio exitoso y rentable; debido a los controles, a las estaciones de servicio que se ubican cerca del lugar donde ellos ofrecen sus servicios y a la cantidad de pimpineros que se encuentran inmersos en el negocio, este cada vez deja menos utilidades. Aseguran que la proliferación de pimpineros cada día es mayor; que en una zona donde antes se ubicaban 15 o 20 personas para ofrecer el combustible, ahora puede llegar esta cifra hasta 35 o 45 pimpineros en un solo lugar.

En la legislación nacional se tipificó como delito el contrabando de combustible superior a 20 galones, y se consideran como pruebas del delito el combustible y el vehículo.

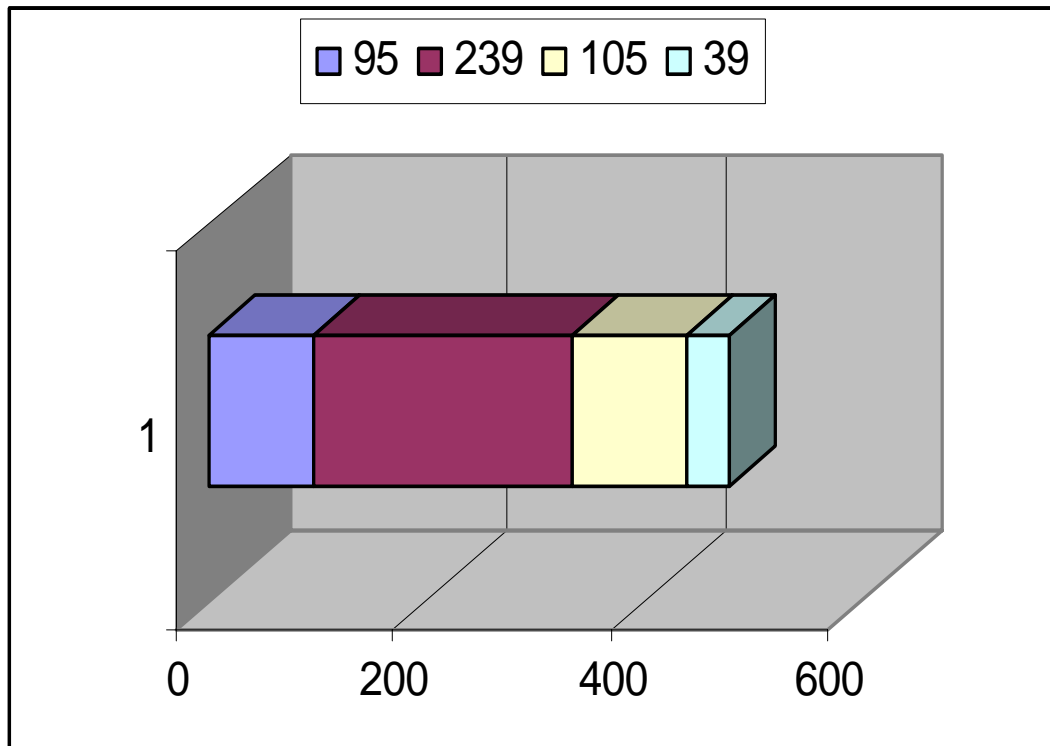
Se ha dado la instrucción a la Policía Nacional y al Ejército de decomisar los vehículos que lleven contrabando hacia el interior del país. Un carro que lleve más de 20 galones de combustible responderá por el delito de contrabando.


Una pimpina es el recipiente donde se almacena y transporta el combustible y tiene una capacidad de 6 galones. (Ver Anexo N° 13) Esto quiere decir, al


valorar las respuestas con mayor número de votos, que generalmente el pimpinero trae de Venezuela entre 5, 10 o 15 pimpinas, es decir entre 30, 60 o 90 galones, excediendo la cantidad de combustible propuesta para el comercio por el gobierno nacional. También, es necesario agregar que la mayoría de los encuestados asegura que en el comercio diario no se venden más de 6 pimpinas.


Figura 4. Resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”. Pregunta d.

¿CUANTAS PERSONAS DEPENDEN ECONÓMICAMENTE DE UD.?



 a) DE 1 A 3 PERSONAS

 b) DE 4 A 6 PERSONAS

 c) DE 7 EN ADELANTE

 d) NINGUNA

Para la pregunta número cuatro las respuestas fueron variadas. Aunque de 4 a 6 personas se antepuso con 239 votos, también es representativa la respuesta c) que planteaba de 7 personas en adelante.

La actualidad nacional muestra que los márgenes de miseria son altos y que es en estas familias principalmente donde el número de miembros se eleva a veces de forma exagerada; por tanto la respuesta b) es consecuente con la realidad y no es casualidad que haya sido tan alto el número de personas que dependen económicamente de los pimpineros encuestados.

La dependencia económica se da siempre que un adulto vive gracias a los aportes pecuniarios de otra persona,¹⁶ por lo general un miembro de su propia familia. Es un hecho normal de la crianza, que los niños y adolescentes dependen económicamente de alguien mayor, aunque algunos frente a la pobreza y necesidades, dejan de asistir a las escuelas para ser productivos de algún modo.

Existen casos de dependencia generados por las circunstancias y que refuerzan el vínculo familiar y existen otros casos de adultos dependientes de otros adultos, lo que generalmente causa problemas de relación. Como es el caso de familiares discapacitados o de ancianos.

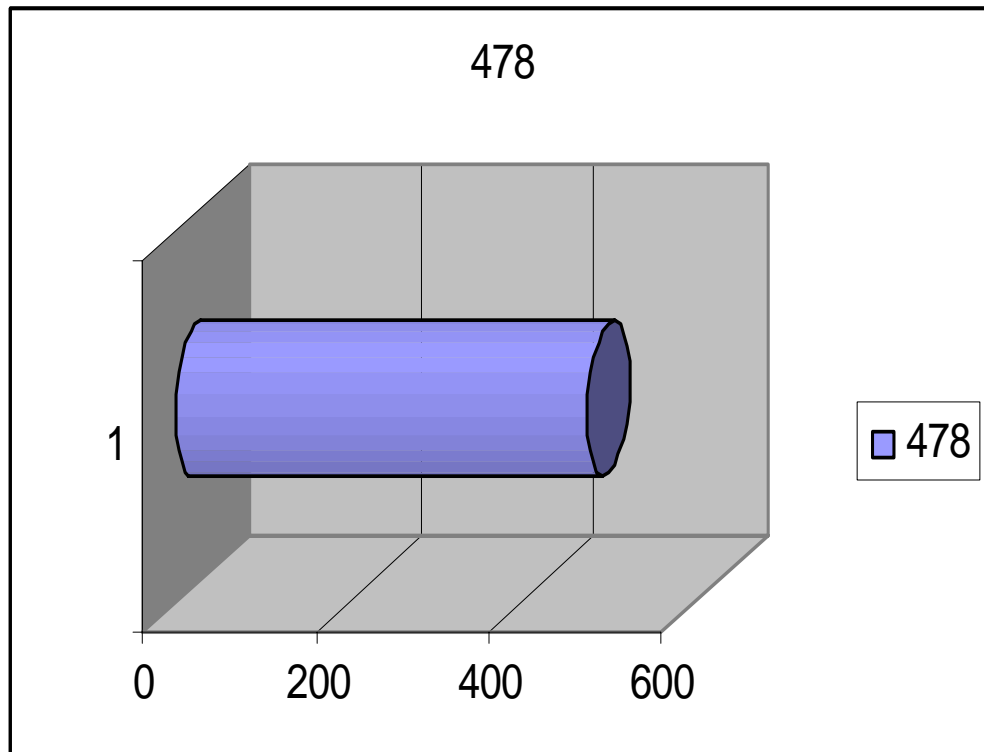
¹⁶ Marcellux Bosq. Desarrollo de la calidad de vida y la productividad personal. 2001.

Por lo general cuando existe dependencia económica de un adulto hacia otro, se presentan conflictos familiares, roces innecesarios entre las personas.

Según algunos de los pimpineros encuestados, antes de dedicarse a esa actividad dependían económicamente de algún miembro de su familia porque no conseguían trabajo, lo que para ellos era humillante, afectaba su autoestima, y no era cómodo tener que pedirles a otros para solventar sus gastos y pagar sus necesidades. Igualmente comentaron que las personas que dependen económicamente de ellos son sus mujeres, familiares menores, hijos, o padres ancianos, y que en algunos casos, sus hermanos o cuñados que se encuentran desempleados pero que están en busca de una oportunidad laboral.

Figura 5. Resultados de las encuestas realizadas en la zona de frontera a los “pimpineros”. Pregunta e.

¿EN QUE ZONA COMERCIALIZA SU PRODUCTO?



- a) CÚCUTA Y SU ÁREA METROPOLITANA
- b) HASTA PAMPLONA
- c) HASTA BUCARAMANGA
- d) TODAS LAS ANTERIORES

El comercio de combustible de los pimpineros es de pequeña escala, puesto que solo comercializan su producto en Cúcuta y su área metropolitana.

Los pimpineros son los minoristas del negocio. El combustible que ellos ofrecen es para el consumo de la ciudad; quiere decir esto entonces, que son diferentes de las personas que ofrecen combustible para el consumo al interior del país y que serían los mayoristas de este negocio.

Los pimpineros son muchos, los habitantes de la región se atreven a afirmar que serían unos 4000, 6000 o hasta 15000, lo cierto es, que el comercio de combustible dirigido por ellos se extiende a lo largo de la ciudad de Cúcuta y su área metropolitana, se les encuentra esparcidos por los puentes internacionales, cerca de Ureña y San Antonio, pero realmente no tienen la infraestructura para ser mayoristas.

Deriva de lo anterior que los pimpineros defiendan su comercialización en esta zona hasta el punto de marchar y agremiarse, tal como lo hicieron en el mes de Noviembre de 2005, cuando entraba en vigencia el acuerdo 005 de 2005, que prohibía el estacionamiento de vehículos en vías públicas del área metropolitana de Cúcuta para el descargue o aprovisionamiento de combustible y la imposición de sanciones previstas en el Código Nacional de Tránsito.

Según el diario LA OPINION de Cúcuta¹⁷, ante esta medida, más de 200 pimpineros marcharon desde la glorieta de la central de transportes hasta el palacio municipal para solicitar al alcalde metropolitano, Ramiro Suárez, echar para atrás la medida, tomando en cuenta la cercanía de la temporada navideña, la casi nula posibilidad de empleo en Cúcuta y municipios aledaños, así como el anterior compromiso del mandatario local de no tocarlos a cambio de que se carnetizaran, se colocaran un chaleco y sólo dejaran a la vista dos pimpinas. Los pimpineros dicen que cumplieron dichos requisitos, por lo que el mandatario municipal aplazó por 60 días la vigencia del acuerdo pero aclarando que debe hacerlo cumplir y que es orden del gobierno nacional implementarlo.

3.2 EFICACIA DE LAS LEYES QUE FRENAN EL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE

En un Estado social y democrático de derecho, el fundamento y límite del *ius puniendi* está dado por los derechos fundamentales; y particularmente, en este caso, por los derechos sociales que tienden a obtener la intervención del Estado para satisfacer algunas exigencias de los ciudadanos que se consideran fundamentales.

En materia penal, los límites son especialmente claros por estar de por medio derechos fundamentales muy caros para la persona humana, de allí que, al

¹⁷ Diario LA OPINION. Cúcuta. Ejemplar del 15 de Noviembre de 2005.

momento de concretarse el tipo penal, es decir, al describir la conducta objetiva punible, mediante la selección de aquellos comportamientos, que destruyan, afectan o ponen en peligro bienes jurídicos esenciales para la vida en comunidad el legislador debe tener en cuenta los fines, valores, principios y derechos contenidos en la Constitución.¹⁸

Por ello, es posible afirmar que existe una “constitucionalización del derecho penal” en tanto se debe respetar los derechos constitucionales de las personas, que aparecen así como el fundamento y límite del poder punitivo del Estado. Fundamento porque el *ius puniendi* debe estar orientado a hacer efectivos esos derechos y valores constitucionales. Y límite, porque la política criminal del Estado no puede desconocer los derechos y la dignidad de las personas.

Este catálogo de derechos fundamentales constituye el núcleo específico de fundamentación del ordenamiento de bienes jurídicos del sistema penal, con efectos de legitimación y de límite de esa intervención penal, a su vez delimitando el ámbito de lo punible en las conductas delictivas típicas cuya realización puede venir basada en el ejercicio de tales derechos.

Sin lugar a dudas, los pimpineros recurren a la ejecución de una conducta punible para atender carencias y necesidades instaladas en la esfera desigual de la relaciones sociales; es decir, para asegurar el ejercicio de sus derechos

¹⁸ GOMEZ PAVAJEAU, CARLOS ARTURO. Estudios de dogmática en el nuevo Código Penal. Medellín: Ediciones jurídicas Gustavo Ibáñez, 2004.

fundamentales. Razón por la cual resulta ineficaz la tipificación del delito de contrabando de hidrocarburos y sus derivados para frenar o impedir la realización de esta actividad delictiva por parte de los pimpineros.

En la misma línea, es necesario valorar el concepto de delito como conducta típica, antijurídica y culpable. La tipicidad indica, qué comportamientos pueden ser objeto sancionatorio del Estado y la antijuridicidad señala porqué ello es posible. Pero falta un aspecto fundamental de delimitación; de otra manera, el ámbito del poder punitivo del Estado permanecería demasiado amplio y el individuo sin garantías frente a él. Se trata, además, de saber porqué es posible señalar a alguien como autor. Luego, junto a la tipicidad y a la antijuridicidad, tiene que surgir un nuevo aspecto, que cobra también un carácter cognitivo y garantizador. Éste se ha denominado tradicionalmente culpabilidad.

La cuestión fundamental frente a la culpabilidad en el caso que nos ocupa es determinar si como tal tiene algún sentido, cumple alguna función propia, o si ella es fácilmente sustituible. Tal función propia, como sucede con los demás presupuestos de la sanción, está en relación con delimitar el poder sancionatorio del Estado.

El contenido material de la culpabilidad apunta a lo que nos interesa; es decir, porqué a ese autor se le aplica una sanción punitiva. Culpabilidad es

responsabilidad, no es un reproche, ni el planteamiento de que se podía actuar de otra manera; tampoco se trata de llegar a la conclusión de que es un ser determinado y, por tanto, sin conciencia, un animal, un simple proceso natural.

Responsabilidad implica que el hombre es actor, esto es, que desempeña un papel y, por tanto, alcanza conciencia de él; pero como actor está dentro de un drama, de una relación social, y su conciencia está determinada por ella específicamente y por los controles sociales ejercidos sobre ella. El hombre responde entonces por su comportamiento; por la conciencia de él, pero esa conciencia está dada socialmente, y por eso también responde toda la sociedad. Luego, la reacción social que se ejerza por comportamiento injusto, está basada tanto en la defensa de los bienes jurídicos cuanto en la formación social de la conciencia del individuo, y por eso mismo no puede tener otro sentido que contribuir al desarrollo de ella.

La reacción social (la pena) ha tenido su sentido, no en cuanto retribución o expiación, o bien, con determinado sentido utilitario, sino realmente en cuanto consciente o inconscientemente se ha entendido su relación con la conciencia del hombre; por tanto, con su sojuzgamiento o su liberación.

La teoría del delito, al considerar la culpabilidad como un elemento reductor de la acción, ha llevado a la cosificación del sujeto y a no considerarlo en su totalidad concreta social, sino como un dato más del hecho o de la acción. *Al*

plantear que culpabilidad es responsabilidad, necesariamente hay que descender al individuo concreto y, por tanto, se trata de examinar al sujeto responsable en esa actuación. Por eso hay una teoría del injusto (el delito) y en forma diferente y autónoma una teoría de la responsabilidad (el sujeto o delincuente), en que ambas están unidas por un mismo elemento común, que tanto el injusto ha de referirse a un hecho (no al autor) y la responsabilidad ha de ser también en relación al sujeto respecto de su hecho (y no respecto al sujeto en relación a su personalidad, carácter o forma de vida).¹⁹

En definitiva, lo que interesa es la persona responsable frente al sistema penal criminal. Ello significa que el sujeto pueda responder frente a tareas concretas que exige el sistema. Luego, responsabilidad implica exigibilidad. Esto es, se trata de qué es lo que puede exigir el sistema social, el Estado en definitiva, de una persona frente a una situación concreta. Responsabilidad y exigibilidad son dos términos indisolublemente unidos. El Estado no puede exigir si no ha proporcionado o no se dan las condiciones necesarias para que la persona pueda asumir una tarea determinada por lo demás exigida también por el sistema, por ejemplo, el respeto a la norma.

La Ley 191 de 1995 efectivamente estableció un régimen especial para las Zonas de frontera pero solo en el papel. Nunca se reglamentó y mucho menos se ejecutó el objetivo propuesto en dicha Ley. El área limítrofe no se ha desarrollado económicamente a la par con el resto del país, por el contrario, se

¹⁹ BUSTOS RAMIREZ, JUAN. Lecciones de derecho penal vol. II. Madrid: Editorial Trotta, 1999.

ha convertido simplemente en el paso de bienes y servicios provenientes de Colombia y Venezuela, pero las utilidades que se obtienen de este intercambio comercial no se distribuyen en esta región ni se utilizan para mejorar la infraestructura necesaria para mantener el flujo de productos nacionales y extranjeros ni para generar nuevas fuentes de empleo. Por tal razón, la ausencia de progreso económico en la región se ve reflejada principalmente en el aumento de la tasa de desempleo. Causa por la cual, el Estado no puede exigirle a los pimpineros el respeto a la norma, al sistema penal, pues no ha proporcionado las condiciones necesarias para ello.

El principio de la autonomía ética de la persona obliga a reconocer que el Estado no tiene una tutoría sobre las personas y, por tanto, implica reconocer que el hacer social de las personas se basa en respuestas autónomas para la satisfacción de sus necesidades y que precisamente el Estado tiene el deber de desarrollar las condiciones y eliminar los obstáculos para posibilitar esas respuestas. De ahí entonces que el problema a debatir sería qué respuesta determinada le puede exigir el sistema social (concretamente el penal) a una persona determinada (como un pimpinero) respecto a la satisfacción de sus necesidades dentro de una relación social concreta.

Lo cual, por tanto, significa al revés de la teoría tradicional de la culpabilidad no poner el acento en el individuo, en su maldad o bondad, en su determinación o no, sino en una interrelación como persona éticamente autónoma y el sistema social.

De igual manera, debe precisarse cual es la función de la pena en un Estado social y democrático de derecho. La pena tiene claras funciones constitucionales como la prevención general, creando a través de la amenaza penal y de la aplicación de la pena al responsable de un delito un ambiente de confianza y respeto en la población hacia las normas jurídicas; y la prevención especial, procurando la resocialización o por lo menos no aumentando la desocialización del delincuente y allanando los obstáculos que éste tenga para reintegrarse a la sociedad, ayudándole a superar los obstáculos y problemas que le han llevado a cometer el delito.

El derecho penal debe ofrecer al condenado posibilidades para su resocialización y reinserción social, pero más importante aún es determinar la necesidad de imponer la pena. Frente a los pimpineros, resulta absolutamente innecesaria la imposición de una pena o de su cumplimiento para la protección de la sociedad por cuanto la razón que los motiva a cometer la conducta delictiva encuentra sustento en el ejercicio de sus derechos fundamentales; es decir, en la satisfacción de sus necesidades básicas. Así, ésta aparece como innecesaria o contraindicada en orden a la resocialización. Por el contrario, simplemente aumentaría la desocialización del individuo pues los problemas y obstáculos que lo han llevado a cometer el ilícito continuarían vigentes.

Lo que es seguro es que cárceles como las actualmente existentes ni siquiera intentan la resocialización, porque no se hallan mínimamente orientadas a esa finalidad, sino que más bien facilitan la desocialización del recluso.

El derecho penal solo puede intervenir cuando resulte absolutamente necesario para proteger a los ciudadanos. Los límites que el fundamento funcional impone al *ius puniendi*, como el principio de subsidiariedad del derecho penal (éste ha de constituir la *ultima ratio*), el carácter fragmentario del mismo y la exclusiva protección de bienes jurídicos, entendidos como bienes necesarios para la sociedad; giran en torno a la idea de que no cabe acudir a la pena cuando no es socialmente imprescindible ni es precisa, por tanto, la prevención penal²⁰.

La Dogmática jurídico-penal sencillamente ha perdido el rumbo a través de la historia y ahora se concibe como pura reproducción aclaratoria del derecho vigente, tomando planteamientos estrictamente positivistas. Las objeciones más importantes podrían estar, probablemente, reunidas en torno a las dos ideas siguientes:

- a) La Dogmática es políticamente reaccionaria, porque al someterse incondicionalmente al derecho positivo cierra las puertas a toda

²⁰ MIR PUIG, SANTIAGO. El Derecho penal en el Estado social y democrático de derecho. Barcelona: Editorial Aries, 1994, op. cit., p. 28.

posibilidad de crítica del sistema jurídico y consagra todo poder político dotado de la fuerza suficiente para dictar normas jurídicas.

- b) La Dogmática se halla alejada de la realidad, permaneciendo encerrada en el mundo formal de unas normas jurídicas que, tomadas aisladamente, dejan de concebirse como instrumento de configuración de la vida social²¹.

La verdadera Dogmática implica una función creadora de derecho, que permita ante todo dar solución a los casos que plantea la aplicación de la ley a la realidad, como el que se presenta en el objeto de este estudio.

A lo largo de la investigación se ha hecho referencia al contrabando de combustible como un delito penalizable y además como una costumbre social. Actualmente en Colombia se habla de la “cultura del rebusque”, parece que muchos o casi todos recurren a ella, para algunos de forma complementaria del salario que reciben y para otros como único medio de ingresos.

En la mencionada cultura, dos conceptos importantísimos abordan este análisis, el desempleo y el subempleo. El desempleo ha sido tratado de forma repetitiva entre los conceptos y las explicaciones dadas para el fenómeno del contrabando, por tanto es necesario apreciar con mayor detalle lo relacionado

²¹ MIR PUIG, SANTIAGO. El Derecho penal en el Estado social y democrático de derecho. Barcelona: Editorial Aries, 1994, op, cit., p. 19.

al subempleo, que se ha convertido en una característica de la actividad laboral colombiana.

El subempleo²² existe cuando la ocupación que tiene una persona es inadecuada respecto a determinadas normas o a otra ocupación posible. Existen tres criterios para identificar el subempleo; trabajar menos de la duración normal, hacerlo de forma involuntaria, desear trabajo adicional, y estar disponible para el mismo durante el periodo de la referencia.

La diferencia de precios entre el combustible colombiano y el venezolano es grande, y esta favorece al combustible proveniente del vecino país. Entonces, vale la pena para los contrabandistas correr todos los riesgos si se mira el margen de ganancia que podría dejarle tal actividad; ganancia que alcanza para financiar cualquier mecanismo de corrupción para los que manejan el negocio a gran escala o mayoristas.

Según la comisión de energía y minas de la asamblea nacional, el ministerio de energía y minas, y petróleos de Venezuela²³, comunicaron oficialmente, que las cifras indican que por Norte de Santander ingresan más de 50.000 barriles de combustible de contrabando. Muchos se consumen en la frontera y otros son llevados al interior del país en carrotanques, por el departamento de Santander.

²² CONCEPTO de subempleo de la OIT.

²³ Comunicado de prensa. 4 de Febrero de 2004.

Igualmente, según la Asociación Colombiana del Petróleo, se estimó que en el 2004, el contrabando dejó pérdidas a la nación por 235.000 millones de pesos.

El 2005 no fue un buen año para la venta de combustible nacional en la frontera, cada día se convierte este en un problema más grande sin encontrarle solución. El primer semestre de 2005 para las estaciones de servicio de Norte de Santander fue mejor que la segunda mitad del año, donde no se llegó al porcentaje mínimamente esperado de ventas; aunque tampoco fue un índice bueno indicó el presidente regional de FENDIPETRÓLEO, Mario Mejía. (Ver Anexo N° 14)

En la legislación Colombiana se tipifica como delito el contrabando superior a 20 galones, (solo este será penalizable); debe ser cuerpo del delito no solo el combustible sino el vehículo que lo transporta.

El presidente Álvaro Uribe Vélez, al referirse al contrabando de combustible en comunicados y prensa nacional, ha dicho que este es un problema que debe enfrentarse policíivamente. El gobierno ha dado la instrucción al Ejército y a la Policía Nacional de decomisar los vehículos que lleven contrabando hacia el interior del país.

Este problema, tal como lo plantea el gobierno nacional, no se puede solucionar a través de la expedición de un montón de leyes, por que como se ha expresado, el contrabando deja de ser un delito para convertirse en una

costumbre. Basta con recorrer la zona de frontera y observar; la cantidad de pimpineros que en ella se “rebuscan”; recordar que el cucuteño está acostumbrado a cargar su vehículo con combustible venezolano; como son adaptados los carros para depositar en ellos más cantidad de combustible, como se lleva a cabo el proceso de carrusel, como “el pote”²⁴ (concepto explicado anteriormente) se maneja con naturalidad y sin premuras, o mucho peor, como las autoridades venezolanas y colombianas permiten este ilícito de forma descarada. Es cuestión de hacer presencia en los puentes internacionales Francisco de Paula Santander y Simón Bolívar, para ver la cantidad de personas transportando el combustible y pasando felizmente de un país a otro.

Durante el estado de conmoción interior, el entonces ministro Fernando Londoño Hoyos; implementó como una medida para detener el hurto y contrabando de combustibles el decomiso del vehículo.

El combustible incautado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, es entregado al Ejército y a la Policía Nacional, quienes se lo entregan a ECOPETROL para que lo transforme y lo venda.

Ante todo este problema, lo más gratificante sería encontrar una solución, pero no una solución de forma, como la planteada jurídicamente; sino de fondo, que permita cambiar la realidad que nutre este fenómeno.

²⁴ persona civil que recoge la plata y le da una contraseña al conductor para que pase los controles de los puentes internacionales.

Las personas que participan en esta actividad pertenecen a grupos marginados, como desempleados, pobres y hasta inmigrantes fronterizos. El trabajo para muchos de ellos se convierte en un sueño, una utopía; ya que no cuentan con los estudios o la preparación necesaria para ocupar las vacantes laborales.

Si se fortalecieran los mecanismos para el cumplimiento de afiliación a seguridad social y salario mínimo, facilitarían la disminución de este sector y se controlaría la proliferación de este comercio.

En un comunicado de la casa de Nariño²⁵, se le indicó a los pimpineros que podían organizarse en una cooperativa que les permita desarrollar la actividad dentro de un marco legal. Propuso el Presidente de la República que pagaran los impuestos al municipio y comercializaran pequeñas cantidades de combustible que no contrarían la legislación. Aspecto que está muy alejado de la realidad, pues como quedó demostrado en las encuestas, los pimpineros traen de Venezuela de 30 a 60 galones, lo que está muy por encima de lo permitido legalmente que son 20 galones.

Los pimpineros han intentado organizarse en cooperativas y aunque actualmente parecen organizados de algún modo, no lo están de una forma representativa y participativa. El primer intento de organización real fue ASCOPIM (Asociación Colombiana de Pimpineros), pero al entrevistar a la ex

²⁵ 20 de noviembre de 2005.

dirigente de la misma, se constato que esta ya no existe, a pesar de que se proyectaba como una agrupación seria que contaba con una estructura sólida.

Entonces, quedaron autorizados los pimpineros a trabajar con pequeñas cantidades, menos de 20 galones, cancelando el impuesto correspondiente y con el compromiso de no vender combustible a ningún grupo implicado en el conflicto armado.

Esta autorización se traduce en los llamados “puntos de recolección”, donde se permite la compra de combustible venezolano. De ahí, el combustible pasa a los centros de acopio donde es marcado con un químico, para evitar su distribución en el interior del país y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales la legaliza y cobra los impuestos, lo que aumenta su valor. De aquí pasa a las estaciones de servicio quienes lo distribuyen. Este es un mecanismo muy reciente implementado en algunas ciudades fronterizas y por supuesto en Cúcuta.

¿Pero que manifiestan los pimpineros respecto al mencionado mecanismo? Algunos aseguran que resulta ser casi lo mismo, que en promedio el galón se les está pagando en 2700 y que sacando las cuentas de forma ligera por una pimpina que son 6 galones les estarían pagando \$16.200 pesos colombianos que es en promedio por lo que ellos la venden. ¿Encontramos una solución al conflicto? Parece que no para todos, pues otros aseguran que no resulta ser

rentable; ya que lo importante de este mecanismo es que siempre haya la suficiente demanda para abarcar a todos los oferentes y este no es el caso.

Si el combustible se vende en los puntos de recolección, no es ilegal, pero si lo será si este es ofrecido y comercializado en la calle; así constituiría el tipo de contrabando.

Debido a que muchos pimpineros manifestaron que no se han acogido a este dispositivo, ni piensan hacerlo, queda una duda: ¿será prudente autorizar su comercio o ejercer verdadero control para suspender este comercio?

Julio Cesar Vera, Director de Hidrocarburos del Ministerio de Minas, afirma que²⁶ este modelo no busca legalizar el contrabando, sino reconocer la realidad de las zonas de frontera. “son medidas transitorias” dice, la solución definitiva es lograr un esquema binacional para combatir el problema de raíz, llegando a acuerdos de precios, esquemas de control y atendiendo los problemas sociales de estas regiones. Sin embargo, no es posible entender porque se siguen implementando medidas transitorias si presuntamente se tiene la solución definitiva al problema.

El gobierno ha implementado un programa de Reconversión socio-laboral que ofrece otras alternativas de ingreso, tales como capacitación en oficios semicalificados relacionados con las necesidades de la zona. Pero no se puede

²⁶ Entrevista a Julio César Vera, director de Hidrocarburos del Ministerio de Minas Viernes 18 de Noviembre de 2005.

desconocer que la tradición de esta práctica cuenta con aproximadamente 30 años, actividad que se ha mantenido a pesar del factor de riesgo ante las autoridades; lo que permite plantear un nuevo interrogante: ¿los pimpineros están dispuestos a renunciar a este negocio a cambio de las ayudas prometidas por el gobierno?.

Asegurar algo en torno a esto, sería arbitrario, aunque a muchos se le nota el deseo de dejar el negocio por mejores oportunidades o estudio, otros parecen encontrar en él, el único “chance” de sus vidas y una actividad reconfortante ante tanto desempleo. Además no se debe olvidar que las mismas autoridades y la gente de la zona contribuyen a que esta actividad se desarrolle sin inconvenientes.

Afirma la presidencia de la república que si se obtiene el control del ingreso ilegal de combustible, el país recibiría al año más de 600.000 millones de pesos en impuestos²⁷; pero parece que las medidas del gobierno no están a la altura del problema y que, evidentemente, las normas no son eficaces para detener o controlar el contrabando de combustible.

²⁷ www.presidencia.gov.co/sne/2005

CONCLUSIONES

La frontera Colombo Venezolana se caracteriza por una activa relación comercial. Cúcuta es considerada el principal puerto terrestre de Suramérica.

El comercio binacional históricamente dinamizó la economía regional, hasta que se presentó la decadencia de la economía venezolana que se vio manifestada en la devaluación del bolívar. Como consecuencia de lo anterior, se desestimuló la demanda de productos Colombianos. Punto de inicio del deterioro de la economía de la zona.

Esta crisis cambiaria tuvo graves secuelas, como el desempleo, un incremento de conflictos sociales y la posterior ejecución de actividades ilícitas como fuente de ingresos, tales como el contrabando, específicamente de combustible.

La devaluación del bolívar provocó que el intercambio mercantil colombo-venezolano cayera abruptamente. Muchas ciudades fronterizas, entre ellas Cúcuta y su área metropolitana, dependen de la demanda venezolana, por lo que la crisis económica del vecino país afectó simultáneamente a esta región.

Por mucho tiempo, la relación entre el peso y el bolívar fue estable y predecible, estabilidad que se perdió en estos últimos años, la devaluación colocó al bolívar por debajo del peso colombiano.

La crisis del comercio fronterizo, ha llevado a los habitantes de la zona a buscar nuevas fuentes de ingreso, el contrabando de combustible hacia Colombia ha sido una opción para muchos, pues el precio de este en Venezuela resulta ser bastante inferior, por lo que resulta conveniente traerlo de contrabando.

Según las fuentes citadas a lo largo de la investigación, se calcula que cada día ingresan al territorio nacional de esta forma 50.000 barriles de combustible. Una parte es destinada al consumo en la zona y, la otra parte, es llevada hasta el interior del país, situación que afecta principalmente los ingresos fiscales; pues alrededor de la mitad del precio del combustible colombiano corresponde a impuestos.

Existen dos formas de contrabando de combustible: La primera, en grandes proporciones, llevada a cabo por los mayoristas, que como se explicó cuentan con la infraestructura para depositar y almacenar el combustible, para luego introducirlo al interior del país. Igualmente, llevan a cabo determinados procesos sofisticados como el caso del “carrusel” o la figura del “pote” y cuentan, además, con los contactos y la maniobrabilidad suficiente para violar

los controles impuestos por las autoridades de ambos países o para sobornarlas a fin de impedir que estos se lleven a cabo.

La segunda forma, en pequeñas proporciones, ejecutada por los “pimpineros”, denominados así por que distribuyen su producto en pimpinas, que son recipientes donde almacenan el combustible y cada una tiene una capacidad de 6 galones. Entonces, los pimpineros son los minoristas del negocio; el combustible que ellos ofrecen es para el consumo de la ciudad de Cúcuta y su área metropolitana.

El gobierno nacional constantemente se pronuncia respecto a la situación que se vive en la región, al igual que el gobierno departamental y municipal. Se hacen y se deshacen leyes y decretos para atacar el problema pero este se fortalece cada vez más.

La Constitución Nacional estableció que la acción del Estado en las zonas de frontera debe orientarse a la protección de los derechos humanos, hacia el fortalecimiento de los procesos de integración y cooperación con los países vecinos. Pero en Colombia, los habitantes de esta región se encuentran en condiciones precarias en materia económica y social.

En diciembre de 2002, el gobierno Colombiano regularizó, por decreto, la venta de combustible extranjero en zonas de frontera y concedió la distribución a firmas específicas en cada departamento. También fijó en 20 galones de

combustible el cupo máximo para cruzar la frontera sin que este se considere contrabando, una cantidad superior será penalizable y se castiga con penas de hasta cinco años de cárcel.

En un comunicado de la casa de Nariño, se le indicó a los pimpineros que podían organizarse en una cooperativa que les permitiera desarrollar la actividad dentro de un marco legal. Propuso el Presidente de la República que pagaran los impuestos al municipio y comercializaran pequeñas cantidades de combustible que no contrarioran la legislación. La realidad está muy alejada de lo propuesto, tal como se pudo observar en el trabajo de campo y en las respuestas obtenidas en las encuestas, pues los pimpineros traen de Venezuela de 30 a 90 galones de combustible, lo que está muy por encima de lo permitido legalmente que son 20 galones.

Esta autorización se traduce en los llamados “puntos de recolección”, donde se permite la compra de combustible venezolano. De ahí el combustible pasa a los centros de acopio donde es marcado con un químico, para evitar su distribución en el interior del país y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales lo legaliza y cobra los impuestos, lo que aumenta su valor. De aquí pasa a las estaciones de servicio quienes lo distribuyen. Este es un mecanismo muy reciente implementado en algunas ciudades fronterizas y por supuesto en Cúcuta.

Este problema tal como lo plantea el gobierno nacional no encuentra su solución en un montón de leyes, porque como se ha manifestado, el contrabando deja de ser un delito para convertirse en una costumbre. Para los habitantes de la región es algo cotidiano, no implica riesgos y muchos de ellos se “rebuscan” de esta manera el sustento diario, por lo cual se acepta la ejecución de esta actividad ilícita.

La Dogmática jurídico-penal debe ser realista. Ha de empezar por admitir que únicamente será válida si sirve adecuadamente a la finalidad de aplicación de la Ley. La Ciencia del Derecho no puede concebirse como ciencia puramente teórica, sino que la naturaleza de su objeto le impone un carácter fundamentalmente práctico; es decir, no puede seguir alimentándose exclusivamente de la norma penal pues deja de lado la problemática política y social inmersa en el conflicto que le ocupa solucionar, y olvida la visión de justicia social y material que le impone la Carta Política.

En el modelo de Estado social y democrático de derecho del cual arranca nuestro sistema político y, por tanto, jurídico, la pena ha de cumplir una misión política de regulación activa de la vida social que asegure su funcionamiento satisfactorio, mediante la protección de los bienes de los ciudadanos. Ello supone la necesidad de conferir a la pena la función de prevención de los hechos que atenten a estos bienes, y no basar su cometido en una hipotética necesidad ético-jurídica de no dejar sin respuesta, sin retribución, la infracción del orden jurídico.

Los datos obtenidos con las encuestas constituyen la base de estas afirmaciones. Se puede concluir que el desempleo es un factor determinante en este conflicto, pues muchos aseguran que al no tener otra fuente de ingresos les toca dedicarse a este negocio, afirmando que la crisis cambiaria trajo consigo una profunda depresión económica a toda la zona ya que el intercambio comercial se tornó pasivo; por esto muchos testifican haber incursionado en el negocio hace 2 o 4 años, “desde que la cosa se puso peor”. El mismo desempleo ha llevado, según ellos, a un ciclo de dependencia económica sin fin. Algunos optaron por esta actividad para salir de la misma y conseguir sus propios ingresos y otros para satisfacer las necesidades de sus familias.

También queda claro que los pimpineros son los minoristas del negocio, que comercializan su producto solo en Cúcuta y su área metropolitana, que traen de Venezuela entre 30 y 90 galones de combustible, cantidad que se encuentra por fuera de los límites establecidos legalmente.

El contrabando de combustible es un problema que tiene grandes repercusiones a nivel social, económico y jurídico; no se han presentado soluciones eficaces para afrontarlo. Sin embargo, debemos recalcar la necesidad de analizar este flagelo tomando como base la importancia estratégica de las fronteras para el buen desempeño del comercio exterior binacional al amparo de las políticas de apertura económica y de los acuerdos de integración.

RECOMENDACIONES

La Constitución Nacional establece que el Estado debe actuar en las zonas de frontera, orientado a proteger los derechos humanos, el fortalecimiento de los procesos de integración y cooperación con los países vecinos.

Es necesario que se den las condiciones para el desarrollo de la región fronteriza, la preservación y el uso sostenible de los recursos, el mejoramiento de la calidad de vida, y el fortalecimiento de las entidades territoriales.

A pesar de lo anterior, no existe una política estatal encaminada a la protección de los derechos humanos de los ciudadanos, que permita, a su vez, el desarrollo económico y social esperado en el área limítrofe.

Algunos afirman que estas zonas en Colombia están relegadas porque se encuentran alejadas de los principales núcleos de actividad nacional. Lo cierto es que Cúcuta y su área metropolitana, se encuentran en condiciones de precariedad económica y social. Tal como hemos indicado, los índices de desempleo y subempleo son altos.

Las relaciones bilaterales entre Colombia y Venezuela pasan por uno de los momentos más difíciles, junto a los problemas tradicionales. Frente a esto se podría afirmar que es poco probable que se genere una verdadera fuerza binacional que ejerza un control real sobre el contrabando de combustible.

Las autoridades Colombianas afirman que son los venezolanos los que permiten la proliferación y el auge de este conflicto y las autoridades Venezolanas a su vez afirman lo contrario y “miran hacia otro lado”.

Históricamente, podemos encontrar varios ejemplos en los que no ha dado resultado las alternativas adoptadas por los dos países en sus relaciones bilaterales. Por ejemplo en 1994 se creó la comisión binacional de fronteras (Combifron), para intercambio de inteligencia, un proyecto que actualmente se encuentra congelado por iniciativa del presidente Chávez.

Las alternativas de solución del conflicto deben considerar que el fenómeno de contrabando de combustible no es uno solo, sino que se presenta a gran escala y a pequeña escala. Para controlar el contrabando de los mayoristas, quienes cuentan con una infraestructura de almacenamiento y con los contactos o dinero para evadir los controles bilaterales es necesario que se logre un esquema binacional para combatir el problema desde su origen. Para esto, se deben crear unas condiciones básicas: Fortalecer los esquemas de control interno, aumentar la presencia de las autoridades en la zona, pero

sobretudo, acordar la fijación de los precios del combustible. Es en el mercado mayorista de combustible donde la tipificación del delito de contrabando de hidrocarburos y sus derivados realmente cumple con la función de prevención y la protección de los bienes constitucionales.

Lo que preocupa frente a esta primera solución, es que en el campo de las relaciones bilaterales, parece no existir mucho diálogo. Las agendas internas o internacionales que manejan ambos gobiernos son radicalmente diferentes y sus propuestas y objetivos para la región son igualmente contradictorios.

Los venezolanos acusan a Colombia de descuidar la frontera, donde tendrían sólo 4.000 hombres, una cifra que consideran insuficiente para hacerle frente a este desafío, mientras que aseguran que la FAN (Fuerza Armada Nacional) venezolana contaría con 20.000 soldados a lo largo de la zona limítrofe. Lo cierto es que más allá de las declaraciones, condenas y amenazas, es poco lo que se termina haciendo.

Ahora, respecto al contrabando de combustible en pequeña escala, es necesario la inversión social y la atención inmediata de los problemas sociales que aquejan la región. Como explicamos anteriormente, el contrabando es visto no como un delito, sino como una costumbre por los habitantes de la zona, lo que dificulta su control y que las medidas tomadas por el gobierno nacional

carezcan de legitimidad. Existen un sin número de Leyes, Decretos, Acuerdos, que buscan controlar el contrabando y que no han logrado tener éxito.

Los “pimpineros” podrían ser 4000, 6000 o hasta 15000. Es necesario que el gobierno atienda las necesidades sociales de la zona como punto de partida para exigir que esta actividad no se practique como fuente de ingresos por parte de los cucuteños.

El gobierno ha implementado un programa de Reconversión socio-laboral que ofrece otras alternativas de ingreso, tales como capacitación en oficios semicalificados relacionados con las necesidades de la zona. Esta iniciativa constituye un paso enorme en la búsqueda de una solución definitiva al conflicto.

El gobierno invirtió \$1.282.000.000 millones para capacitar a quienes vendían combustible ilegalmente. El 16 de diciembre de 2005, cuatrocientas cuatro (404) personas, ex-pimpineros que vivían de la venta ilegal de combustible en los municipios nortesantandereanos de Ocaña, Pamplona y Cúcuta, terminaron los cursos de capacitación que les impartió el programa de Reconversión socio-laboral, que lidera la agencia presidencial para la acción social. Quizá ahora estas personas tengan un futuro más promisorio. (Ver Anexo N° 15)

BIBLIOGRAFÍA

ACUERDO 005 de Noviembre de 2005

BANCO DE LA REPÚBLICA. Subgerencia de Estudios Económicos. Centro

BOSQ, MARCELLUX. Desarrollo de la calidad de vida y la productividad personal. 2001. Regional de Estudios Económicos CREE. Notas económicas regionales, Región centro oriente. Mayo de 2004.

BUSTOS RAMIREZ, JUAN. Lecciones de derecho penal vol. II. Madrid: Editorial Trotta, 1999.

CÁMARA DE COMERCIO DE BUCARAMANGA.

CÁMARA DE COMERCIO DE CÚCUTA.

CODHES, ACNUR, UNION EUROPEA. De Fronteras y otros olvidos, Desplazamiento, Refugio y Conflicto Armado en los territorios fronterizos colombianos, , Bogotá, 2003.

CÓDIGO PENAL. Editorial Leyer, Santa Fe de Bogotá, Septiembre de 2000.

COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA. Departamento de estudios.
“consecuencias regionales del conflicto en Colombia”.

CONSTITUCIÓN NACIONAL DE COLOMBIA. Editorial Legis, segunda
edición Santa Fe de Bogotá, Agosto de 2004.

DECRETO 1814 de 1995. Decreto reglamentario de las Unidades

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS
DANE.

ESPECIALES DE DESARROLLO FRONTERIZO “UEDF”.

DECRETO 2180 de 2002. Que modifica dos artículos del Decreto 1900 del
23 de agosto de 2002, en el que se establece el límite para la penalización
del contrabando del combustible y su favorecimiento.

DEFENSORÍA DEL PUEBLO. Lógicas y dinámicas del conflicto armado en
el nororiente colombiano. El caso de Arauca y Norte de Santander. 1990-
2000.

DIARIO EL PAIS de Cali. 25 de enero de 2005

DIARIO EL TIEMPO. Julio 2 de 2005.

DIARRIO EL TIEMPO. Septiembre 4 de 2005.

DIARIO EL TIEMPO “En los confines de Colombia”. 10 de agosto de 2003.

DIARIO LA OPINION de Cúcuta 15 de Noviembre de 2005.

DIARIO LA OPINIÓ, Monografía Ilustrada del Norte de Santander, tomo III. página 474, 2001

DIARIO LA OPINIÓ de Cúcuta miércoles 28 de diciembre de 2005.

DIRECCIÓN NACIONAL DE PLANEACIÓN. Colombia y sus Fronteras, Políticas de Frontera, Caracterización Regional Socioeconómica comparada por países y departamentos fronterizos. Documentos para el Desarrollo Territorial No. 42.

DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES. DIAN.

Documento CONPES 3155, Enero 28 de 2002, Pág. 4.

ECOPETROL (Villavicencio – Barranca)

FENDIPETROLEO (Cúcuta)

FRITZ, WALTER. Sistemas inteligentes y sus sociedades. 2002

GAVIRIA LIÉVANO, Enrique. Derecho Internacional Público. Editorial Temis quinta Edición 1998.

GOMEZ PAVAJEAU, CARLOS ARTURO. Estudios de dogmática en el nuevo Código Penal. Medellín: Ediciones jurídicas Gustavo Ibáñez, 2004.

LEY 191 de 1995. Ley de fronteras

LEY 383 de 1997. Por la cual se expiden normas tendientes a fortalecer la lucha contra la evasión y el contrabando, y se dictan otras disposiciones.

LEY 681 de 2001. Que modificó el régimen de concesiones de combustibles en las zonas de frontera y estableció otras disposiciones en materia tributaria para combustibles.

LEY 788 de 2002. Por la cual se expiden normas en materia tributaria y penal del orden nacional y territorial.

MANRIQUE GUZMÁN, Gustavo. Comercio Exterior e Integración Fronteriza. Editorial Leyer, Santa Fe de Bogotá, Colombia 2004.

MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS, PETRÓLEOS DE VENEZUELA. Comisión de energía y minas de la asamblea nacional, Comunicado de prensa de 4 de Febrero de 2004.

MIR PUIG, SANTIAGO. El Derecho penal en el Estado social y democrático de derecho. Barcelona: Editorial Aries, 1994, op, cit., p. 28.

MOJICA PIMIENTO, Amílcar y PAREDES VEGA, Joaquín. La economía colombo-venezolana en la región de frontera, 1999-2003. Centro de Estudios Económicos del Banco de la República.

SENTENCIA C-269/00

PLAN DE DESARROLLO DE NORTE DE SANTANDER, 2001-2003.

REVISTA CRIMINALIDAD, Policía Nacional, Bogotá, 2003. Crecen delitos en la Frontera, Informe,

REVISTA SEMANA. Entrevista a JULIO CÉSAR VERA, director de Hidrocarburos del Ministerio de Minas. Viernes 18 de Noviembre de 2005.

SARMIENTO, Alfredo y RAMIREZ Clara. Índice de Condiciones de Vida: Una Propuesta para la Distribución, Misión Social. 1998.

SUÁREZ NÚÑEZ, José. Estudio Gasolina en la frontera para combatir contrabando. (Venezuela) Junio de 2004.

www.presidencia.gov.co

www.banrep.gov.co

www.abc.senado.gov.co. 6 de septiembre de 2005

www.eltiempo.com.co/noticias/Julio/Pimpineros

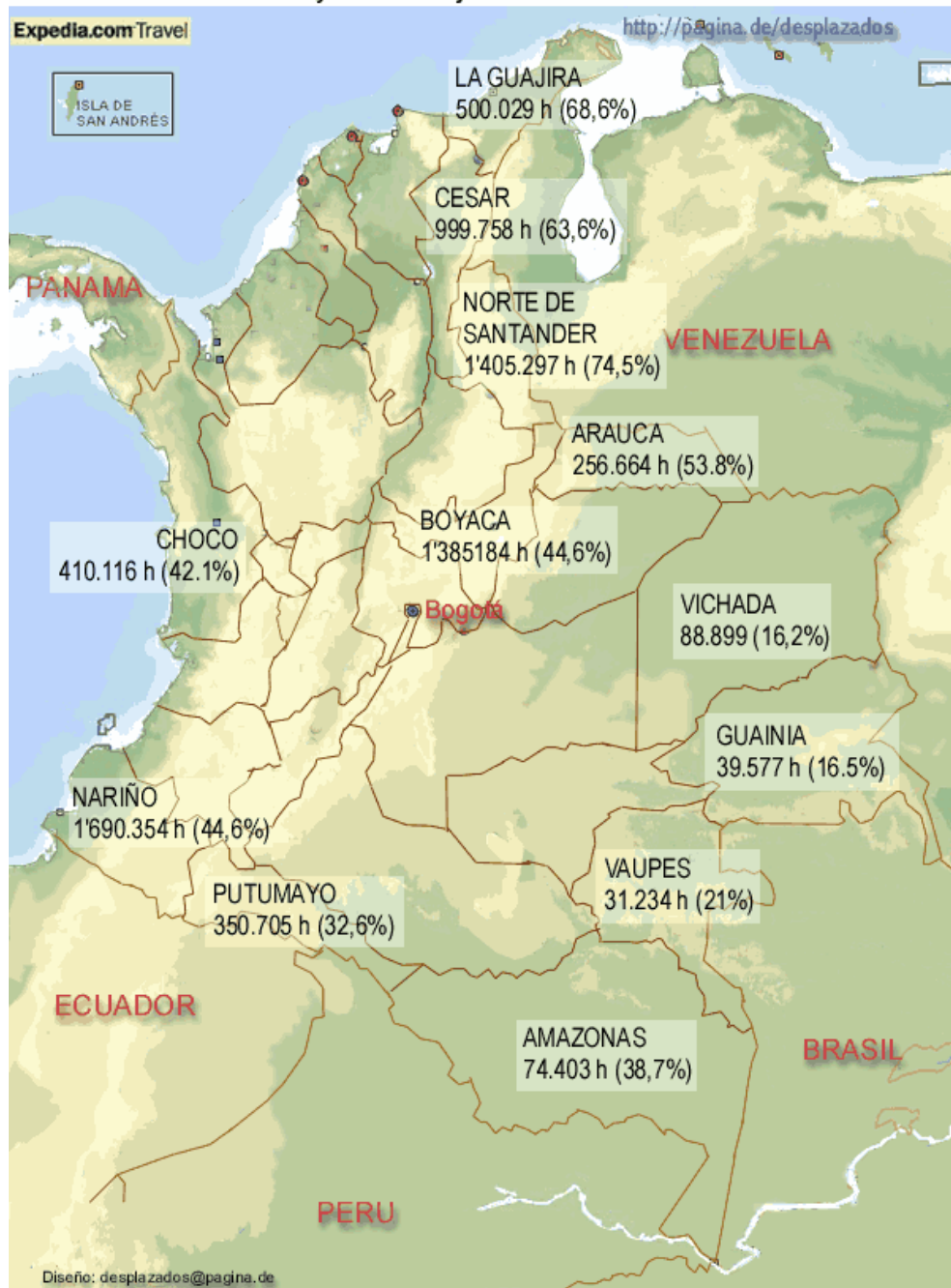
www.acci.gov.co/Noticias/Octubre/Pimpineros_19_10.htm

www.armada.mil.co

www.eluniversal.com

ANEXO N° 1

DEPARTAMENTOS FRONTERIZOS DE COLOMBIA Población Total y Porcentaje de Población Urbana 2002



Fuente: DANE, Estimaciones anuales de población por departamento, según sexo y grupos de edad.

ANEXO N° 2

Mapa de Frontera entre Colombia y Venezuela con población por Estado o Departamento



"Salud y Desplazamiento" <http://pagina.de/desplazados>. Organización Panamericana de la Salud. Colombia
Fuente:

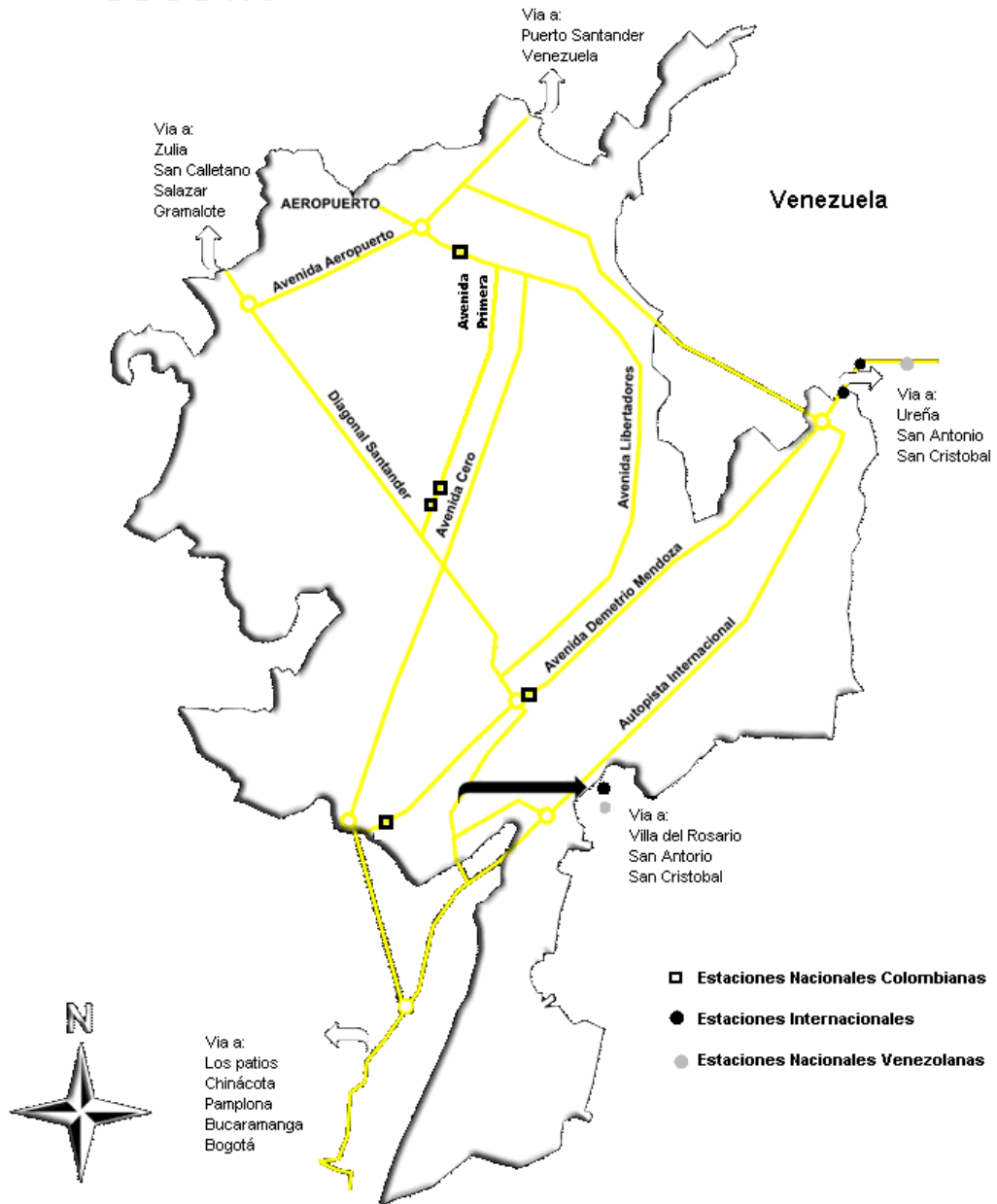
Datos Colombia: DANE. Estimaciones anuales de población por departamento. Indicadores 2002

Datos Venezuela: XIII Censo General de Población y Vivienda en Venezuela. 2001

ANEXO Nº 3

MAPA DE CUCUTA Y LAS ESTACIONES NACIONALES, INTERNACIONALES Y VENEZOLANAS

CUCUTA



ANEXO Nº 4

Diferencial de precios de Combustible en las estaciones colombianas y venezolanas para diciembre de 2005.

TIPO DE COMBUSTIBLE	VENEZUELA		COLOMBIA	
	ESTACION NACIONAL	ESTACIÓN INTERNAC.	PRECIO PROMEDIO EN BOGOTA	PRECIO PROMEDIO EN CÚCUTA
GASOLINA CORRIENTE	375 pesos el galón	1.875 pesos el galón	5.725 pesos el galón	4.293 pesos el galón
GASOLINA EXTRA	468 pesos el galón	2.343 pesos el galón	7.750 pesos el galón	5.812 pesos el galón
ACPM	360 pesos el galón	1.843 pesos el galón	4.171 pesos el galón	3.128 pesos el galón

ECONÓMICA

Venezuela aplica Ley sobre el delito de contrabando

Cuando no se ha completado el primer mes de entrada en vigencia de la nueva Ley sobre el delito de Contrabando en Venezuela, ya son varios los colombianos que están siendo procesados en el estado Táchira y que se encuentran a órdenes de la Fiscalía.

La Ley tiene por objeto "prevenir, disuadir, investigar, perseguir, reprimir y sancionar el delito de contrabando que se cometa en el territorio y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela" y entró a regir el 2 de diciembre de 2005.

La Opinión consideró oportuno publicar algunas partes de la Ley para que los nortesantandereanos la conozcan.

El Texto

La Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela decreta la siguiente Ley sobre el delito de Contrabando

Capítulo I

Disposiciones fundamentales Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto tipificar y sancionar el delito de contrabando que se cometa en el territorio y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, independientemente del lugar donde se hubieren realizado los actos preparatorios del delito.

Capítulo II

Del delito de Contrabando

Artículo 2. Incurrirá en delito de contrabando, y será castigada con pena de prisión de cuatro (04) a ocho (08) años, cualquier persona que mediante actos u omisiones, eluda o intente eludir la intervención o cualquier tipo de control de la autoridad aduanera, en la introducción, extracción o tránsito de mercancías al territorio y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela.

Modalidades

Artículo 3. Constituye también delito de contrabando:

1. La tenencia, depósito, transporte o circulación de mercancías extranjeras, si no se comprueba su legal introducción al territorio y demás espacios geográficos de la República o su adquisición mediante lícito comercio en el país.

2. La tenencia o depósito de mercancías en lugares no autorizados, dentro de la zona primaria de la aduana o, la tenencia o depósitos de mercancías en lugares autorizados para un régimen de almacenamiento o depósito distinto a aquel que ha sido autorizado.

3. La tenencia o depósito de mercancías no relacionadas o no notificadas formalmente ante la aduana, como legalmente abandonadas, cuando el auxiliar disponga de la información.

4. Impedir o evitar el control aduanero por medio del ocultamiento de mercancías en envases, objetos o cualquier otro medio, dentro la zona primaria de la aduana y demás recintos o lugares habilitados.

5. El transporte, depósito, tenencia y permanencia de mercancías extranjeras en vehículos de cabotaje, no autorizados para el tráfico mixto por la autoridad competente.

6. El transporte, depósito, tenencia y permanencia de mercancías nacionales o nacionalizadas en vehículos de cabotaje, sin cumplir con el procedimiento aduanero legalmente establecido.

7. El transporte de mercancías extranjeras por rutas o lugares distintos de los indicados en forma expresa por la autoridad aduanera.

8. La violación, ruptura, alteración o destrucción no autorizada de precintos, sellos, marcas, puertas, envases y otros medios de seguridad para el resguardo de las mercancías, cuyos trámites aduaneros no hayan sido perfeccionados o que no estén destinadas al país.

9. El transporte de mercancías extranjeras no autorizado en el territorio nacional por la autoridad aduanera de la jurisdicción respectiva.

11. El transporte de mercancías extranjeras en buques de cualquier nacionalidad en aguas territoriales o el desembarque de las mismas, sin que estén destinadas al tráfico o comer-

cio legítimo con Venezuela o alguna otra nación.

12. La introducción al territorio aduanero de mercancías procedentes de Zonas Francas, Zonas Libres, Zonas Fronterizas, Puertos Libres, Depósitos Aduaneros (In Bond), Almacenes Libres de Impuesto (Duty Free Shops) y otros Regímenes Aduaneros Especiales sin haberse cumplido o habiéndose violado los controles aduaneros respectivos.

13. El transporte, tenencia, permanencia de mercancías extranjeras a bordo de vehículos de transporte aéreo, que no cumplan con los requisitos que comprueben su legal introducción al territorio nacional.

Determinación de la competencia

Artículo 5. A los efectos de los supuestos de hecho que anteceden, corresponderá el conocimiento de la causa a la jurisdicción penal ordinaria, siempre que el valor en aduanas de las mercancías exceda de quinientas unidades tributarias (500 U.T.). Todo ello sin perjuicio de las excepciones establecidas en la presente Ley.

Sin perjuicio de las excepciones previstas en la presente Ley, cuando el valor en aduanas de las mercancías no exceda de quinientas unidades tributarias (500 U.T.), corresponderá el conocimiento de la causa a la Administración Aduanera y Tributaria en los términos establecidos en la Ley Orgánica de Aduanas.

Declinatoria de competencia

Artículo 6. Una vez determinada la inexistencia del delito de contrabando, la autoridad competente declinará el conocimiento de la causa a la oficina aduanera de la jurisdicción a los efectos de la aplicación de los procedimientos administrativos a que hubiere lugar.

Valor de las mercancías objeto de presunto contrabando

Artículo 7. El valor en aduana de estas mercancías será determinado según las normas de valoración aplicables para las mercancías objeto de importación definitiva, para la fecha de la comisión del presunto contrabando.

Capítulo V

De las penas accesorias

Disposición general

Artículo 13. Además de la pena corporal establecida en el artículo 2 de la presente Ley, se aplicarán las penas accesorias contempladas en este capítulo.

Multa y comiso

Artículo 14. Se impondrá, además, a los responsables de la comisión del delito de contrabando, una multa equivalente a seis (6) veces del valor en aduana de las mercancías. Igualmente, se impondrá el comiso de las mercancías, así como el de los vehículos, semovientes, enseres, utensilios y aparejos utilizados para su perpetración.

La pena de comiso de una nave, aeronave, ferrocarril o vehículo de transporte terrestre, sólo se aplicará si su propietario tiene la condición de autor, coautor, cómplice o encubridor.

Sanciones accesorias

Artículo 15. Se impondrán como sanciones accesorias a los responsables del cometimiento del delito de contrabando:

- a. El cierre del establecimiento

to y suspensión de la autorización para operarlo.

h. La inhabilitación para ocupar cargos públicos o para prestar servicio en la administración pública.

c. La inhabilitación para ejercer actividades de comercio exterior y las propias de los auxiliares de la administración aduanera.

Las sanciones mencionadas en el presente artículo serán establecidas por un lapso que no será menor de seis (6) meses ni mayor a sesenta (60) meses, según la magnitud del delito de contrabando y la concurrencia de circunstancias atenuantes o agravantes.

Destitución y revocatoria

Artículo 16. Cuando un funcionario público, contratado u obrero al servicio de la administración pública, o un auxiliar de la administración aduanera, en calidad de autor, coautor, cómplice o encubridor, resulte responsable de la comisión del delito de contrabando, la decisión que establezca la responsabilidad dispondrá su destitución, despido, la rescisión del contrato o la revocación inmediata de la autorización respectiva, según sea el caso.



Los controles en los pasos de frontera de Ureña y San Antonio se mantienen por parte de la Guardia Nacional y funcionarios del Seniat.

Incremento del valor

Artículo 17. Cuando las mercancías objeto del delito de contrabando estuviesen sometidas a suspensión, restricción, registro sanitario o cualquier otro requisito aancelario, condicionante de su introducción o extracción, la determinación del valor en aduana será incrementado, a los fines del cálculo de las multas previstas en la presente Ley, en un cincuenta por ciento (50%).

En los casos de mercancías sujetas a prohibición o reserva, el valor en aduana será incrementado, a los fines del cálculo de la multa, en un doscientos por ciento (200%).

Autoría y participación

Artículo 18. Los cómplices y encubridores serán sancionados con la misma pena establecida para los autores y coautores, rebajada en la mitad para los cómplices y a un tercio para los encubridores.

Disposición de mercancías

Artículo 19. Cuando haya quedado firme la decisión del comiso mediante acto administrativo o sentencia definitiva, la mercancía será objeto de remate, siguiendo el procedimiento establecido en la Ley Orgánica de Aduanas y su Reglamento para la mercancía abandonada, con excepción de aquéllas de prohibida importación y las reservadas al Ejecutivo Nacional.

Capítulo VIII

Disposiciones transitorias

Primera: Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, deberán crearse o pómense en funcionamiento los Tribunales Contenciosos Aduaneros, con competencia en materia penal en diferentes ciudades del país, con la finalidad de garantizar la tutela judicial efectiva de las partes y el adecuado desenvolvimiento de los procedimientos judiciales.

Ségun da: Hasta tanto entren en funcionamiento los tribunales aquí instituidos, seguirán conociendo de las causas en materia penal aduanera los Tribunales de la Jurisdicción Penal Ordinaria.

Capítulo IX

Disposición derogatoria

Única: Se deroga el Capítulo I del Título VI de la Ley Orgánica de Aduanas que se refiere al contrabando, publicada en la Gaceta Oficial N° 5.353 Extraordinario del 17 de junio de 1999, y los artículos de la Ley Orgánica de la Hacienda Pública Nacional que coliden con la presente Ley.

Disposición final

Única: La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Dada, firmada y sellada en el Palacio Federal Legislativo, sede de la Asamblea Nacional, en Caracas a los quince días del mes de noviembre de dos mil cinco. Año 195° de la Independencia y 146° de la Federación.

Nicolás Maduro Moros, presidente; Ricardo Gutiérrez, primer vicepresidente; Pedro Carreño, segundo vicepresidente; Iván Zepa Guerrero, secretario; José Gregorio Viana, subsecretario.

Contrabando agravado

Artículo 4. Con la misma pena del delito previsto en el artículo 2 de la presente ley, aumentada de un tercio a la mitad se castigará:

1. El despacho o entrega de mercancías, sin autorización previa de la aduana, por parte de los auxiliares de la administración aduanera encargados de su almacenamiento o depósito.

16. El transporte, tráfico, depósito y tenencia fuera del territorio aduanero y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela, de combustibles, lubricantes u otros derivados del petróleo, así como de minerales sin el cumplimiento de las formalidades legales para ejercer estas actividades, sin perjuicio de lo establecido en la Ley que rige la materia de hidrocarburos.

17. El ingreso al territorio nacional o la extracción de dicho territorio, especímenes de fauna y flora silvestres,

sus partes y productos, minerales y sus derivados, en contravención a lo establecido en la normativa especial y aduanera, así como lo dispuesto en tratados internacionales suscritos y ratificados por la República Bolivariana de Venezuela.

18. El ingreso al territorio nacional o la extracción del mismo, de objetos de arte y de arqueología en contravención a lo establecido en la normativa especial y aduanera, así como lo dispuesto en tratados internacionales suscritos y ratificados por la República Bolivariana de Venezuela.

19. El ingreso al territorio nacional, el tránsito o la salida del territorio nacional de mercancías de marca de fábrica o de comercio falsificadas o de mercancías piratas, entendiéndose por tales las así definidas en el Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual Relacionados con el Comercio.

ANEXO N° 6



ECOPETROL S.A.
VICEPRESIDENCIA DE SUMINISTRO Y MERCADEO
GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN NACIONAL

Bogotá D.C., 07 de enero de 2005



VSM-GCN-000095-2005-5

martes, 11 de enero de 2005 9:14:28

Destinatario: MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA

Asunto: MODIFICACION PLAN DE ABASTECIMIENTO DEL DE

Foros: 2 Anexos: 0

Doctor
JULIO CESAR VERA D.
Director de Hidrocarburos
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA
Ciudad

Respetado Doctor

Dada la expedición del Decreto No. 4236 de fecha 16 de diciembre de 2004, por el cual se modifican los artículos primero, segundo y quinto del Decreto 2340 de 2004, le solicitamos modificar el Plan de Abastecimiento del Departamento de Norte de Santander aprobado por el Ministerio de Minas y Energía mediante la resolución número 124099 del 10 de agosto de 2004, con respecto a la Cadena de distribución, la cual quedará así:

Cadena de Distribución

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 2195 de 2001, en el Decreto 2340 del 23 de julio de 2004 y en el Decreto 4236 del 16 de diciembre de 2004, ECOPETROL S.A. cederá a favor de las personas naturales o jurídicas que se encuentren debidamente autorizadas por el Ministerio de Minas y Energía para ejercer las actividades de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo en zona de frontera a través de una Planta de Abasto o Centro de Acopio debidamente autorizado, así:



- Los centros de Acopio o Plantas de Abasto aprobados por el Ministerio de Minas y Energía, deberán adquirir los combustibles únicamente en los Puntos de Recolección aprobados y registrados por la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, los cuales deberán estar amparados desde el Punto de Recolección hasta el Centro de Acopio o Planta de Abasto por la guía de compra que debe ser suministrada por el Centro de Acopio

CALLE 17 No. 7-33 Edificio "Guadalupe Pastre"
TEL: 2345001 FAX: 2345005
INTERNET: www.ecopetrol.com.co
BOGOTÁ D.C. - COLOMBIA





ECOPEPETROL S.A.
VICEPRESIDENCIA DE SUMINISTRO Y MERCADEO
GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN NACIONAL

- La aditivación y marcación se realizará en la Planta de Abasto o Centros de Acopio
- La actividad de Distribución de combustibles será cedida a toda persona natural o jurídica, debidamente registrada y autorizada por el Ministerio de Minas y Energía que cuente con una planta de abasto o Centro de Acopio debidamente autorizado de acuerdo con los cupos asignados por la UPME.
Ecopetrol S.A. se reserva el derecho de contratar o ceder las actividades de Distribución de combustibles en Norte de Santander de acuerdo con el número de ofertas, volumen a distribuir, capacidad de almacenamiento y facilidades de recibo y despacho, entre otras.
- El control de los cupos asignados por la UPME será responsabilidad del cesionario de la distribución de combustibles y se realizará de acuerdo con los procedimientos establecidos por Ecopetrol S.A.
- La actividad de Transporte desde los Centros de Acopio hasta los puntos de venta autorizados será cedida a los Distribuidores Minoristas, la cual deberá ser realizada en carrotanques debidamente registrados en el Ministerio de Minas y Energía y que cuenten con un sistema de monitoreo electrónico de ruta avalado por ECOPEPETROL dentro de los plazos que se establezcan en la reglamentación del artículo 61 de la Ley 812.
- La Distribución Minorista será cedida a las Estaciones de servicio que cuenten con cupo asignado por la UPME.
- Las personas naturales o jurídicas diferentes a los Distribuidores Mayoristas con quienes ECOPEPETROL S.A. contrate o ceda la distribución de combustibles, deberán recaudar y girar el valor correspondiente a la Sobretasa de acuerdo con lo establecido en el Decreto 4236 del 2004.

Cordialmente,

CAMILO MARULANDA L.

Gerente (e) de Comercialización Nacional

30700/5450 2 1
e/ NMCC-103

CALLE 37 No. 7-43 Edificio Guatavaya Piso 8
TEL: 2345001 FAX: 2345069
INTERNET: www.ecopetrol.com.co
BOGOTÁ D.C. - COLOMBIA



ANEXO N° 7

COPIA



ECOPETROL S.A.
VICEPRESIDENCIA DE SUMINISTRO Y MERCADERO
GERENCIA DE COMERCIALIZACION

BOGOTÁ D.C. TEL. 030987-2005-5
Destinatario: VERA, JULIO CÉSAR
Asunto: ADICIÓN AL PLAN DE ABASTECIMIENTO CON PN
Folios: 3 Anexos: 3
Jueves, 10 de marzo de 2005 10:52:57

80001

Bogotá DC, Marzo 10 de 2005

Doctor
JULIO CÉSAR VERA
Director de Hidrocarburos
Ministerio de Minas y Energía
Bogotá D.C.

Ref.: Adición al plan de abastecimiento con producto nacional para el Departamento de Norte de Santander

Respetado Doctor

De acuerdo con la Resolución No. 124099 del 4 de noviembre de 2004, por la cual se aprobaron los planes de abastecimiento para la distribución de combustibles importados de la República de Venezuela y/o producidos en el país en los municipios fronterizos del departamento de Norte de Santander, se otorgaron unos vistos buenos y se tomaron otras medidas, en el *parágrafo primero* del artículo 7° establece que

“ ECOPETROL S.A. deberá ajustar el plan de abastecimiento a las condiciones de mercado e informarlo al Ministerio de Minas y Energía para su aprobación.”

Por otra parte, a través de la Resolución 124024 del 21 de febrero de 2005 se modificó el parágrafo del artículo 1° de la Resolución 124247 de 2004, por medio de la cual se aprobó como Tercero, a través de un Centro de Acopio, a la compañía Importadora Ferpipetroleos Tasajero Ltda., en el sentido de incluir dentro de la aprobación como tercero las actividades de importación, transporte, almacenamiento y distribución de combustibles con destino a las estaciones de servicio y grandes consumidores del departamento de Norte de Santander.

Por lo anteriormente expuesto y teniendo en cuenta el Orden de prelación establecido en el artículo 2° del Decreto 2195 de 2001, le solicitamos adicionar al plan de abastecimiento con producto nacional como fuente de suministro, al Tercero, compañía Importadora Ferpipetroleos Tasajero Ltda., ubicada en el municipio de Cucuta, para suministrar combustibles a las estaciones de servicio del departamento de Norte de Santander ubicadas en los municipios de Cucuta, Los Patios, Villa del Rosario, San Cayetano, El Zulia, Sardinata, Bucarasica, Puerto Santander y Tibú, con esta medida se espera reducir el desvío de combustibles desde estos municipios hacia el resto del país.

Dicho Tercero se abastecerá únicamente a través de las plantas de abasto ubicadas en Chimita (Bucaramanga) de propiedad de Terpel y/o ExxonMobil y el costo del servicio deberá asumirlo Ferpipetroleos de su propio margen.

d

Calle 37 No. 7-43 Piso 1 - Edificio Gremio
TEL. 2345001 FAX. 2345965
BOGOTÁ D.C. www.ecopetrol.com





ECOPETROL S.A.
VICEPRESIDENCIA DE SUMINISTRO Y MERCADEO
GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN NACIONAL
BOGOTÁ D.C.

No obstante lo anterior, en casos de excepción y con previo visto bueno por parte de ECOPETROL S.A. se autorizará entregas directas desde la Refinería de Barrancabermeja a Fertipetróleos.

Por lo tanto las fuentes de abastecimiento para abastecer al departamento de Norte de Santander con producto nacional, serán las siguientes:

Planta de Abasto/Centro de Acopia	Ubicación	Propietario
Ayacucho (no interconectada)	La Gloria - Cesar	Organización Terpel
Chimita	Bucaramanga - Santander	Organización Terpel
Chimita	Bucaramanga - Santander	ExxonMobil
Fertipetróleos (no interconectada)	Cúcuta - Norte de Santander	Fertipetróleos

Para el abastecimiento desde las plantas de Chimita, las estaciones de servicio con cupos asignados por la UPME deberán escoger libremente una sola planta de abasto donde comprarán el producto de acuerdo con su ubicación y ruta establecida.

Rutas de Abastecimiento:

Para el abastecimiento de combustibles a los municipios y corregimientos zona de frontera del departamento de Norte de Santander se utilizarán las siguientes rutas:

- **Desde Ayacucho hasta Ocaña:**
Aguachica - Ocaña. Incluye el suministro a El Carmen, Convención, Teorama, El Tarra, San Calixto, Hacañ, La Playa, Abrego y La Esperanza.
- **Desde Chimitá a Durania:**
De Chimita a Durania - Pamplona - Pamplonita - Herrán - Ragonvalia - Bachalema - Chinácota - Durania. Incluye el suministro a Toledo.
- **Desde Fertipetróleos en Cúcuta:**
 - De Cúcuta a Villa del Rosario - Cúcuta - Los Patios - Villa del Rosario
 - De Cúcuta a San Cayetano - Cúcuta - El Zulia - San Cayetano
 - De Cúcuta a Bucarasica - Cúcuta - Sardinata - Bucarasica
 - De Cúcuta a Tibú - Cúcuta - Puerto Santander - Tibú

Adicionalmente, en casos de excepción, ECOPETROL S.A. informará al Ministerio de Minas y Energía cuando se utilizarán las plantas de abasto de los distribuidores mayoristas Terpel y ExxonMobil ubicadas en Chimita, para realizar entregas a los municipios que se abastecen desde el Centro de Acopia de Fertipetróleos.

↓

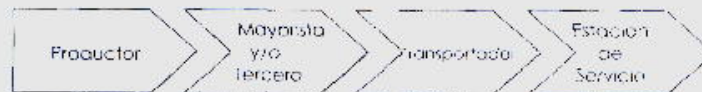
Calle 57 No. 741 Sur - Bogotá - Colombia
TEL: (01) 310 2345678
INTERNET: www.ecopetrol.com.co
BOGOTÁ D.C. - COLOMBIA





ECOPETROL S.A.
VICEPRESIDENCIA DE SUMINISTRO Y MERCADEO
GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN NACIONAL
BOGOTÁ D.C.

De esta forma la Cadena de Distribución quedaria así:



ECOPETROL S.A. cederá en favor de los distribuidores mayoristas, Terceros y minoristas la función de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo en zona de frontera, actividad que deberán adelantar en un todo de acuerdo con los requerimientos definidos en el Decreto 2195 del 18 de octubre de 2001, así:

- La actividad de almacenamiento y distribución mayorista será cedida a los distribuidores mayoristas y/o Terceros.
- La actividad de transporte desde las plantas de abasto, hasta la estación de servicio será cedida al distribuidor mayorista, Terceros o a la estación de servicio, quienes podrán contratarla con terceros o asumirla directamente, cumpliendo, en cualquiera de los casos, con los requerimientos definidos en el Decreto 2195 del 18 de octubre de 2001.
- La actividad de distribución minorista será cedida a las estaciones de servicio que cuenten con cupos aprobados por la UPME.

Bajo este esquema los productos serán facturados por ECOPETROL a cada uno de los distribuidores mayoristas y/o terceros en la fecha de entrega en las refinerías, de acuerdo con la estructura de precios vigente para el territorio nacional. El distribuidor mayorista y/o tercero tendrán derecho a la exención del impuesto global y el IVA, una vez compruebe que el volumen fue vendido con destino a zona de frontera.

Cordialmente,

LEONEL VELEZ G.
Gerente de Comercialización Nacional

30.700/5450.1.1
e/ICGR

Calle 27 No. 7-45 P. 50 - Edificio Guemape
TEL: 2945001 FAX: 2344566
INTERNET: www.ecopetrol.com.co
BOGOTÁ D.C. - COLOMBIA



ANEXO N° 8



ECOPETROL S.A.
VICEPRESIDENCIA DE SUMINISTRO Y MERCADERO
GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN NACIONAL
BOGOTÁ D.C.

Bogotá D.C., Julio 19 de 2005

Doctor
JULIO CÉSAR VERA
Director de Hidrocarburos
Ministerio de Minas y Energía
Bogotá D.C.

 VEM-UCV-002968-2005-5
Destinatario: MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA
Asunto: MODIFICACION AL PLAN DE ABASTECIMIENTO C
Folios: 2 Anexos: 0
Jueves, 21 de Julio de 2005 9:19:10

Ref.: Modificación al plan de abastecimiento con producto procedente de Venezuela para el Departamento de Norte de Santander.

Respetado Doctor:

De acuerdo con la Resolución No. 124099 del 10 de agosto 2004, por la cual se aprobaron los planes de abastecimiento para la distribución de combustibles importados de la República de Venezuela y/o producidos en el país en los municipios fronterizos del departamento de Norte de Santander, se otorgaron unos vistos buenos y se tomaron otras medidas, en el párrafo primero del artículo 7° establece que:

"...ECOPETROL S.A. deberá ajustar el plan de abastecimiento a las condiciones del mercado e informarlo al Ministerio de Minas y Energía para su aprobación..."

En consecuencia le solicitamos modificar el plan de abastecimiento con producto procedente de Venezuela para el Departamento de Norte de Santander para implantar dicho plan inicialmente en el área metropolitana de Cúcuta, conformada por los municipios de Cúcuta, San Cayetano, Villa del Rosario, Los Patios y El Zulia, con el fin de evaluar el comportamiento de las ventas de los combustibles venezolanos en dichos municipios.

Por lo tanto el resto de los municipios de zona de frontera del Departamento de Norte de Santander, se abastecerán con producto de procedencia nacional, hasta tanto las circunstancias, referente a la oferta de combustible venezolano y el precio, entre otras, permita implementar de manera general el plan de abastecimiento con producto procedente de Venezuela y no ocasionar de esta forma un desabastecimiento en el departamento.

De la puesta en marcha del plan de abastecimiento con producto venezolano en cada municipio, se le informará al Ministerio de Minas y Energía con dos días de anticipación.

Cordialmente,



ECOPETROL S.A.
VICEPRESIDENCIA DE SUMINISTRO Y MERCADEO
GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN NACIONAL
BOGOTÁ D.C.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Camilo Marulanda L.'.

CAMILO MARULANDA L.
Gerente (e) de Comercialización Nacional

30700/5450.1.1
e/CCGR

Calle 37 No. 7-43 Piso 11 - Edificio Quindim
TEL: 234 5001 FAX: 234 4845
INTERNET: www.ecopetrol.com.co

ANEXO Nº 9



ECOPETROL S.A.
VICEPRESIDENCIA DE SUMINISTRO Y MERCADEO
GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN NACIONAL
BOGOTÁ D.C.

Bogotá D.C., Agosto 26 de 2005

Doctor
JULIO CÉSAR VERA
Director de Hidrocarburos
Ministerio de Minas y Energía
Bogotá D.C.

ECOPETROL S.A. GERENCIA DE COMERCIALIZACIÓN NACIONAL
VSM-GCN-003609-2005-5
Destinatario: **MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA**
Asunto: **MODIFICACION AL PLAN DE ABASTECIMIENTO C**
Folios: 1 Anexos: 0
viernes, 26 de agosto de 2005 8:22:21

Ref.: Modificación al plan de abastecimiento con producto procedente de Venezuela para el Departamento de Norte de Santander

Respetado Doctor

De acuerdo con lo dispuesto en la Resolución 124230 de Julio 28 de 2005, por medio de la cual se modificó el plan de abastecimiento para la distribución de combustibles importados de la República de Venezuela y/o producidos en el país en los municipios fronterizos del departamento de Norte de Santander, en donde se autorizó implantar el plan de abastecimiento con producto procedente de Venezuela inicialmente en el área Metropolitana de Cúcuta y evaluar el comportamiento de las ventas de combustibles venezolanos en los municipios que la conforman, le solicitamos autorizar en principio la activación del plan de abastecimiento con producto venezolano sólo con gasolina corriente hasta tanto se cuente con disponibilidad suficiente de ambos productos, dada la escasez de oferta de ACPM desde la República de Venezuela.

Cordialmente,

(Firma original firmada)
CAMILLO MARULANDA L.

CAMILLO MARULANDA L.
Gerente de Comercialización Nacional

30/00/5450 1.1
e/TCGR

Calle 37 No. 7-41 Piso 1 - Edificio Guadalupe
TEL: 234 5001 FAX: 234 4842
E-MAIL: comercializacion@ecopetrol.com

ANEXO N° 10

DEPARTAMENTO DE NORTE DE SANTANDER



Capital: Cúcuta

Municipios Ley Frontera: (26 municipios)
Abrego, Bochalema, Bucarasica,
Chinácota, Convención, Cúcuta, Durania,
El Carmen, El Tarra, El Zulia, Hacarí,
Herrán, La Playa, Los Patios, Ocaña,
Pamplona, Pamplonita, Puerto
Santander, Ragonvalia, San Calixto, San
Cayetano, Sardinata, Teorama, Tibú,
Toledo, Villa del Rosario.

Cupo UPME 2004:

Cupo Asignado: 4.922.078 galones

EDS: 4.799.337 galones

Cupo global: 122.741 galones

Observaciones:

Actualmente el departamento se está abasteciendo exclusivamente con producto nacional.

Plan de Abastecimiento:

Resolución No. 124099 de Agosto 10 de 2004.

Modificación al PDA:

Resolución No. 124230 de Julio 28 de 2005.

- El PDA con producto de Venezuela se implementará primero en el área metropolitana de Cúcuta y luego en la provincia de Ocaña y finalmente en la provincia de Pamplona.

Se abastece de producto nacional desde:

- Ayacucho (Cesar)
- Chimitá (B/manga)

Producto procedente de Venezuela

Cesionarios:

Minoristas: 93 Estaciones de Servicio

Cupo Global: 5 (Bochalema, Durania, Herrán, Pamplonita y San Cayetano)

Mayoristas Nal: Terpel y ExxonMobil

Actor Crítico: Suministro de Venezuela

ANEXO N° 11

LOS PIMPINEROS



El Universal.com 30 de junio de 2005.

Pimpineros que pasan unos 30 mil litros de gasolina de contrabando a Colombia por el estado del Táchira.

Un grupo de personas vende gasolina de contrabando en el andén de la carretera que comunica a Cúcuta (Colombia) con Venezuela.

ANEXO N° 12



FENDIPETROLEO
SECCIONAL NORTE DE SANTANDER

San José de Cúcuta, 11 de Noviembre del 2005

Señores
ORFELINA CASTRO
ORLANDO LINERO
Ciudad

Cordial Saludo:

Atendiendo su solicitud hecha de forma verbal y con el ánimo a colaborar en la presentación de datos, para el estudio con fines académicos ustedes mencionan, nos permitimos dar la siguiente información:

FENDIPETROLEO CAPITULO CUCUTA, agrupa un total de ochenta y seis (86) Estaciones de Servicio en todo el Departamento Norte de Santander

La resolución No. 0090 del 15 de Marzo de 2004 asigno cupos al Departamento en un total de aproximadamente 5'000.000 de galones

Según lo solicitado puntualmente por ustedes en cuanto a Cúcuta y su Área Metropolitana, nos permitimos informar lo siguiente:

Área Metropolitana

Cúcuta:	1.776.000
Patios:	557.799
Villa Rosario:	305.903
Puerto Santander:	88.948
El Zulia:	149.911
	2.938.559

sobretasa a nivel Nacional de gasolina corriente para noviembre es : 1058.46
Sobretasa Zona de Frontera Centros de Acopio para noviembre es: 538.79

Esperando que esta información sea de mucha ayuda para ustedes.

Cordialmente,

MARIO JOSE GUTIERREZ MEJIA
PRESIDENTE
FENDIPETROLO CAPITULO CUCUTA

Av. 0 No. 14-66 Edif. Villa Real
TeleFax: 5712590
Cúcuta, Colombia

ANEXO N° 13

PIMPINAS



www.armada.mil.co

ANEXO Nº 14

DIARIO LA OPINION CUCUTA. MIERCOLES 28 DE DIC 2005

ECONÓMICA

Según balance preliminar de FENDIPETRÓLEO

Mejores ventas de combustibles en el primer semestre del año

El primer semestre de 2005 para las estaciones de servicio de Norte de Santander fue mejor que la segunda mitad del año, indicó el presidente regional de FENDIPETRÓLEO, Mario Mejía.

En el balance preliminar sobre las ventas de gasolina, anotó que en el lapso enero-junio repuntó la comercialización de dicho combustible y de ACPM.

Eso obedeció, en parte, al gran flujo vehicular, porque siempre a comienzos del año hay alto movimiento y se encareció el combustible venezolano por el refuerzo en los controles para evitar el contrabando, propiciando que la gente tanqueara en las gasolineras colombianas.

Pero según el dirigente gremial, las cosas cambiaron entre julio y diciembre porque creció el contrabando de combustible desde Venezuela y se presentaron dificultades con el esquema de nacionalización en los puntos de recolección y centros de acopio.

En esa época la llegada de gasolina venezolana provocó la caída del precio en la calle lo cual impulsó la oferta los pimpineros y el consumidor final acudió a la pimpina, detalló.

Al comparar ambos períodos Mejía aseveró que el consumo de gasolina en las bombas cayó en 30 por ciento.

Falta de controles

Pese a que el segundo semestre no ha terminado y no hay un consolidado, FENDIPETRÓLEO estimó que se logró un 30 por ciento de ventas de gasolina y del 40 por ciento de ACPM, de acuerdo con

las metas establecidas. Sin embargo, la agremiación no especificó las cifras en pesos.

Al cerrar el año, el expendio de ACPM baja por la disminución del transporte pesado debido a las vacaciones y la temporada festiva.

Mejía sostuvo que esos porcentajes son relacionados con los presupuestos trazados según los cupos asignados para el departamento.

“La comercialización de gasolina nacionalizada en los centros de acopio es baja por la falta de aplicabilidad de la autoridad por parte de los alcaldes (para evitar el contrabando)”, añadió.

Venta legal y pimpineros

El presidente regional de FENDIPETRÓLEO admitió que jurídicamente el esquema de venta de combustible venezolano nacionalizado en Cúcuta y el Área Metropolitana arrancó, pero se requiere más apoyo de los alcaldes de la zona para que funcione mejor.

“En las estaciones de servicios se ve una gran oportunidad con esa legalización del combustible, porque tenemos precio para competir, hay manera de conseguir clientes, pero necesitamos un poco más de apoyo gubernamental”, declaró.

El representante de los distribuidores aseguró que ven con buenos ojos la medida que permite ofrecer a \$2.900 el galón de gasolina y a \$3.300 el de ACPM. “Sabemos que con el paso del tiempo se va a ir incrementando y va a dar mejores resultados”.

“No solamente nosotros estamos preocupados, sino también las alcaldías y la Gobernación, porque los recaudos de sobretasa han bajado mucho, pero todos sabemos que es un proceso”, comentó en relación con los altibajos del esquema.

Dijo que FENDIPETRÓLEO emprendió una campaña de modernización de las estaciones de servicios y están en el fortalecimiento de las mismas, con el fin de brindarle al consumidor una buena calidad y darle garantías sobre la medida.

Gasolina nacionalizada

Según datos suministrados por Mario Mejía, en los últimos tres meses se han consumido un promedio de 300.000 galones de combustible nacionalizado por intermedio de los centros de acopio.

Sin embargo, esta cifra no corresponde a todo Norte de Santander, ya que la cantidad es más alta.

Por otro lado dijo que “la gran mayoría de la gasolina la están vendiendo los pimpineros y el consumidor final sigue acudiendo a ellos”.

En consecuencia, el presidente regional de FENDIPETRÓLEO reclamó a las autoridades para que hagan cumplir los decretos expedidos por el Gobierno y de ese modo se beneficien los municipios con el recaudo de la sobre tasa.

Extendió el llamado a los propietarios y conductores de vehículos para que acudan a las bombas.

“Tenemos un precio competitivo, el mismo que se consigue en las calles, con la diferencia de que nosotros les vamos a brindar calidad, una buena medida para que los consumidores puedan tener la confianza y en esa medida que ellos acudan a las estaciones de servicios, se van a ir fortaleciendo”, recalcó.

Tres centros de acopio están en pleno funcionamiento y se encuentran en proceso de empezar a trabajar en enero dos más, para completar cinco. Hay registrados 83 puntos de recolección, de los cuales funcionan 70.

Comparación con los resultados de 2004

El año pasado hubo más ventas de gasolina en las estaciones de servicios que en 2005, en Norte de Santander, observó FENDIPETRÓLEO.

Lo que sucede es que el esquema de venta de combustibles venezolanos nacionalizados empezó a operar en los últimos seis meses.

“Ha sido un proceso lento para que la gente entienda que vendemos la misma gasolina en las estaciones de servicios venezolana, le podemos garantizar la calidad y la medida”, expresó Mejía.

Manifestó que hay expectativa hacia la Alcaldía de Cúcuta con el Decreto que prohíbe abastecerse de gasolina y venderla en las calles multando a los conductores.

“Creemos que vamos a entrar a una formalidad donde vamos a ganar. Van a ganar los alcaldes con la sobretasa, va a ganar la ciudad mejorando su aspecto y van a ganar los distribuidores minoristas desarrollando el objeto social y así poder mejorar su infraestructura y sus negocios”, apuntó.

FENDIPETRÓLEO le está apuntando para el año entrante fortalecer sus estaciones de servicios y espera que sea un mejor año para las ventas de combustible y que la gente del Área Metropolitana y de Norte de Santander pueda encontrar estaciones de servicios a la altura de otras bombas del país, con servicios adicionales a la venta de combustibles, puntualizó el directivo.

Es de recordar que en Norte de Santander hay 86 estaciones de servicios afiliadas a FENDIPETRÓLEO, de las cuales 20 se ubican en Cúcuta, 10 en Los Patios, 3 en Villa del Rosario y 2 en El Zulia.

ANEXO N° 15

www.presidencia.gov.co

16 de diciembre

Acción Social invirtió \$1.282 millones para capacitar a quienes vendían combustible ilegalmente

SE GRADÚAN 404 EX PIMPINEROS DE NORTE DE SANTANDER

Bogotá, 16 dic. (SNE).- Un total de 404 personas que vivían de la venta ilegal de combustible –conocidos como “pimpineros”- en los municipios nortesantandereanos de Ocaña, Pamplona y Cúcuta, terminaron los cursos de capacitación que les impartió el programa de Reconversión Socio Laboral, que lidera la Agencia Presidencial para la Acción Social. Ellos tienen hoy un proyecto de vida mucho más promisorio.

Los primeros en graduarse serán 54 personas del municipio de Ocaña, quienes recibirán este sábado, a partir de las 10 de la mañana, en las instalaciones del colegio José Eusebio Caro de la localidad, los certificados que los habilita para establecer sus propios negocios o ejercer oficios productivos, en áreas que van de las ventas a la electricidad automotriz.

El próximo martes 20 de diciembre el turno será para 350 ex pimpineros de Cúcuta y Pamplona, quienes recibirán sus certificados en ventas y servicio al cliente, electricidad automotriz, confección de calzado, jardinería, latonería y pintura, atención en estaciones de servicio, procesamiento de frutas y carpintería.

El proyecto de Formación Socio-Laboral tuvo un costo, en el departamento de Norte de Santander, de 1.282 millones de pesos y ha beneficiado a más de 400 personas de bajos recursos, las cuales dependían de la venta ilegal de combustible.

Esta iniciativa, en la cual participan la consejería presidencial para la Acción Social, ECOPETROL y la Fundación Catatumbo, “ofrece una oportunidad lícita de empleabilidad a colombianos que dependían de la venta ilegal de gasolina y que ahora tienen un conocimiento para desarrollar un proyecto productivo”, dijo Ligia Margarita Borrero,

coordinadora nacional del programa.

“Este proyecto también estuvo acompañado por otros dos elementos importantes, como fue involucrar a la comunidad en el desarrollo de una cultura ciudadana que concientice a todos los habitantes sobre el problema de la venta ilegal de gasolina en la calle, así como la inclusión de un aporte en capital semilla para los proyectos viables financieramente, autorizados por una entidad bancaria”, indicó la funcionaria.