

**ANALISIS DE LAS EXPORTACIONES TERRESTRE DE CARNE EN CANAL
HACIA VENEZUELA POR LA FRONTERA DE PARAGUACHÓN PARA
PROPONER ACCIONES DE MEJORA LOGÍSTICAS**

**LUZ ELENA ALVAREZ CONTRERAS
RICARDO RAFAEL HERNANDEZ CASTILLO**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
ESPECIALIZACIÓN LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE
MERCANCIAS
CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C.**

2009

**ANALISIS DE LAS EXPORTACIONES TERRESTRE DE CARNE EN CANAL
HACIA VENEZUELA POR LA FRONTERA DE PARAGUACHÓN PARA
PROPONER ACCIONES DE MEJORA LOGÍSTICA.**

**LUZ ELENA ALVAREZ CONTRERAS
RICARDO RAFAEL HERNANDEZ CASTILLO**

**TRABAJO INTEGRADOR COMO REQUISITO PARA OBTENER EL TITULO DE
ESPECIALISTA EN LOGISTICA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE
MERCANCIAS**

**DIRECTOR
Ing. JAIRO PEREZ PACHECO
Ingeniero Industrial**

**UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR
ESPECIALIZACIÓN EN LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE
MERCANCIAS**

CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C.

2009

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Cartagena de Indias D.T. y C., Junio de 2009.

Cartagena de Indias D.T y C. Junio de 2009

Señores:

COMITÉ DE EVALUACION

Especialización en Logística de Transporte Internacional de Mercancías

Universidad Tecnológica de Bolívar

Cartagena

Apreciados señores:

Con la presente, nos permitimos someter a su consideración el presente trabajo integrador titulado **“ANALISIS DE LAS EXPORTACIONES DE CARNE EN CANAL HACIA VENEZUELA POR LA FRONTERA DE PARAGUACHON PARA PROPONER ACCIONES DE MEJORA LOGISTICA”**, presentado por los estudiantes: LUZ ELENA ALVAREZ CONTRERAS Y RICARDO RAFAEL HERNANDEZ CASTILLO, como requisito para obtener el título de Especialista en Logística de Transporte Internacional de Mercancías.

Cordialmente,

LUZ ELENA ALVAREZ C.

RICARDO R. HERNANDEZ C

Cartagena de Indias D.T y C., Junio de 2009

Señores:

COMITÉ DE EVALUACION

Especialización en Logística de Transporte Internacional de Mercancías

Universidad Tecnológica de Bolívar

Cartagena

Apreciados señores:

Por medio de la presente, interpongo a su consideración el trabajo integrador titulado **“ANALISIS DE LAS EXPORTACIONES TERRESTRES DE CARNE EN CANAL HACIA VENEZUELA POR LA FRONTERA DE PARAGUACHON, PARA PROPONER ACCIONES DE MEJORA”**, elaborado por los estudiantes, LUZ ELENA ALVAREZ CONTRERAS Y RICARDO RAFAEL HERNANDEZ CASTILLO para optar al título de Especialista en Logística de Transporte Internacional de Mercancías, del cual fui su director.

Cordialmente,

JAIRO PÉREZ

Director del proyecto

ARTÍCULO 107

La Universidad Tecnológica de Bolívar se reserva el derecho de propiedad intelectual de todos los trabajos y no pueden ser explotados comercialmente sin su autorización.

DEDICATORIA

Mi esfuerzo, mi disciplina y mi dedicación, me han permitido hoy obtener un logro más en mi vida.

Ser especialista en transporte internacional de mercancías, ha sido el premio a muchos meses de estudio y aprendizaje continuo.

No es fácil en nuestra sociedad Colombiana llegar a estos niveles académicos, ya que son muchos los que lo anhelan, pero por diversas circunstancias solo un pequeño grupo puede alcanzarlo; al verme hoy que hago parte de ese selecto grupo, me siento muy complacida y agradecida con Dios, por darme un vida llena de oportunidades, por darme los padres que tengo, los cuales me ayudaron a formar mi carácter y me enseñaron valores morales y espirituales que hacen de mi una persona y una profesional integra.

Gracias a mi querido esposo por su apoyo incondicional, por luchar conmigo hacia un mismo norte y por la paciencia y la comprensión cuando dedicaba gran tiempo a mis estudios.

Gracias a toda mi familia que de una u otra forma me ayudaron en la obtención de este logro. A Dios, nuevamente gracias especialmente por haberme dado a ese

modelo de hermana que tengo, de la que siempre me he sentido muy orgullosa y a la que le agradezco infinitamente por todo su amor, su nobleza y rectitud, por haber sido mi apoyo durante toda mi vida, porque muchas veces a antepuesto mis sueños ante los suyos, Leyla, para ti éste logro.

LUZ ELENA ALVAREZ CONTRERAS

DEDICATORIA

A Dios todo mi agradecimiento por darme la posibilidad de poder acceder a un nivel más en mi formación profesional y académica, a mi familia por todo el apoyo moral, a mis compañeros y amigos verdaderos que me colaboraron en este proceso.

Hoy me siento muy satisfecho y complacido con este nuevo e importante logro para mi vida, que sin duda representara nuevas y mejores oportunidades en mi crecimiento laboral y profesional, por todo ello agradezco a Dios por haberme llenado de fortaleza y dedicación para poder obtener este nuevo logro. Gracias Dios por no dejarme desfallecer a pesar de los momentos tristes que afronte durante mi tiempo de estudio, sin embargo aunque hoy ya no esté conmigo mi madre, quiero agradecerle por todo lo dedicada que fue conmigo y por toda la fuerza y la fortaleza que me dio, hoy este triunfo lo comparto con ella.

RICARDO R. HERNANDEZ

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos principalmente a Dios, por darnos la bendición de este nuevo logro para nuestra vida profesional, por darnos una vida llena de posibilidades, y por habernos permitido nacer en unas familias ejemplares, que cultivaron en nosotros valores morales y espirituales que nos han impulsado a conquistar metas en nuestra vida.

Nuestro segundo agradecimiento es para la Universidad Tecnológica de Bolívar, una institución llena de prestigio y excelencia académica, de profesionales íntegros y preparados, de gente agradable y servicial con cualidades humanas excepcionales. Para esta institución nuestros mayores agradecimientos, por darnos la posibilidad de conquistar una de nuestras metas y por hacernos sentir hoy orgullosos de ser sus egresados.

Para todo el grupo de profesores, nuestros más sinceros agradecimientos por que estuvieron a la altura de nuestras expectativas.

Agradecemos a todas y cada una de las personas que estuvieron involucradas en la organización de esta Especialización, ya que no descuidaron ningún detalle, siempre contamos con todo el material de apoyo necesario y con la orientación requerida para el normal desarrollo del programa.

Nuestra mayor gratitud a las personas que muy amablemente nos colaboraron suministrándonos información valiosa para el desarrollo de esta investigación, son ellas: Isabel de la Cruz, funcionaria de la Dian en Paraguachon, el Dr. Jorge Domínguez, director de comercio exterior de la sociedad Camagüey s.a.

Nuestro agradecimiento muy especial para el Ing. JAIRO PEREZ, coordinador de la especialización, por su dedicación y apoyo permanente, porque estuvo dispuesto a escucharnos siempre, porque en él encontramos al profesional y al amigo, gracias a él nuestra estadía en la UTB, fue mucho más agradable, de igual forma le agradecemos el acompañamiento y la permanente asesoría en la elaboración de este proyecto de grado.

TABLA DE CONTENIDO

GLOSARIO DE TERMINOS	15
RESUMEN.....	19
IDENTIFICACION Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	23
FORMULACION DEL PROBLEMA.....	24
OBJETIVO GENERAL	25
OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	25
JUSTIFICACION.....	26
1. ANTECEDENTES DE LAS EXPORTACIONES TERRESTRES DE CARNE EN CANAL.....	28
1.1. MARCO LEGAL	28
1.1.1. La Ley de Fronteras. “La ley 191 de 1995, de junio 23,.....	28
1.1.2. Zonas de frontera.....	30
1.2. MARCO TEORICO	32
1.2.1. Reseña histórica de la comercialización de carne en el mundo.....	32
1.2.2. Características del transporte de carne y de los Frigoríficos en Colombia ..	36
1.2.3. Comercialización de carne colombiana	39
1.2.4. Como exportar carne en Colombia	43
2. COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES Y SUS CARRETERAS.....	44
3. SITUACION FRONTERIZA COLOMBO - VENEZOLANA	47
4. TENDENCIAS SOBRE LAS EXPORTACIONES DE CARNE HACIA VENEZUELA.....	50

5. ANALISIS DE LA OPERACION ADUANERA EN LA EXPORTACION TERRESTRE DE CARNE EN CANAL.....	55
5.1. ENTORNO SOCIAL.....	55
5.2. EL PASO A PASO DE UNA EXPORTACIÓN DE CARNE EN CANAL HACIA VENEZUELA.....	58
5.2.1. Desde el ganado en pie.....	58
5.2.2. El paso a paso desde el sitio de cargue.	60
5.2.3. El paso a paso en el arribo a la aduna de partida (Riohacha).	65
6. NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA LOGISTICA DETECTADAS EN LA FRONTERA COLOMBIANA DE PARAGUACHON	69
6.1. PROBLEMAS ADMINISTRATIVOS DETECTADOS EN FRONTERA.....	69
6.2. PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURA FISICA Y OPERATIVA DETECTADOS EN LA FRONTERA	74
7. INDICADORES QUE PERMITEN MEDIR LA GESTIÓN LOGÍSTICA EN LA OPERACIÓN ADUANERA PARA LAS EXPORTACIONES DE CARNE EN CANAL HACIA VENEZUELA.....	77
7.1. CARACTERISTICAS DE LA ZONA DE FRONTERA	78
7.2. DISEÑO DE INDICADORES DE LA ZONA.....	80
RECOMENDACIONES.....	84
BIBLIOGRAFIA.....	88

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1. LEY 191 DE 1995. (Junio 23)

ANEXO 2. Decreto 1520 de 2008

ANEXO 3. DECISION CAN 501

ANEXO 4. DECISIÓN CAN 502

ANEXO 5. FOTO GARITA DE INGRESO AL TERRITORIO VENEZOLANO

ANEXO 6. FOTO LIMITROFE EN TERRITORIO VENEZOLANO

ANEXO 7. FOTO FRONTERA DEL LADO VENEZOLANO

ANEXO 8. DECISIÓN 271

ANEXO 9. FOTO RETEN EN FRONTERA VENEZOLANA

GLOSARIO DE TERMINOS

Aftosa: es una enfermedad muy contagiosa, su propagación es rápida y las poblaciones ganaderas que las padecen disminuyen notablemente su productividad.

Antemorten: es el examen de los animales vivos que van a ser sacrificados para comprobar su buen estado de salud y si sus carnes son aptas para el consumo.

Beneficio de la res: es el proceso mediante el cual las reses son sacrificadas.

Bostauros: raza de ganado con muy buena producción de grasa a nivel de la leche, y tiene muy buenos resultados al cruzarse con el cebú.

Carne Bovina: es la carne proveniente de las hembras del toro denominadas vacas, y, los toros masculinos al igual que las crías de estos.

Carne en canal: es el cuerpo de la res al cual se le ha retirado durante su beneficio la piel, las manos, las patas y las vísceras.

Ceba: alimento abundante que se da al ganado para que engorde.

Cebaf: centros binacionales de atención en frontera.

Cenaf: centros nacionales de atención en frontera.

Cría: alimentación y cuidado que recibe un animal nacido hasta que puede valerse por sí mismo

Cuarentena Sanitaria: es un tiempo en que se separa una res, para descartar que esta sufriendo de alguna enfermedad antes de su sacrificio

Desgravación Arancelaria: eliminación progresiva y cronológica de aranceles aduaneros para bienes considerados originarios.

Frigoríficos: es el lugar donde se sacrifica la res, se clasifican las canales y se sacan los subproductos.

Ganado Brahman: la genética Brahmán fue creada en los Estados Unidos de América con el cruzamiento de cuatro razas indianas de ganado (*Bos indicus*).

La selección rígida y cuidadosa desde un comienzo, se basó en la raza productora de carne más eficiente para la mayoría de los climas. Esta raza no se ve tan afectada por las garrapatas, moscas, mosquitos y otros insectos; o por enfermedades tales como anaplasmosis y fiebre de garrapata que se asocian con éstos.

Ganado Cebú: animal de trabajo, productor de leche y carne, posee una joroba a la altura de los hombros. La mayoría tienen cuernos cortos, orejas caídas y un repliegue en la piel que le cuelga hacia abajo desde la garganta

Guía Sanitaria: es un documento expedido por el ICA, como requisito para poder movilizar animales y subproductos.

Lead Time: es el tiempo de espera que se establece para el cumplimiento de un proceso, es decir es el tiempo que transcurre desde que el vehículo llega al sitio del cargue hasta que es descargado totalmente en su destino.

Levante: edad de un bovino comprendida entre el destete y la ceba.

Marmóreo: la cantidad de grasa intramuscular, un atributo determinante de la jugosidad de la carne.

Mercado Doméstico: incluye todos los mecanismos comerciales dentro de un país, exceptuando del mismo las exportaciones e importaciones.

Movilidad: capacidad para poderse mover.

Oreo: proceso mediante el cual una vez sacrificada la res se toma el canal y se lleva a un cuarto frío para que tome la temperatura ideal.

Palatividad: es el sabor de la carne.

Postmortem: es el examen realizado a las carnes del animal después del sacrificio para certificar que son aptas para el consumo humano.

Terneza: asociada a dos factores igualmente importantes: la maduración de la carne, luego de la faena, donde en función del tiempo y la temperatura las miofibrillas musculares son degradadas por las enzimas y a un factor genético que le confiere esa característica, presente en un 30 % en el ganado índico y un 80 % en el Angus.

Transbordo: es el traspaso de productos de un medio de transporte a otro.

Trazabilidad: son aquellos procedimientos preestablecidos y autosuficientes que permiten conocer el histórico, la ubicación, y la trayectoria del producto durante todo un ciclo, a través de herramientas determinadas.

RESUMEN

En la presente investigación se hace un análisis de la operación aduanera necesaria para las exportaciones de carne en canal de Colombia hacia Venezuela, por el paso de la frontera de paraguachón.

En esta investigación se hace un análisis de las causas que generan la inoperatividad que se sufre en esta frontera Colombiana y la forma como afecta esta situación a las exportaciones de carne en canal que por este paso ingresan al país de Venezuela.

Otra de las intenciones de esta investigación es plantear recomendaciones en pro del mejor desarrollo de las operaciones fronterizas, y con ello dinamizar la actividad exportadora, teniendo en cuenta la importancia que esto genera para el desarrollo económico del país y para su competitividad en los mercado internacional.

En el trabajo se advierte de todos los problemas más notorios tanto en la parte administrativa como en la parte operativa, destacando las fallas en cuanto a la infraestructura logística de la zona, a la cultura organizacional de las empresas involucradas en dicha actividad y al notorio abandono por parte de la administración del estado.

INTRODUCCION

El fenómeno de la globalización, le está exigiendo a los países adoptar modelos económicos que le permitan ser más competitivos en el mundo, estar cada vez más cerca de todos los mercados, diseñar políticas económicas flexibles que se acomoden rápidamente a los cambios y a las tendencias que se presentan en los mercados externos .

Nuestro país no es ajeno a ninguno de estos cambios, y aunque la economía colombiana es bastante conservadora y proteccionista, le está tocando acomodarse a la tendencia internacional para poder competir en estos mercados cada vez más globalizados y universales.

Aunque para un país como Colombia ir a la velocidad de otras economías es bastante difícil, se puede decir que ya está entrando y adoptando practicas que le permitan ser cada vez más competitivo.

Colombia es un país con naturaleza exportadora, debido a que en su territorio son innumerables los bienes que se producen, tiene zonas muy ricas en ganadería, agricultura, y recursos naturales que se están explotando y comercializando en mercados externos. El crecimiento de las exportaciones es notorio año tras año, los acuerdos comerciales con los países vecinos y otros va en aumento, paralelo a

esto, la confianza de invertir en el país ha permitido que en los últimos años, las inversiones con capital extranjero haya impactado positivamente en el PIB.

Como consecuencia de lo anterior, en este presente estudio, en el cual se hará un análisis de las exportaciones terrestres de carne en canal hacia Venezuela, por la frontera de paraguachón, se pretende poner en evidencia las fallas operativas que se puedan estar presentando en esta importante frontera que pueden afectar el intercambio de bienes con el principal aliado comercial de Colombia como lo es Venezuela.

La frontera terrestre de paraguachón, es un paso realmente importante de Colombia, si se tiene en cuenta la cantidad de toneladas que cada año pasan hacia Venezuela por este cruce. Pero también son evidentes los colapsos y cuellos de botella que en este punto se presentan, atentando directamente contra la competitividad de los exportadores Colombianos y afectando negativamente la economía del país.

A través de este análisis se detectaron puntualmente las consecuencias que generan inoperatividad en esta frontera, y de igual forma se plantean soluciones logísticas que aportan a una mejor experiencia por parte de los exportadores e importadores y a todos los que de alguna manera son afectados por las demoras.

De tal manera que se entienda que es lo que esta originando los sobrecostos, la inseguridad y el mal servicio que acompaña a los productos que salen por esta frontera.

IDENTIFICACION Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En los últimos años se ha incrementado el tráfico de vehículos que ingresan cargados con carne en canal hacia Venezuela, por la frontera de Paraguachón.

La plataforma donde se desarrollan las operaciones no ha crecido directamente proporcional al intercambio de mercancías que se viene dando entre ambos países, por este cruce de frontera. Al punto que ha generado momentos de verdadero caos, que van en contravía del desarrollo económico del país y le restan competitividad al exportador Colombiano.

Los tiempos muertos en frontera, el exagerado aumento del Lead Time en el ciclo de cada servicio de transporte, y la generación de costos extraordinarios, todo esto ocasionado por las demoras que se presentan en el paso de la frontera, generando todo esto un ambiente de incertidumbre y temores que afecta directamente a los exportadores, que utilizan este cruce de frontera.

FORMULACION DEL PROBLEMA

Cuáles son las causas que generan ineficiencia operativa en el cruce de la frontera colombo-venezolana por el paso de Paraguachón, siendo éste uno de los más concurridos y utilizados por los exportadores Colombianos. Toda esta ineficiencia atenta directamente a las exportaciones de productos perecederos, especialmente la carne en canal.

OBJETIVO GENERAL

Analizar la operación aduanera en la exportación terrestre de carne de canal hacia Venezuela por la frontera de Paraguachón con el fin de identificar las causas que inciden en sus resultados para proponer acciones de mejora logística.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Analizar la operación aduanera en la exportación terrestre de carne de canal hacia Venezuela en el cruce de frontera en Paraguachón con el fin de identificar las causas que inciden en la dificultad para su trámite.

- Identificar necesidades de infraestructura logística que faciliten la operación aduanera en la exportación terrestre de carne en canal hacia Venezuela en el cruce de frontera de Paraguachón con el fin de proponer acciones de mejora logística en su gestión de aduana.

- Diseñar indicadores de gestión que permitan medir los avances en la gestión logística en la operación aduanera en la exportación terrestre de carne de canal hacia Venezuela por la frontera de Paraguachon.

JUSTIFICACION

Teniendo en cuenta que la tendencia es a que cada día el intercambio comercial entre los países crezca en porcentajes interesantes, las operaciones ineficientes atentan contra esta tendencia que ya es inevitable.

En este ambiente de globalización donde cada vez estamos más cerca del mundo, es realmente imperdonable quedarse estáticos cuando el entorno gira a una velocidad increíble. Por todo lo anterior esta investigación pretende mostrar la crisis operativa que se vive con cada exportación terrestre hacia Venezuela por la frontera de paraguachón, de productos como la carne en canal, presentándose así un detrimento para la economía y el desarrollo de un país.

Con todo lo que al país le espera en cuanto a tratados de libre comercio, pero mas aun lo que se vislumbra para la costa Atlántica, que es una de las zonas donde más se produce este bien, con fines de exportación por dicha frontera, gracias a su ubicación estratégica, demanda mayor operatividad para que Paraguachón sea eficiente, sea una frontera que genere confianza a los exportadores.

Un vez identificados los aspectos que están generando traumatismo para que la carne en canal realice este pazo de frontera, se podrán plantear las

Recomendaciones que contrarresten los inconvenientes que actualmente existen, con el fin de aportar mayor agilidad a la operación en esta frontera Colombiana.

1. ANTECEDENTES DE LAS EXPORTACIONES TERRESTRES DE CARNE EN CANAL

1.1. MARCO LEGAL

La información contenida en este numeral está apoyada en los apartes de la ley 191 de 1995.

1.1.1. La Ley de Fronteras. “La ley 191 de 1995, de junio 23, (ver Anexo N 1) establece en Colombia El régimen especial para Zonas de frontera con el fin de promover su desarrollo económico, social, científico, tecnológico y cultural¹”. Según dicha ley, el estado busca:

Proteger los derechos humanos, el mejoramiento de la calidad de vida y la satisfacción de necesidades básicas de comunidades asentadas en zonas de frontera.

Fortalecer procesos de integración y cooperación que adelanta Colombia con los países vecinos y eliminar obstáculos y barreras artificiales que impiden la interacción de comunidades fronterizas.

¹ Ley 191 de 1995, Ley de la República, Junio 23 1995

Construir y mejorar la infraestructura y crear condiciones para el desarrollo económico de las zonas de frontera en transporte, tributación, inversión extranjera, laboral, seguridad social, comercial y aduanera.

Prestar servicios para la integración fronteriza y el desarrollo de actividades económicas sociales, culturales, etc.

Preservar y aprovechar los recursos naturales y del ambiente.

Mejorar la calidad de la educación y formación del personal que demande el desarrollo fronterizo.

Fortalecer entidades territoriales fronterizas y organismos del estado que actúan en las zonas de frontera.

Buscar la cooperación de países vecinos para intercambiar pruebas judiciales, integrar organismos policiales, investigativos y de seguridad a fin de combatir la delincuencia internacional.

1.1.2. Zonas de frontera. La ley prevé, la formación de tres elementos fronterizos: zonas de frontera, unidades especiales de desarrollo y zonas de integración fronteriza.

Zonas de frontera corresponden a aquellos municipios y corregimientos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo.

“Unidades especiales de desarrollo fronterizo corresponden a aquellos municipios, corregimientos y áreas metropolitanas pertenecientes a zonas de frontera donde se hace indispensable crear condiciones especiales para el desarrollo económico y social mediante medidas que faciliten la integración de las comunidades fronterizas de los países vecinos, el establecimiento de actividades productivas, el intercambio de bienes y servicios y la libre circulación de personas y vehículos.

Zonas de integración fronteriza son áreas de departamentos cuyas características geográficas, ambientales, culturales y/o socio-económicas, aconsejan la planeación y la acción conjunta de las autoridades fronterizas, en las que de común acuerdo se emprenderán acciones para promover su desarrollo y fortalecer el intercambio internacional.

El gobierno nacional determinará las zonas de frontera y las unidades especiales de desarrollo y, mediante convenios con países vecinos, las zonas de integración fronteriza.

En cada departamento fronterizo habrá por lo menos una unidad especial de desarrollo fronterizo, la cual podrá estar formada por uno o varios municipios y/o corregimientos especiales.²”

El gobierno nacional adoptará medidas que garanticen la aplicación de los convenios celebrados con países vecinos relacionados con zonas de integración fronteriza y puede transferir atribuciones a organismos que lleguen a crearse en virtud de dichos convenios.

Gobernadores y alcaldes de departamentos y municipios fronterizos, previamente autorizados por las asambleas departamentales y los concejos municipales, podrán celebrar convenios de cooperación e integración con autoridades correspondientes de las entidades territoriales limítrofes.

² Ibid., p. 28.

1.2. MARCO TEORICO

1.2.1. Reseña histórica de la comercialización de carne en el mundo. El comercio de carne de bovino en el mundo es relativamente bajo con respecto a los niveles de producción, de acuerdo a información suministrada a los medios de comunicación por el presidente de Fedegan, lo que indica que este producto se destina fundamentalmente a atender demandas internas de los países productores.

“En el año 2002, el comercio de carne represento el 9.5% de la producción mundial”³.

Los mayores exportadores de carne de res no son necesariamente los más productores del globo, de acuerdo a los cuadros estadísticos encontrados en revistas especializadas.

“El mayor exportador mundial es Australia, que a su vez es el 6to productor mundial. En el hemisferio Americano, Estados Unidos y Canadá son los principales exportadores mundiales con el 24% de las ventas del mundo, Brasil,

³ www.agrocadenas.gov.com.co

Argentina, y Uruguay representan el 13.7% del total del mundial”⁴. Es decir que en el continente Americano se encuentra la mayor parte de las exportaciones mundiales de carne.

“En Colombia las exportaciones de carne son relativamente bajas con respecto a los niveles de producción, los cuales no representan el 1%”⁵.

La genética es un factor crucial en la relación calidad precio a nivel de los gustos y las exigencias del mercado. El ganado de carne colombiano, ósea el cebú de base Brahma no se logra esa relación.

Diversos estudios han demostrado que la carne de Brahma es inferior en calidad cuando se compara por parámetros de terneza y marmóreo a la de las altas razas, entre ellas algunas Bostaurus, los Sanga de origen africano y las razas compuestas.

“La producción de carne vacuna se mantendrá estable en 2008 en alrededor de 54,6 millones de toneladas.

⁴ Ibid. p. 32

⁵ Ibid. P. 32

Brasil y China incrementarán su producción en 2008. La producción de Brasil aumentará un 4% y alcanzará el récord de 9,9 millones de toneladas en el próximo año por la mayor inversión por parte de los productores al tener como incentivo los altos precios del ganado en el mercado doméstico debido a las excelentes oportunidades comerciales con el exterior. Inversiones de largo plazo en genética y en mejoramiento de la oferta forrajera tienen como efecto el continuo aumento de la producción de carne vacuna de Brasil.

En China la producción aumentará un 3% llegando a las 8,1 millones de toneladas en 2008. Con este volumen de producción china se convertirá en el tercer país productor de carne bovina desplazando a la Unión Europea. Las exportaciones mundiales de carne vacuna se incrementarían por efecto del aumento de las exportaciones de Brasil a pesar de la baja en las exportaciones de Australia debido a la fuerte seca acaecida en ese país.

Estados Unidos continuara en la lucha por recuperar el acceso a los mercados asiáticos que han restringido sus compras luego de la crisis de BSE en Diciembre de 2003. A pesar de esta situación Estados Unidos, aumentará sus ventas al exterior un 19% en 2008 alcanzando las 775.000 toneladas.

Canadá aumentará las ventas a EE.UU. debido a la implementación de un programa de Riesgo mínimo por parte de EE.UU.

En Australia las exportaciones de carne serán de 1,4 millones de toneladas en 2008.”⁶

Todos los países que juegan un rol importante en el mercado mundial de carne tienen tendencia a aumentar sus importaciones ya que la demanda interna de carne en estos países seguirá aumentando de acuerdo a estudios de mercado del sector.

El mejoramiento de la situación sanitaria en el sector vacuno durante el 2007 dio como resultado que se levantarán varias barreras sanitarias y se liberalizara el comercio contribuyendo a un comercio más fluido de carne en el mercado mundial.

“La producción Rusa de carne continúa disminuyendo y crece de la misma manera su dependencia de las importaciones para abastecer su mercado interno lo que crea grandes oportunidades para exportadores como Brasil. El consumo de carne permanece en alza debido al crecimiento del ingreso percapital y al crecimiento de la economía rusa.”⁷

⁶ *Ibid.* p. 32.

⁷ *Ibid.* p. 32.

“El Mercosur exporta el 46% de carne en el mundo. Un informe publicado por la Dirección de Mercados Agroalimentarios de la SAGPYA de la Argentina da cuenta de que la oferta de carne del Mercosur representó el 46% del volumen total de carne comercializado a nivel mundial, aportado por los principales productores entre los que se encuentran Brasil, Uruguay, Paraguay, los Estados Unidos, Australia y Canadá.

El comercio global de carne asciende a 7 millones de toneladas y se prevé que en el 2007 aumente en casi 500.000 toneladas.

La evolución del Mercosur en el mercado internacional llevó a que su participación en la producción de carne haya pasado de 17% del total en 1990 al 28% actual. En cuanto a las exportaciones pasó de 13 a 46% en ese mismo período. Esto significa que entre la Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay aportan 3,3 millones de toneladas. El grueso corresponde a Brasil que vendió unas 2 millones de toneladas al extranjero en el 2006.⁸”

1.2.2. Características del transporte de carne y de los Frigoríficos en Colombia. La información anotada en este capítulo se obtuvo a través de una

⁸ Ibid. p. 32.

visita del grupo de investigación al frigorífico más importante del departamento del Atlántico.

El grupo investigativo visitó las instalaciones del Frigorífico de Camagüey, ubicado en el municipio de Galapa y se entrevistó con el Dr. Jorge Domínguez, gerente de Comercio Exterior de la mencionada empresa.

➤ **Características del transporte del ganado vivo hacia los mataderos:**

Se realiza en camiones de estaca.

Promedio de 12 a trece animales por camión.

No van en cubículos independientes.

El tiempo promedio de traslado en el interior del país es de 12 horas, en la costa Atlántica es 4 horas para llegar al matadero.

➤ **Característica de los mataderos en Colombia:**

Baja tecnología.

Alta y baja operación.

Buena cadena de frío.

Baja inspección del estado.

Mal manejo de animales, elevando los niveles de estrés de éstos.

Alta capacidad instalada pero baja capacidad utilizada.

Gráfica 1. Carne en canal



Fuente: www.frigorificocamagüey.com.co

La canal es el cuerpo de la res al cual se le ha retirado, durante su beneficio, la piel, las manos, las patas y las vísceras.

Luego de realizados todos los procesos para beneficiar técnica e higiénicamente a la res, la canal se divide en dos partes iguales, llamadas medias canales, cortando longitudinalmente, con una sierra, la columna vertebral desde la cadera hasta el cuello. Esta división tiene por objeto facilitar su manipulación. Por último la canal se corta en cuartos delanteros y traseros haciendo el corte cerca de la 12ª vértebra, conocido como corte tradicional y el corte a la 5ª costilla, conocida como corte americano.

La canal se comercializa:

a) Fresca: la canal pasa por un proceso de oreo en un salón acondicionando para tal fin. Su vida es corta, aproximadamente 20 horas después del sacrificio, cuando

el consumidor final la compra, debe consumirla en corto tiempo o conservarla refrigerada.

La distribución se realiza en vehículos técnicamente acondicionados para el efecto, es decir con sistema de refrigeración.

b) **En frío:** la canal es sometida a un proceso de oreo y refrigeración, lo cual garantiza la calidad de la misma y evita su exposición a agentes externos contaminantes. Este proceso reviste especial importancia pues es a través de él, donde la carne adquiere mayor ternura, palatibilidad y excelente color.

1.2.3. Comercialización de carne colombiana. Para las exportaciones e importaciones de carne en Colombia, el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), es la entidad gubernamental competente, por medio del departamento de Prevención de Riesgos Zoonosológicos, entidad encargada de realizar las gestiones para que entre y salga este importante alimento de nuestro país. El gobierno faculta a esta entidad a través del decreto 1520 de 2008,(ver anexo 2)

“En Colombia los permisos zoonosológicos son de dos tipos. El primero documento zoonosológico de importación que regula el ingreso de alimentos animales y sus derivados. El segundo certificado de exportación que fundamenta la venta de productos colombianos como la carne en canal a mercados extranjeros”⁹

⁹ Ibid. P. 32.

Este par de documentos zoosanitarios, deben estar representados por el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) y tienen que ser conocidos por los países con los que Colombia hace este tipo de negocios. El ICA es quien fija los requerimientos sanitarios para permitir el ingreso o salida de animales y sus productos del territorio nacional.

Los documentos zoosanitarios de importación y exportación actúan como un permiso previo que da el ICA, es decir todas las personas que estén interesados en el ingreso o salida de productos de animales, deben presentar ante el ICA la empresa con la que se va a negociar y el país de origen para ser habilitados.

El ICA articula el proceso de exportación de carne con el gremio ganadero. También examina el manejo de las áreas de libre comercio y cuál es la forma en que son atendidas las notificaciones de exportación.

Para los procesos de exportación de carne colombiana, el ICA tiene habilitado cinco frigoríficos en los cuales se realiza el sacrificio de ganado, reses que previamente son certificadas en las fincas de origen y que de nuevo son inspeccionadas en los frigoríficos. Aquí se verifican las condiciones sanitarias y el proceso de sacrificio.

En general las condiciones que un país extranjero exige para importar carne son:

1. La inspección de los animales antemorten y postmorten.
2. Que las fincas de donde procedan las reses no exista, ni existió ningún problema sanitario.
3. Que las bestias no hayan estado en cuarentena sanitaria.
- 4 Y lo más importante, que nunca hayan tenido enfermedades de notificación obligatoria como la aftosa.

Los cinco frigoríficos autorizados por el ICA para exportar carne son:

- Frigo Oriente en Villavicencio,
- Frigogan, en Sincelejo,
- Frigo Sinú en Montería,
- Frigorífico Camagüey en Barranquilla y
- Frigomédios en la Dorada Caldas.

Los principales importadores de carne bovina colombiana según Proexport son: Venezuela y Aruba; Curazao importa carne bovina, ovina y caprina. Según el ICA en el año 2005, “Colombia importó a Venezuela un total de 8 millones 761 mil 247 kilogramos de carne bovina; a Curazao un total de 652.721 kilogramos y a

Aruba 98.807 kilos. Curazao también importó un total de 210.761 kilogramos de carne ovina y caprina en 2005.”¹⁰

Los aeropuertos habilitados por el ICA para la importación y exportación de carne en Colombia son: El Alfonso Bonilla Aragón de Palmira Valle, Rio negro en Antioquia, El Dorado de Bogotá, Rafael Núñez en Cartagena y Gustavo Rojas Pinilla en San Andrés.

Los puertos marítimos son: el de Tumaco Nariño, Buenaventura Valle del Cauca, Turbo Antioquia, Cartagena en Bolívar, Santa Marta en Magdalena, Barranquilla en el Atlántico y san Andrés.

Como aspecto a destacar, para entender un poco por que Colombia no es competitivo a nivel mundial en cuanto a la comercialización de la carne, se puede destacar lo siguiente: “el rendimiento de carne Vacuna, como un indicador de productividad en la ganadería, muestra que Colombia se encuentra muy por debajo del promedio mundial y de los principales bloques comerciales.

El número de kilogramos de carne obtenidos por animal en Colombia es de 197kg/animal, mientras que el promedio mundial es de 204kg/animal.”¹¹

¹⁰ www.ica.gov.com.co

¹¹ Ibid. p. 41.

1.2.4. Como exportar carne en Colombia. Las personas interesadas en que sus tierras ganaderas sean certificadas por el ICA para la exportación de carne, deben tramitar el registro sobre predios exportadores. Los propietarios de estas fincas expiden ante el ICA la matrícula para cría, levante y ceba de ganado bovino, ovino y caprina.

Este trámite se hace en cualquiera de las 27 seccionales del ICA en todo el país, con presencia en 129 municipios. Este documento tiene un valor de \$52.000 colombianos.

2. COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES Y SUS CARRETERAS

Los países Andinos dieron en el 2001 un importante paso en el campo fronterizo al adoptar la Decisión 501(ver Anexo 3), que establece el marco comunitario para la creación de las zonas fronterizas y la Decisión 502 (ver Anexo 4), que contiene las normas generales para el establecimiento, el funcionamiento y la aplicación de controles integrados en centros binacionales de atención en fronteras.

Las demoras y los sobrecostos en los pasos de fronteras constituyen probablemente uno de los mayores obstáculos para el transporte de mercancías. Los periodos de espera en la frontera superan los periodos de circulación.

Luego de visita realizada por el grupo investigativo al área geográfica de estudio, se pueden mencionar los principales problemas para el paso de la frontera Colombo-Venezolana, por el cruce de paraguachón: un dominante y creciente número de actividades informales que en algunos casos impiden el comercio legal. El poco conocimiento por parte de las administraciones de frontera sobre la normativa comunitaria (CAN), y la generada por sus propias administraciones. La deficiencia de infraestructura física y logística en las administraciones de aduanas fronterizas. (Ver anexos 4, 6 y 7).

Actualmente por razones asociadas a protestas de transportistas Venezolanos y la situación de inseguridad en las carreteras Colombianas, se está produciendo transbordo normativo en el sentido hacia Venezuela, además en el sentido hacia Colombia se está produciendo el transbordo preventivo motivado por el temor de los transportistas Venezolanos a ingresar en el territorio Colombiano. Cabe anotar que esto se presenta es solo para los productos no perecederos, ya que la carne en canal pasa directamente la unidad de carga junto al vehículo, al sitio directo de descargue.

La mayoría de empresas transportadoras han habilitado las unidades de carga para que puedan transitar en territorio Venezolano, así que en la frontera hacen la operación de enganche y desenganche, de esta forma se optimiza la operación y la mercancía sigue su tránsito hacia territorio Venezolano, con un vehículo de ese país y con conductor de igual nacionalidad.

La comisión del acuerdo de Cartagena, Decisión 271(ver Anexo 8), donde se establece el sistema andino de carreteras, tiene como objetivo vincular a los países miembros lo más directamente posible, por medio de una red de carreteras continuas que permiten una mejor movilidad entre los países de la región de una forma ágil, segura y económica, buscando con esto que los costos de transporte permitan incentivar la producción de los países involucrados y posibiliten la consolidación de los estímulos logrados en la desgravación arancelaria.

En Colombia la carreteras que hacen parte de este gran proyecto son: Cúcuta - B/manga – Socorro –Tunja - la caro – Bogotá – Armenia – Alambrado - La paila – Cali – Popayán – Pasto - Puente Rumichaca.

Paraguachón – Maicao – Riohacha – Barranquilla – Cartagena - El Viso - San Onofre – Sincelejo - La Ye – Medellín - La Pintada – Cerrito – Cartago – Zarzal – Cali – Popayán – Pasto - Puente Rumichaca.

Medellín - Puerto Triunfo - La Lizama – Bucaramanga - Cúcuta

3. SITUACION FRONTERIZA COLOMBO - VENEZOLANA

El lento y difícil proceso de delimitación entre Colombia y Venezuela, ha hecho que sus relaciones de vecindad estén turbadas por el tema de la delimitación geográfica.

La preocupación exclusiva de las fuerzas armadas de Venezuela por la defensa de la soberanía territorial ha marcado su función y status nacional. Ya que Venezuela ha sufrido procesos difíciles con sus otras fronteras, teniendo conflictos con Guyana, también durante mucho tiempo existió tensión con Brasil.

En el caso Colombiano las fuerzas militares mantiene esos mismos enfoques pero por tanto conflictos internos han centrado más su atención en ellos, restándole interés a la frontera.

”El pensamiento geopolítico desarrollado especialmente por las fuerzas armadas de ambos países, ha reducido las fronteras a la noción de límite y separación, y a perímetro defensivo de la soberanía, la integridad territorial, la seguridad nacional, a zona de contención de distintas amenazas que se supone engendra el vecino, el cual es percibido como potencial enemigo, capaz de apropiarse del territorio y

los recursos y como fuente del peligro, por el temor que suscitan las estrechas relaciones entre las poblaciones fronterizas.”¹²

Los problemas de delimitación y el predominio de la teoría realista de las relaciones internacionales en la concepción de fronteras han llevado a la formulación de hipótesis de conflicto bélico, de un país frente a otro y han incapacitado a los gobiernos centrales para llegar a acuerdos básicos y durables.

Es muy importante destacar que los dos estados firmaron un acuerdo de solución pacífica a sus diferencias, que de algún modo han respetado, pues los conflictos graves se han resuelto a través del diálogo directo y cuando las palabras se agotan, se ha recurrido a entes mediadores internacionales y se han acogido sus conclusiones. Sin embargo sigue esa diferencia que genera problemática que impide la consolidación de una confianza mutua entre los dos países y la coordinación de políticas e instrumentos para la atención de la agenda binacional y de las amplias y diversas zonas de frontera compartida que requieren el manejo y desarrollo conjunto.

Un elemento que afecta enormemente la desconfianza de los dos países, tiene que ver con la sensación de pérdida territorial aun presente mas de 160 años después de la separación de los dos países, este problema limítrofe y de asuntos

¹² RAMIREZ, Socorro, la encrucijada de la integración, universidad nacional de Colombia)

de seguridad acaparan toda la atención y dejan de lado el indispensable manejo cooperativo de los demás elementos de la relación.

La posición de soberanía estatal y relaciones transfronterizas propias de las zonas limítrofes crea situaciones de problemáticas en torno a los desafíos del desarrollo o la seguridad. Situaciones que suelen ser tratadas de manera diferente a nivel local y nacional. A nivel local la necesidad del otro y la mutua dependencia se imponen por sobre las diferencias y el conflicto aun que sin eliminarlo del todo.

Desde el aspecto político los mismos problemas se abordan distinto, por lo general se llega a recriminaciones recíprocas antes que a una verdadera cooperación entre ambos. En algunas ocasiones los centros políticos le dan demasiada trascendencia a impases menores convirtiéndolo en un problema mayor, o tratan de trasladarlo a los problemas interestatales a las poblaciones de la región fronteriza convirtiéndolas en áreas de enfrentamiento.

4. TENDENCIAS SOBRE LAS EXPORTACIONES DE CARNE HACIA VENEZUELA

Es increíble el repunte que presentan las exportaciones de carne bovina Colombiana en los últimos años, de acuerdo a cifras publicadas en Proexport, gracias a distintas iniciativas orientadas a mejorar la competitividad del sector ganadero.

Según Proexport en todo el año 2005 las exportaciones de carne alcanzaron los 27 millones de dólares, para el primer semestre del año 2006 las ventas ya superaban las cifras del año anterior con 30 millones 700 mil dólares.

Según la información arrojada por la misma entidad, esta tendencia se ha mantenido en los 2 años siguientes, muy a pesar de la difícil situación en las fronteras terrestres colombianas.

El repunte del sector se debe a los proyectos que desde hace 2 años viene ejecutando la federación nacional de ganaderos, que pretende desarrollar la capacidad exportadora y competitiva del sector cárnico.

El proyecto busca abrir mercados a regiones con baja exigencia, para que una vez esto ocurra se pueda iniciar el proceso de exportación de carne bovina colombiana.

“La finalidad de toda esta estrategia es posicionar a Colombia como proveedor de carne en el mercado internacional a través del concepto Producto – marca - país,”¹³ realizar exportaciones con valor agregado que generen mayor ganancia y diversificar el mercado de carne para Colombia, llegando a países más sofisticados y con mejores precios para el producto.

“Actualmente la población ganadera en el país viene creciendo a la misma tasa de los principales productores internacionales con un promedio del 2% y 23 millones de cabezas”.

Evidentemente Colombia posee una poca infraestructura de sacrificio que no corresponde a las necesidades y exigencias de los mercados internacionales, por lo que no es un país fuerte en las exportaciones de carne a nivel mundial.

Por eso, con el propósito de obtener acceso a otros mercados, el país ha avanzado en el programa de erradicación de fiebre aftosa, y también ha hecho

¹³ www.proexport.gov.com.co

inversiones en la creación de plantas frigoríficas de acuerdo a los estándares internacionales.

Como resultado de esta labor, llegaron a Colombia dos misiones de inspección sanitaria provenientes de Rusia y Trinidad y Tobago, con el fin de certificar algunas plantas de sacrificio, conocer los procesos de producción y finiquitar detalles técnicos para iniciar la exportación de carne bovina hacia dichos mercados.

La visita permitió que Frigo Sinú, de Montería, fuera avalada por parte del Ministerio de Agricultura del país caribeño y próximamente se adelantarán los trámites finales para empezar la comercialización de carne de este complejo.

De acuerdo a las cifras del ministerio de agricultura, en lo que va corrido de este año las ventas de carne para Venezuela han crecido en un 80% y que semanalmente se envían entre 1000 y 3000 Tn de carne.

“Los ganaderos Colombianos comenzaron a recuperar parte de la inversión de 200 millones de dólares, hechos desde el 1995, cuando empezaron el plan de la erradicación contra la fiebre aftosa en Colombia, a este programa aun le falta un año para cumplir con el total del objetivo, el cual es tener el territorio nacional

100% libre de aftosa, pues solo falta una parte del centro del país sin reconocer como territorio libre de la enfermedad”¹⁴.

Los ganaderos en los últimos años no solo han logrado buenos precios, sino también que las expectativas para el mercado de la carne son cada vez mayores y mejores. Lo anterior obedece a que “la oferta de carne ha disminuido notablemente en el mundo, en tanto que algunos países que pudieran competir con Colombia, como es el caso de Brasil, quedan en desventaja, ya que sus territorios no están completamente libres de fiebre aftosa, lo que permite que Colombia siga ganando mercado.

En consecuencia de lo anterior

La ganadería de Colombia paso de ser un simple abastecedor ocasional de carne a las Antillas, para convertirse en el gran exportador de carne hacia el mercado Venezolano, arrojando cifras para el año 2007 acerca de medio millón de reses Colombianas adquiridas por el vecino país y que en el primer trimestre de este año se rompió el record al llegar a 240.000 animales”¹⁵

¹⁴ www.minagricultura.gov.com.co

¹⁵ Op. cit. p. 32

De acuerdo a información publicada por Fedegan, se están restringiendo las exportaciones de ganado vivo hacia Venezuela, ya que la tendencia es a venderles carne pero despostada o en canal no en pie como ha venido sucediendo.

5. ANALISIS DE LA OPERACION ADUANERA EN LA EXPORTACION TERRESTRE DE CARNE EN CANAL HACIA VENEZUELA

5.1. ENTORNO SOCIAL

En visita realizada a la frontera Colombo-Venezolana, en los sitios de Paraguachón y Guarero, se pudo obtener la siguiente información:

Lo primero a destacar es el importante crecimiento de las exportaciones Colombianas hacia Venezuela. En los últimos años este aumento ha superado todos los presupuestos. Lo anterior obedece a la alta demanda interna que existe en Venezuela para los productos Colombianos. Ese aumento del consumo en los hogares Venezolanos, es el fruto de la política monetaria de su banca central, al igual que la gran cantidad de dólares que entran a ese país producto de las exportaciones de petróleo y del buen precio de este durante los últimos años; que si bien han permitido tener una sociedad con mayor poder adquisitivo, también ha derivado en que hoy en día Venezuela tenga la más alta inflación del continente.

Esta es la explicación del porque en los últimos cuatro años se han doblado las exportaciones Colombianas hacia Venezuela, el fenómeno no ha sido porque el gobierno Colombiano haya adoptado políticas para incrementar e incentivar las exportaciones a ese país, esto es simplemente consecuencia del mayor poder adquisitivo que tiene hoy los Venezolanos y que en buena hora para Colombia, se ha podido responder positivamente a esta demanda.

A los habitantes de esta frontera les complace mucho el aumento de las exportaciones, ya que de una u otra forma se benefician de la alta actividad comercial que se da en la zona por que derivan su sustento de oficios alrededor del intercambio comercial entre los dos países.

Es altamente positivo para la economía de un país y para las poblaciones fronterizas y sus habitantes el crecimiento de las ventas Colombianas a Venezuela; pero no se debe olvidar que Colombia ha estado buscando un TLC con los Estados Unidos, del cual el panorama no es claro, pero lo que sí es claro es la consecuencia que esto ha generado especialmente en el gobierno Venezolano, al cual solo le hacen falta 3 años para el retiro de la CAN, y a estas alturas no se sabe como quedaran las relaciones comerciales a futuro con el vecino país.

Como siempre los primeros afectados cuando se presentan las crisis binacionales son sin duda las regiones fronterizas ya que estas carecen de mecanismos que las blinden ante esto y las vuelvan no vulnerables.

Claro está que el mayor impacto económico se presenta en el centro del país, ya que es la región donde inexplicablemente se han asentado el mayor número de industrias exportadoras, pero el mayor impacto social se da en las regiones fronterizas.

Es increíble conversar con un habitante cualquiera de la frontera, ya sea del lado Colombiano (Paraguachón) o del lado Venezolano (Guarero), y observar la claridad y el buen conocimiento con que hablan de la situación actual y al futuro de las relaciones comerciales entre los dos países. Hablar de economía bilateral, de tendencias y pronósticos económicos, con cualquier habitante de esta zona es realmente enriquecedor.

Si detenidamente se analiza la situación de los habitantes de la frontera, puede llegar a ser mucho compleja de lo que se pudiera percibir, si tenemos en cuenta que es en esta zona donde se interceptan dos economías, cada una regida por dos patrones de precio distintos, dos tipos de cambio, y que son la presa de dos políticas económicas totalmente diferentes y contradictorias, esto explica los constantes desabastecimientos en las fronteras de productos básicos de la canasta familiar y de combustibles, esto provoca que los dos lados de la frontera

compartan muchas cosas en común, como lo son la escasez, la especulación, el acaparamiento, y la carestía.

Lo ideal para los habitantes de la frontera según sus propios comentarios, es que es normal que existan desacuerdos entre los dos gobiernos, pero que no exista entre los dos pueblos.

5.2. EI PASO A PASO DE UNA EXPORTACIÓN DE CARNE EN CANAL HACIA VENEZUELA

5.2.1. Desde el ganado en pie. Para el desarrollo de este punto, el grupo de investigación visito las instalaciones del frigorífico mas importante en Colombia y del que presenta el numero de exportaciones de carne más grande del país, el cual se encuentra ubicado en el municipio de Galapa Atlántico, en la vía de la cordialidad que une a Barranquilla con la ciudad de Cartagena: CAMAGUEY, en esta empresa el grupo investigativo fue atendido por el Dr. Jorge Domínguez, Director de comercio exterior de la compañía.

El frigorífico Camagüey, hace parte de los 5 frigoríficos autorizados por el ICA, para exportar carnes Colombianas, por ello es importante mostrar todo el proceso de exportación de sus carnes a partir del momento en que es seleccionado el ganado.

Para garantizar la calidad en el producto a exportar es importante el seguimiento que se le hace al ganado el cual empieza desde la finca y termina hasta cuando el producto llega al cliente final.

El primer procedimiento operativo es el saneamiento de las zonas por las cuales pasa la carne, sometiéndolas a fumigaciones para el control de plagas y eliminando la presencia de distintos peligros de contaminación, para ellos se realizan 4 lavados distintos con sustancias autorizadas y aprobadas por las autoridades sanitarias de Colombia y por el departamento de Agricultura de los Estados Unidos. Estas limpiezas se hacen en todos los puntos del proceso, para garantizar la ausencia de organismos patógenos.

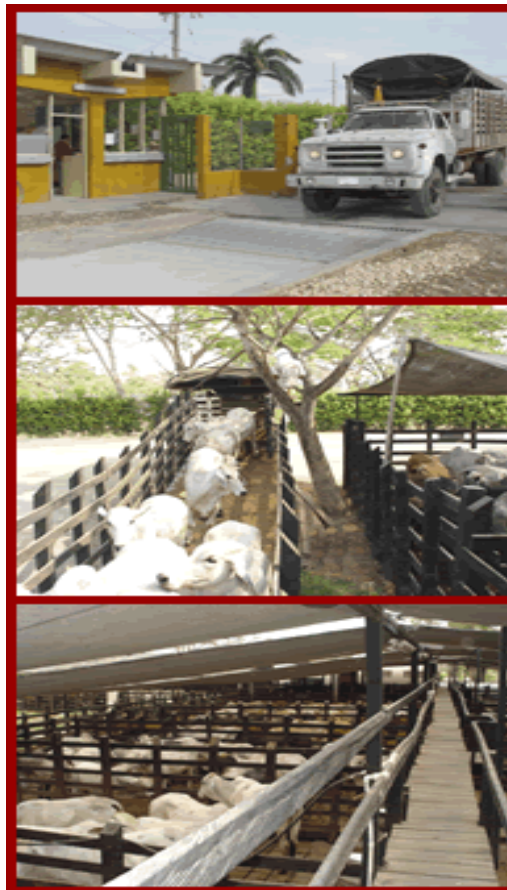
De igual forma se hace una medición sistemática del PH de la carne, en la cual se asegura que el producto reúna las condiciones sanitarias adecuadas.

Camagüey cuenta con un laboratorio en su planta aprobado por el Invima, en el se certifica el sistema de aseguramiento de la calidad y se hacen análisis diarios microbiológicos de los productos, aguas, materias primas y demás insumos, también se examinan las superficies de trabajo, empaques, herramientas, dotación, operarios, y todo el ambiente en general.

El frigorífico tiene una capacidad para 80 reses por hora y permite llevar la canal a refrigeración en 15 minutos, se sacrifican aproximadamente 200.000 reses al año y la empresa tiene una capacidad de refrigerar 1.900 canales cada 30n horas.

5.2.2. El paso a paso desde el sitio de cargue.

Gráfica No. 2 Foto del Puerto de desembarque de Frigorífico Camaguey



Fuente: www.frigorificocamaguey.com.co.

El ganado es transportado en camiones de estaca desde las fincas hasta las instalaciones del frigorífico, una vez llega, el conductor del vehículo procede a

reportar la guía sanitaria de movilización del ganado. El personal autorizado por las autoridades competentes (Das, Dian), ejerce un control estricto sobre los documentos y sobre el estado del ganado. Una vez se cumple con este paso, se procede a registrar la información sobre el transportador, la empresa transportadora, la procedencia de los animales, si son machos o hembras y la cantidad de reses.

Cuando el camión llega cargado con las reses al frigorífico, este se traslada a la bascula generándose una guía de sacrificio por cada camión que llega cargado, luego pasan a los corrales respectivos donde el funcionario encargado de recibir los animales, procede a marcarlos con el número de la guía asignada anteriormente en la bascula más un dígito adicional individual que sirve para llevar la trazabilidad de cada res, luego se pesa cada animal y se hacen los respectivos registros individuales, cabe anotar que el ganado seleccionado para el sacrificio proviene de las mejores ganaderías de la región. Los animales antes del sacrificio son colocados en corrales de observación. Allí se les suministra una dieta a base de agua que reduce el stress del animal y ayuda a estabilizar el valor del PH de la carne.

Gráfica No. 3 FOTO DE LA PLANTA DE SACRIFICIO



Fuente: www.frigorificocamagüey.com.co.

Para el sacrificio del animal este se lleva al cajón del aturdimiento donde es insensibilizado a través de un equipo de conmoción neumática el cual es aplicado sobre la frente del animal creando en este un estado de inconsciencia y postración, cuando la res cae al piso es alzada inmediatamente por una de su patas traseras hasta el riel de sangría.

Luego se procede al degüello con un corte bien profundo para que el animal se desangre completamente, de allí se sigue con el corte de las extremidades, el desuello desprendiendo totalmente la cabeza del animal, para que sea inspeccionada muy rigurosamente por un médico veterinario para descartar cualquier posible enfermedad de la res.

Se continúa con el corte de toda la piel, esto se hace alzando la res de sus dos patas traseras y con una cadena es desprendida totalmente. Cuando la res es descuerada se prosigue a marcar la canal con 4 etiquetas una para cada una de sus cuartos canales se hace con el mismo número individual que se le dio en el corral.

La canal pasa a una segunda sala donde se le retiran las viseras.

Gráfica No 4. Proceso del sacado de las viseras



Fuente: www.frigorificocamagüey.com.co

Todas las viseras son depositadas en unas bandejas donde son examinadas por un veterinario que determinara que son aptas para el consumo humano. Los estómagos son llevados a una maquina lavadora de panzas por espacio de 15 a 20 minutos, posteriormente el mondongo o callo es pulido y congelado. Todos los subproductos son procesados, obteniendo cebo fundido, harina de carne y sangre, bilis concentrada, cálculos biliares, cerdas, y pieles, que son comercializadas a nivel nacional e internacional.

Los canales pasan al área del deshuese y empaque la vacio, la carne que es empacada al vacio se mete en cajas de cartón en las cuales se le anota toda la información requerida por el consumidor tales como fecha de empaque, vencimiento, peso, temperatura etc. y siguen al túnel de congelación y posteriormente a las cámaras de almacenamiento donde se mantiene hasta el momento del despacho.

Para proceder a realizar los despachos internacionales, se contrata a la empresa transportadora, solicitándole un vehículo refrigerado para cargar carne en canal y que este habilitado para poder ingresar a Venezuela. Por otro lado se envía al ICA por la guía sanitaria de movilización. Se organizan las inspecciones en la planta para el día del cargue; la empresa transportadora debe diligenciar la carta de porte internacional por carretera, el manifiesto de carga internacional. Por parte de la empresa exportadora se deben adjuntar el certificado de origen, el registro sanitario, la factura comercial, y la lista de empaque.

Se le debe solicitar a la empresa transportadora colocar el vehículo un par de horas ante del cargue para que este sea pesado vacío, inspeccionado y se le encienda el thermoking para que vaya tomando frío y de esta manera no se rompa la cadena de frío, cuando finaliza el cargue el vehículo es sellado por un funcionario facultado para ello, y el número de este precinto debe registrarse en los documentos de viaje, el vehículo pasa nuevamente por bascula y en ese momento puedo iniciar su tránsito hacia la ciudad de Riohacha que es donde iniciara los tramites en la aduana de origen.

5.2.3. El paso a paso en el arribo a la aduna de partida (Riohacha). El vehículo puede hacer su aduana en Riohacha o en Maicao, pero es más conveniente hacerlo en Riohacha ya que en Maicao no hay bancos y se dificulta hacer los pagos.

Cuando el vehículo llega a Riohacha debe dirigirse al representante del cliente ante la Dian, que es la Agencia de Aduanas contratada, a ella se le entregan todos los documentos del viaje para que esta proceda al diligenciamiento del DEX (documento de exportación) ante la DIAN y a realizar las consignaciones de los pagos correspondientes ante los bancos.

El transportador o funcionario de la Agencia de Aduanas, debe solicitar ante la oficina del ICA, el formulario correspondiente, el valor de este es de acuerdo al número de toneladas a exportar, luego de diligenciar este formulario, solicita la inspección por parte del funcionario del ICA, este revienta los precintos de origen, revisa el vehículo, la temperatura, el estado de la carne, sella nuevamente el vehículo y da el visto bueno.

El exportador debe enviar con el transportador las respectivas muestras de la carne, la cuales entregada en las dependencias del Invima en la ciudad de Riohacha, esta entidad también hace la inspección física de la mercancía. Luego de estos trámites se sigue el tránsito hacia Paraguachón.

El transportador debe organizar un sobre con los documentos originales y hacer tres juegos de copias. Cuando el vehículo llega a paraguachón, debe dirigirse a las instalaciones de la DIAN, entregando los documentos originales y las tres copias, allí el funcionario encargado los revisa, también revisa los precintos, abre el vehículo inspecciona la mercancía, sella nuevamente el vehículo y le da el visto

bueno a los documentos y le da vía libre para que se siga hacia Venezuela (Guarero), cabe anotar que en la frontera Colombiana, la policía fiscal aduanera también hace su inspección.

Una vez el vehículo se encuentra en territorio Venezolano, se tiene que dirigir a la Agencia de Aduanas contratada por el cliente destinatario ósea el importador, esta Agencia de Aduanas se encarga de recibirle la documentación e ingresarla al Sidunea que es el sistema informativo de Venezuela, al tiempo que empiezas las diligencias de nacionalización ante el Seniat.

El proceso de aduanas en la frontera Colombiana tiene una duración aproximada de 2 días y en la frontera Venezolana dura aproximadamente 3 días, además de esto hay que sumarle un día de transito Colombiano y un día de transito Venezolano hasta llegar al sitio de descargue, hasta aquí ya se lleva un Lead Time de 7 días ya esto hay que considerarle que las aduanas tanto Colombiana como Venezolana, trabajan solo de lunes a viernes y que existe una hora de diferencia. La aduana Colombiana trabaja de lunes a viernes de 8am a 12m y de 2pm a 4:30pm, lo que no ayuda en el proceso de obtener una frontera más eficiente.

Si se tiene en cuenta todo lo anterior, este proceso de exportación para la carne en canal Colombiana es demasiado demorado ya que se puede llevar aproximadamente 10 días, lo que se traduce en una perdida excesiva de tiempo donde la consecuencia más notoria es el sobre costo que se genera y el atentado que esto le produce a la competitividad de Colombia.

6. NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA LOGISTICA DETECTADAS EN LA FRONTERA COLOMBIANA DE PARAGUACHON

6.1. PROBLEMAS ADMINISTRATIVOS DETECTADOS EN FRONTERA

Para lograr el desarrollo de este capítulo, uno de los integrantes del equipo de investigación se traslado hacia la ciudad de Riohacha y posteriormente viajo hasta la zona de paraguachón y guarero donde se entrevisto con una funcionaria de la Dian (Dra. Isabel de la Cruz), de igual forma recopilo información que fue suministrada por 2 gerentes de las Agencias de Aduanas, ubicadas en esa zona (Agencia de Aduanas, Mario Londoño, Dra. María Eugenia Melgarejo, Agencia de Aduanas Roldan, Julio Noguera), y el director del Invima en Riohacha Dr. Hender Linero.

Luego de extraer información de los anteriores funcionarios, el grupo de investigación detecta y anota las fallas administrativas que se presentan actualmente en la frontera. Aparte de la información suministrada por los funcionarios, el integrante del equipo investigativo hizo una inspección ocular por toda la zona y los sitios concretos donde se adelantan tramites de gestión aduanera, reportando como punto crítico casi generalizado en todas las oficinas

allí existentes, la pobre infraestructura tecnológica, física y administrativa de la frontera.

- Escaso conocimiento y profesionalización por parte de algunas empresas exportadoras, lo que origina atrasos en la exportación ya que la documentación necesaria para realizar la exportación no es diligenciada correctamente y no tienen claro la fecha oportuna de los pagos para tal fin y en muchos casos le devuelven los documentos al momento de ser presentada en las ventanillas de radicación de la Dian, esto conlleva a que muchas empresas se apoyen en tramitadores que son personas que por estar cerca de este medio han podido aprender muy empíricamente como es la Movida en la frontera. Esto le va dando un tinte de informalidad y le resta profesionalismo a una operación tan importante como lo es el comercio internacional.
- El personal que atiende en las casetas destinadas para tal fin, no es totalmente calificado ya que los requisitos exigidos en cuanto a la formación profesional para ingresar a dichos cargos son muy bajos. Tanto el personal de la empresa pública como del sector privado, que prestan servicios aduaneros o en general de comercio internacional tiene en gran porcentaje estas falencias.

- Para los exportadores, la variable del tiempo es muy importante ya que su principal exigencia tiene que ver con una entrega oportuna que garantice la calidad de la mercancía transportada y la confiabilidad de los servicios que contratan para lograr finiquitar su exportación.
- El hecho de que Paraguachón no sea la frontera más importante del país, desde el punto de vista del flujo de operaciones que allí se dan ya que es superado por el cruce fronterizo de Cúcuta e Ipiales, si es importante destacar que por esta frontera es por donde sale la mayoría de carne Colombiana para Venezuela. El hecho de manejar volúmenes inferiores a los de Cúcuta ha permitido un mayor descuido del gobierno en cuanto a inversiones en infraestructura física.
- Ha existido poca inversión por parte del estado y poco empoderamiento institucional en la región.
- Existe mucha burocracia y tráfico de influencias, en el ente público encargado de los trámites aduaneros de Colombia, esta misma práctica se observa por parte de ente público venezolano responsable para tan fin.
- La actitud del personal, su perfil, y la poca dotación de herramientas materiales para desarrollar su labor, hacen parte de las grandes causas que generan inoperatividad en el cruce fronterizo.

- No existen unas normas claras o un procedimiento claramente establecido para realizar las gestiones aduaneras relacionadas con la exportación, es decir no existe uniformidad de procedimientos en exportaciones con características similares, en pocas palabras no existe un patrón que controle dicha gestión.
- Hay una relación poco cordial casi de antipatía entre las entidades privadas, los organismos estatales y los transportadores, siendo que todos desarrollan una actividad complementaria entre ellas, y ni que decir del traumatismo que se da para el empalme de la operación Colombiana con las autoridades y entes del estado Venezolano encargados de los tramites de nacionalización.
- No existe una interconexión de los sistemas informáticos entre los organismos nacionales involucrados, ni mucho menos hay una información simultanea binacional, es decir cuando el vehículo e carne es ingresado a territorio Venezolano empieza nuevamente un papeleo bastante desgastante. Cabe anotar que el gobierno Colombiano a partir del primero de Septiembre del año (2008) ha implementado un sistema informático llamado MUISCA, el cual aun esta es su periodo de prueba, pero es un paso importante de un aporte enorme ala descongestión y demoras en la frontera.
- Todos los organismos públicos y privados involucrados en el comercio internacional de ambos países, tienen objetivos y patrones culturales muy propios, es decir funcionan como islas en medio de toda la operación.

- No existe un gerenciamiento claro y visible por parte de la institución encargada de regular toda la gestión aduanera y en general la actividad de comercio internacional, que realmente haga cumplir patrones y lineamientos que sean generales para todos los involucrados en la cadena exportadora.

- Existen excesivos controles públicos incluso en los pasos que son de libre circulación. El integrante del equipo investigativo se asombro de la cantidad de retenes militares y de otros organismos del estado, que se apostan a los lados de la vía para verificar documentos de la mercancía, del vehículo y del conductor, atrasando enormemente el paso de la mercancía hacia la frontera del otro país. (ver Anexo 9)

- Sobre costos en la operación, ya que existe una “cultura mañosa”, por parte de muchos funcionarios, los cuales están acostumbrados a pedir propina por el trabajo que les toca realizar y por el cual el estado o la empresa privada les paga. Esta cultura se presenta tanto en las entidades Colombianas como en las entidades Venezolanas.

- Falta de armonización en los procedimientos aduaneros de ambos países, es decir para hacer aduana Colombiana existen unos procedimientos y al hacer la aduana Venezolana algunos procedimientos varían.

6.2. PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURA FISICA Y OPERATIVA DETECTADOS EN LA FRONTERA

Los comentarios que se anotan a continuación están sustentados por la visita efectuada por uno de los integrantes del equipo investigativo y respaldado por la información suministrada por los funcionarios involucrados en la operaciones de comercio internacional por la frontera de paraguachon.

- Carencia total de una plataforma logística adecuada para la operación fronteriza, teniendo en cuenta que cada vez es mayor el flujo vehicular por este paso de frontera, de acuerdo a las cifras publicadas por Proexport.

- El parque automotor empleado para el transporte de carne en canal hacia Venezuela, tiene problemas de renovación. Hay carencia de exigencia por parte del ente regulador para exigir vehículos en cualidades excepcionales que no arriesguen la mercancía en su traslado, que no generen taponamientos en la zona de frontera por causas mecánicas y que no aumenten el Lead Time por su flojo desplazamiento. Al momento de hacer la investigación se reportaron varias situaciones en las cuales el deterioro de los vehículos hace más penoso el paso de la frontera.

- Las restricciones de tránsito y las pautas durante el viaje alargan los tiempos del mismo.
- El mal estado de la vía de acceso al sector de paraguachón, ocasiona caos vehicular y atrasos en la operación.
- Hay mucha irregularidad en los despachos por parte de las empresas exportadoras, ya que el flujo de vehículos que arriba a la frontera no es regular todos los días y si se presente un incremento interesante cuando se acerca el fin de semana y ni que decir de la última semana del mes, esto genera los famosos cuellos de botella en frontera.
- No existe en la frontera de paraguachón parqueaderos adecuados que garanticen la seguridad de los vehículos, de los conductores, y de la mercancía transportada, actualmente los sitios de parqueo son los lotes que están ubicados a lado y lado de la carretera y cuando estos no son suficientes como ocurre siempre, entonces se utilizan los dos carriles de la vía principal, pero generando un problema crítico de movilidad en la estrecha vía.
- No existe una plataforma que de apoyo a la actividad de comercio binacional que se da en la zona, es decir hay carencia de hospedajes o hoteles, bancos, cajeros electrónicos, talleres de mecánica, entre otros que de existir facilitarían la operación y lo que es mejor harían un aporte en la disminución de tiempos y

costos operativos, ya que los conductores deben desplazarse a Maicao o a Riohacha a dormir y hacer otras diligencias que sería ideal pudieran hacer en la frontera.

- Ha sido muy pobre o casi nula la inversión del estado en cuanto a una infraestructura física ideal que soporte la operación en frontera.
- Existe un desacuerdo o mejor dicho falta de homogeneidad en los horarios de atención al público y a la operación en general.
- Por toda la congestión vehicular que se da en paraguachon, debido a la pobre infraestructura física de la zona, increíblemente el tiempo de los camiones en frontera es muy superior al que demandan en los controles respectivos, esto se presenta básicamente por que los vehículos son parqueados muchas veces en zonas distantes a las casetas donde adelantan los trámites pertinentes para el paso de frontera, los trancones que tiene que soportar antes de lograr pasar y también hay que sumarle que los conductores duermen en Maicao o Riohacha así que este desplazamiento también suma tiempo a toda la cadena.
- Los excesivos controles en la vía por parte de las autoridades generan un aumento en el Lead Time, no solo de horas sino de días.

7. INDICADORES QUE PERMITEN MEDIR LA GESTIÓN LOGÍSTICA EN LA OPERACIÓN ADUANERA PARA LAS EXPORTACIONES DE CARNE EN CANAL HACIA VENEZUELA

Todas las actividades pueden medirse con parámetros que permitan una toma acertada de decisiones, los indicadores son señales para monitorear una gestión, así se asegura que las actividades vayan en el sentido correcto y que permitan evaluar los resultados de dicha gestión frente a sus objetivos, metas y responsabilidad. Estas señales son conocidas como **indicadores de gestión**.

Un indicador de gestión es la expresión cuantitativa del comportamiento y desempeño de un proceso, el cual debe ser comparado con una referencia, en la cual se pueda estar señalando una desviación sobre la cual se toman acciones correctivas o preventivas según el caso.

Para trabajar con los indicadores debe establecerse todo un sistema en el cual exista una correcta comprensión del hecho o de las características, con el objetivo de tomar decisiones acertadas para mantener, mejorar e innovar el proceso del cual se da cuenta.

7.1. CARACTERISTICAS DE LA ZONA DE FRONTERA

En la zona fronteriza de Paraguachón, por sus condición de gran informalidad en la que se da la operación de paso de frontera, se constata con funcionarios de varias empresas establecidas allí (Agencia de Aduanas, Mario Londoño, Agencia de adunas, Roldan SIA. Transportes especiales ARG, Moto Transportar), que ninguna de ellas maneja indicadores sobre la gestión o la participación que ellos tienen en las exportaciones Colombianas por esta frontera.

El gobierno a través de sus entes autorizados para tal fin, llevan algunos indicadores sobre la gestión que realizan y manejan informaciones estadísticas sobre toneladas exportadas por esta frontera, pero el equipo de esta investigación no encontró en toda la zona una empresa ni pública ni privada que mida la operación general de la frontera, donde se pueda apreciar con exactitud los tiempos de frontera, las demoras, el tiempo ocioso de los vehículos entre otros, indicadores que permitan medir la inoperatividad de la frontera frente a otras de mayor eficiencia.

Por todo lo anterior el equipo investigativo sugiere unos indicadores, que permitan tener con exactitud una información sobre las operaciones más críticas que

impactan en las demoras para el paso de Colombia hacia Venezuela por paraguachon con el producto de carne en canal.

El objetivo del equipo investigativo es plantear unos indicadores, en los cuales se refleje la problemática actual y en base a ello se puedan tomar decisiones que busquen un mejoramiento de la actividad fronteriza, acercándola a los niveles de operación ideal con respecto a otras fronteras.

El equipo de trabajo ha considerado unos indicadores de gestión que pueden ayudar en el mejoramiento de la gestión fronteriza. A continuación son planteados.

7.2. Tabla 1. DISEÑO DE INDICADORES DE LA ZONA

PROCESO DE SERVICIO					
INDICADOR	OBJETIVO	DESCRIPCION	FRECUENCIA	FORMULA	IMPACTO (COMENTARIO)
Tiempo de vehiculo en frontera	Controlar el tiempo de demora que se toman en la operacion de exportacion	Este indicador nos indica el tiempo de opercion de exportacion	Mensual	$TVF = \frac{TAMGCF}{TAT} \times 100\%$	Reducir los tiempo operación en cruce por la frontera
Sobre costo por demora	Reducir los costo de operación en la frontera	Minimizar el cruce de tiempo en la legalizacion de la documentacion	Mensual	$SC = \frac{AMCR}{TCA} \times 100\%$	Mejora en la operacion
Tonelada deteriorada por demora	Controlar las perdidas ocasionadas por deterioro de la mercancia	Medir las cantidades deterioradas en la exportacion de carne	Mensual	$DP = \frac{AMPD(Ton)}{AMT(Ton)} \times 100\%$	Mayor cantidad de toneladas transportada

Nota TVF =Tiempo Acumulado Mes Gastado para Cruzar la Frontera
TAT = Tiempo Acumulado Total
SC = Sobre Costo
AMCR = Acumulado Mes Costo por Retrasos

TCA = Total Costo Acumulado
DP = Daño del Producto
AMPD = Acumulado Mes Producto Deteriorado
AMPD = Acumulado Mes Transportado

Fuente: Autores del proyecto

CONCLUSIONES

Una vez culminado el proceso investigativo por parte del grupo de trabajo, se puede concluir lo siguiente:

El LEAD TIME, promedio de la operación es demasiado extenso (10 días aprox.) esta causa aumenta los costos de la operación de exportación en Colombia y esto va en contra vía de la competitividad nacional.

Es evidente la Burocracia, que existe en el ente público, al igual que el tráfico de influencias, esto genera en que no hay una uniformidad o un patrón general para todas las exportaciones, es decir para algunas exportaciones de carne la traumatología es mayor que para otras, unas son sometidas a mas controles e inspecciones, lo que denota que hace falta un gerenciamiento que direcciones todos los procesos de forma homogénea.

La carne en canal Colombiana es uno de los productos con mayor demanda en los Venezolanos, tanto así que el sector ganadero esta posesionado en el tercer renglón agro exportador del país, siendo la carne en canal la que ocupa el primer lugar de exportación del sector y es Venezuela el principal destino de ella, a esto hay que sumarle que es la frontera de paraguachón, el lugar por donde más hay tránsito de vehículos cargados con carne en canal, por todo lo anterior, los

gobiernos de ambos países deben visualizar las dimensiones de esta operación con el fin de hacer las inversiones en cuanto a infraestructura física de la zona, al igual que inversión en capacitación del personal y en sistemas informáticos que impacten directamente en el mejoramiento de la operatividad en esta frontera, ya que la tendencia es a un incremento de exportaciones de carne hacia el vecino país.

El sector ganadero colombiano ha hecho grandes inversiones en su desarrollo técnico y tecnológico, con el objetivo básico de aumentar su producción para seguir atendiendo la demanda interna pero sobre todo para satisfacer mercados internacionales, principalmente al venezolano. Actualmente Colombia está logrando certificarse casi en un 100% de su territorio como zona libre de Aftosa, esto le da unas ventajas comparativas y competitivas con respecto a sus países vecinos, Lo que se traduce en un incremento imparable en las exportaciones de carne.

Cabe destacar que de los 5 frigoríficos autorizados en el país para la exportación de carne, 3 de ellos quedan en la costa norte (Camagüey-Barranquilla, Frigosinu-Monteria, Frigogan-Sincelejo), y que su principal mercado es Venezuela, así que logísticamente la salida natural de estas exportaciones es por la frontera de paraguachon. Entonces es urgente una inversión inmediata en esta zona antes de que la frontera colapse y por fallas operativas el sector pierda competitividad frente a mercados suramericanos.

El país debe despertar a esta realidad de la globalización y mirar primeramente a sus fronteras terrestres, para adecuarlas a la medida de las necesidades presentes y futuras, para lograr fortalecer e incentivar por parte de las empresas exportadoras un desarrollo en esta actividad, pero ofreciendo garantías que le permitan a ese exportador que su producto no pierda competitividad por una operación ineficiente en la frontera de salida, una vez se tenga esta situación fronteriza a la altura del gran flujo comercial que existe entre los países vecinos, entonces si se debe alzar vuelo hacia otros mercados

RECOMENDACIONES

- Es urgente y necesario incrementar altamente la eficiencia pública, este debe ser el punto de partida de la transformación, pero es indispensable involucrar a todas las empresas privadas que tiene una relación directa con los proceso de exportación, principalmente las sociedades de intermediación aduanera y las empresas transportadoras.
- Cambiar la cultura de trabajo de las entidades públicas fortaleciendo en ellas una filosofía del buen servicio y de la eficiencia, logrando un impacto lo suficientemente positivo en la sociedad, que se traduzca en una fuerza que haga tracción con los demás entes privados involucrados.
- Se hace necesario adecuar la infraestructura física y equiparla adecuadamente para la operación fronteriza, pero esto no es suficiente para lograr los estándares de eficiencia que se demandan, si bien la disculpa de los gobiernos es la falta de presupuestos para invertir en este tipo de obras, se debe considerar la inversión del capital privado en forma total o parcial ya que en otras instancias se ha demostrado lo positivo que ha sido la inversión privada y las concesiones que ha otorgado el gobierno a particulares, un ejemplo a citar son el de las sociedades portuarias.

- Se debe disminuir los excesivos controles por parte de las autoridades involucradas, ya que si bien estos controles son importantes y general seguridad y tranquilidad a todas las partes, estos no deben ser excesivos. Para mejorar esto los entes responsables de realizar inspecciones deberían hacerlas en un mismo tiempo y espacio, así con un solo momento de inspección sería necesario y el ahorro de tiempo bastante considerable.

- Debería existir un único ente público que desarrolle un trabajo binacional, donde se centren todos los controles de la operación y éste ejerza una gerencia de coordinación de todos los recursos e instituciones que allí están involucradas, y que utilice herramientas de gestión de control con el único objetivo de elevar la eficiencia operativa de todos los agentes que intervienen en esta magna operación. Es decir que debería existir un organismo central donde el exportador, el transportador, las Agencias de Aduanas, realicen todas las diligencias y requerimientos para que la mercancía como el vehículo, puedan ingresar a Venezuela, (Guarero) sin tener que volver a realizar todo el carrusel de trámites para la nacionalización en el país destino. Por ello lo ideal sería tener un organismo binacional que recepcione toda la documentación y le de trámite mas oportunamente, solo con esto se reduciría el tiempo en frontera a la mitad.

- Toda la infraestructura debería ser compartida por ambos países, así ambos gobiernos harían un esfuerzo menor y además se consolidaría un control integral binacional de la actividad fronteriza.

- Debe existir una interconexión del sistema informático, que permita que la información llegue de manera simultánea a los centros de atención en las fronteras de ambos países.

- Debe existir una mayor voluntad política que permita hacer desarrollos a la actual o escasa infraestructura aduanera que se da en la región.

- Las normas de procedimientos aduaneros deben ser divulgados y controlados por el ente público, para permitir que sea de claro conocimiento por parte de todos los involucrados, también se debe buscar unificar los criterios de procedimientos y hacer un patrón único que no solo sea nacional si no que sea adoptado por el otro país de mutuo acuerdo.

- Debe existir personal calificado con las competencias laborales adecuadas para desarrollar su actividad, de igual forma se debe capacitar a todos y cada una las personas involucradas en las exportaciones Colombianas y en los sistemas aduaneros.

- El gobierno debe realizar evaluaciones permanentes y establecer indicadores que permitan medir la evolución en cuanto a la eficiencia de esta frontera.
- Todas las dificultades que actualmente se presentan en esta frontera deben ser vistas como grandes oportunidades en cuanto a focos de inversión para capitales privados o mixtos, que le den un buen gerenciamiento a todas las actividades que generan las exportaciones de colombianas por el paso de Paraguachon.
- Debe existir una comunicación permanente y muy fluida entre los tres actores protagonistas de la exportación, como lo son la empresa exportadora, la empresa transportadora y la Agencia de Aduanas que es la representante del cliente ante el ente público (la DIAN), de esta forma hay una sincronización con respecto a la documentación y a la trazabilidad de los mismos.
- Considerar la posibilidad de trabajar 24 horas tanto en la frontera Colombiana como en la frontera Venezolana.
- Si se implementan algunas de las recomendaciones planteadas en esta investigación, se le debe hacer una evaluación permanente del desempeño, para que basados en los resultados se pueda adoptar de forma permanente en los otros pasos fronterizos existentes en Colombia.

BIBLIOGRAFIA

MENDOZA MORALES, Alberto, políticas de frontera, santa fe de Bogota, dic 1997

MORA GARCÍA, Luis Anibal. Indicadores de la gestión logística. p. 86 – 96. Edi. Lográficas. Medellín.

OCHOA HENAO, Gustavo Emiro. Diccionario transporte y tránsito terrestre automotor, primera edición, Medellín, señal editora. 2002

RAMIREZ, Socorro, la encrucijada de la integración, universidad nacional de Colombia

TORO, Carlos, Programa paso de fronteras, trabajo investigativo para la www.soporteycia.com.co/documentos/soplosindicadoresdesgestion.pdf.

PÉREZ JARAMILLO, Carlos Mario. Indicadores de gestión. P.1-19

www.sogeocol.edu.com.co

www.asocadenas.gov.com.co

www.agropec.com.com.co

www.mintransporte.gov.com.co

www.proexport.gov.com.co

ANEXOS

ANEXO 1. LEY 191 DE 1995. (Junio 23)

Diario Oficial 41.903, del 23 de junio de 1995.

Por medio de la cual se dictan disposiciones
sobre Zonas de Frontera.

<RESUMEN DE NOTAS DE VIGENCIA>

NOTAS DE VIGENCIA:

1. En sentencia C-076-97, la Corte Constitucional declaró exequible esta ley en cuanto no violó el inciso final del artículo 158 de la Carta Política ni tenía que seguir el trámite de creación de las leyes marco.
2. La Corte Constitucional se ha pronunciado sobre la exequibilidad de los artículos 11, 21, 24 y 49 de esta ley.

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

CAPITULO I. OBJETO DE LA LEY 2

ARTICULO 1o. En desarrollo de los artículos [285](#), [289](#) y [337](#) de la Constitución Política de Colombia, la presente Ley tiene por objeto establecer un régimen especial para las Zonas de Frontera, con el fin de promover y facilitar su desarrollo económico, social, científico, tecnológico y cultural.

ARTICULO 2o. La acción del Estado en las Zonas de Frontera deberá orientarse prioritariamente a la consecución de los siguientes objetivos:

Protección de los Derechos Humanos, mejoramiento de la calidad de vida y satisfacción de las necesidades básicas de las comunidades fronterizas, inspirados en criterios de reciprocidad.

Creación de las condiciones necesarias para el desarrollo económico de las Zonas de Frontera, especialmente mediante la adopción de Régimenes especiales en materia de transporte, legislación tributaria, inversión extranjera, laboral y de seguridad social, comercial y aduanera.

Construcción y mejoramiento de la infraestructura que requieran las Zonas de Frontera para su desarrollo integral y para su inserción en la economía nacional e internacional.

Prestación de los servicios necesarios para la integración Fronteriza y para el desarrollo de las actividades económicas, sociales y culturales, tales como transporte, telecomunicaciones, energía eléctrica, agua potable y saneamiento básico, educación y salud.

Preservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y del ambiente.

Mejoramiento de la calidad de la educación y formación de los recursos humanos que demande el desarrollo fronterizo.

Fortalecimiento institucional de las Entidades Territoriales Fronterizas y de organismos del Estado que actúan en las Zonas de Frontera.

Buscar la cooperación con los países vecinos para el intercambio de pruebas judiciales, la integración de los organismos policiales, investigativas y de seguridad a fin de combatir la delincuencia internacional.

PARAGRAFO. Para la consecución de los anteriores objetivos Colombia celebrará los tratados o convenios que sean del caso con los países vecinos.

ARTICULO 3o. Con el fin de mejorar la calidad de vida de las comunidades negras e indígenas, localizadas en las Zonas de Frontera, el Estado apoyará las iniciativas de dichas comunidades y de sus autoridades, referentes a las actividades y programas de promoción de los recursos humanos, desarrollo institucional, investigación, fortalecimiento y desarrollo de tecnologías propias o transferencias de tecnologías apropiadas para su desarrollo socioeconómico y para el aprovechamiento cultural y ambientalmente sustentable de los recursos naturales.

CAPITULO II. DEFINICIONES

ARTICULO 4o. Para efectos de la presente Ley, se entenderán como:

a) 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 de fenómeno fronterizo;

b) 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;

c) Zonas de integración fronteriza. Aquellas áreas de los Departamentos Fronterizos cuyas características geográficas, ambientales, culturales y/o socioeconómicas, aconsejen la plantación 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.

ARTICULO 5o. El Gobierno Nacional determinará las Zonas de Frontera, las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo y, por convenio con los países vecinos las Zonas de Integración Fronteriza y en el caso de los territorios indígenas la determinación se tomará previa concertación con las autoridades propias de las comunidades y en concordancia con lo dispuesto por la Ley 21 de 1991.

En cada Departamento Fronterizo habrá por lo menos una Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo, la cual podrá estar conformada por uno o varios municipios y/o, corregimientos especiales.

ARTICULO 6o. El Gobierno Nacional adoptará las medidas necesarias para garantizar la aplicación de los convenios celebrados con los países vecinos en relación con las Zonas de Integración Fronteriza, pudiendo transferir parcialmente determinadas atribuciones a los organismos que en virtud de dichos convenios se llegaren a crear, conforme al numeral 16 del artículo [150](#) de la Constitución.

CAPITULO III. REGIMEN DE COOPERACION E INTEGRACION

ARTICULO 7o. Los Gobernadores y Alcaldes de los Departamentos y Municipios Fronterizos, previamente autorizados por las Asambleas Departamentales y Concejos Municipales, según el caso, podrán celebrar con las autoridades correspondientes de las entidades territoriales limítrofes del país vecino, de igual

nivel, convenios de cooperación e integración dirigidos a fomentar, en las Zonas de Frontera, el desarrollo comunitario, la prestación de servicios públicos y la preservación del ambiente, dentro del ámbito de competencias de las respectivas entidades territoriales e inspirados criterios de reciprocidad y/o conveniencia nacional.

PARAGRAFO 1o. La autorización a los alcaldes para celebrar los convenios a que refiere el presente artículo, deberá ser ratificada por la Asamblea Departamental a solicitud del Concejo del respectivo Municipio Fronterizo.

PARAGRAFO 2o. Dentro de los convenios de cooperación e integración a que se refiere el presente artículo, se le dará especial atención a las solicitudes presentadas por las autoridades de las comunidades indígenas y entre ellas podrán celebrar los convenios que consideren del caso dentro del ámbito de sus competencias.

PARAGRAFO 3o. El Ministerio de Relaciones Exteriores prestará la asistencia que requieran los Departamentos y Municipios Fronterizos para el adecuado ejercicio de esta competencia y, en todos los casos, deberá ser consultado previamente.

ARTICULO 8o. El Estado protegerá el conocimiento tradicional asociado a los recursos genéricos que las comunidades indígenas y locales hayan desarrollado en las Zonas de Frontera. Igualmente cualquier utilización que se haga de ellos, se

realizará con el consentimiento previo de dichas comunidades y deberá incluir una retribución equitativa de beneficios que redunden en el fortalecimiento de los pueblos indígenas.

ARTICULO 9o. Las áreas de parques y reservas naturales, forestales y otras especiales ubicadas en las Zonas de Frontera no podrán ser objeto de sustracciones parciales.

En las áreas de amortiguación del sistema de Parques nacionales ubicados en las Zonas de Frontera, se desarrollará con la Participación de las autoridades y las comunidades indígenas y negras involucradas, modelos de producción ambiental y culturalmente apropiados y se establecerán programas de crédito, fomento y capacitación para el efecto.

ARTICULO 10. En las Zonas de Frontera con características ambientales y culturales especiales, el Gobierno Nacional tomará las medidas necesarias para regular los procesos de colonización con el objeto de proteger el desarrollo cultural de las comunidades indígenas y locales, así como la preservación del medio ambiente.

El Ministerio del Medio Ambiente, dará Prelación a la solución de los problemas relacionados con el medio ambiente y la preservación y aprovechamiento de los

recursos naturales existentes en la Zona, en concordancia con lo establecido en los convenios binacionales.

CAPITULO IV. REGIMEN ECONOMICO

ARTICULO 11. <NOTA DE VIGENCIA: En sentencia C-615-95, la Corte Constitucional declaró inexecutable el aparte del párrafo de este artículo que se encuentra encerrado entre corchetes>.

De acuerdo con las normas vigentes sobre la materia y por medio de los programas de apoyo a la pequeña y mediana empresa y a las microempresas, el IFI apoyará en los requerimientos de capital de trabajo y bienes de capital de este tipo de empresas, cuando estén localizadas preferencialmente en Zonas de Frontera.

PARAGRAFO. El Gobierno, {previa autorización de} la Junta Directiva del Banco de la República, establecerá líneas de crédito en condiciones especiales para el sector agropecuario.

ARTICULO 12. Artesanías de Colombia, el Fondo DRI, el IFI y el INPA destinarán recursos de inversión y crédito para la financiación de iniciativas presentadas por las formas asociativas de Pequeños productores, microempresarios, comunidades indígenas, comunidades negras y unidades familiares referentes al fomento de las

actividades de desarrollo productivo, artesanal, pesquero y agropecuario en las Zonas de Frontera.

ARTICULO 13. Las inversiones de cualquier carácter que se adelanten en las Zonas de Frontera deberán respetar el medio ambiente, el interés social, la diversidad étnica y el patrimonio cultural y arqueológico de la Nación. Cuando se trate de inversiones en territorios indígenas y en las comunidades negras se elaborará un reglamento intercultural de manejo en concertación con las comunidades pobladoras y del Ministerio de Gobierno.

ARTICULO 14. En las Zonas de Frontera, la microempresa y las demás empresas beneficiarias de esta Ley con los incentivos y exenciones tributarios deberán tener en cuenta en su vinculación laboral a los incapacitados físicos residentes en dichas zonas.

ARTICULO 15. De acuerdo con las normas vigentes sobre la materia y previa reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, autorizase a los departamentos donde se encuentren las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo para emitir bonos de Desarrollo Fronterizo (BDF), estos bonos podrán ser parte del portafolio de inversiones de la Tesorería General de la Nación de acuerdo con el reglamento que al respecto expida el Gobierno Nacional.

Los recursos obtenidos con los Bonos de Desarrollo Fronterizo se destinarán a financiar planes y programas de infraestructura industrial y comercial en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo.

ARTICULO 16. De acuerdo con las normas que regulan la emisión de bonos de las entidades territoriales y de sus descentralizadas, en el marco de convenios recíprocos con los países limítrofes, autorizase a los departamentos donde estén las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo para la emisión de bonos en moneda extranjera.

ARTICULO 17. La introducción exclusivamente para consumo dentro de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, de bienes originarios de los países colindantes requerirá certificado de venta libre del país de origen, registro sanitario aprobado por las autoridades nacionales competentes, cuando sea necesario, las cuales podrán delegar su otorgamiento en la respectiva autoridad sanitaria del departamento donde se encuentren ubicadas las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo.

ARTICULO 18. De acuerdo con las conveniencias para las finanzas de los Departamentos Fronterizos donde se encuentren las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo y a la solicitud del correspondiente Gobernador, previa autorización de la Asamblea Departamental, el Gobierno Nacional reducirá hasta en un cincuenta por ciento (50%) el porcentaje con base en el cual se cobra el

impuesto al consumo de licores, cervezas, demás bebidas de producción nacional que estén sujetas al pago de dicho gravamen.

En este evento los departamentos podrán reglamentar los mecanismos que permitan mantener el equilibrio tributario, el Gobierno Nacional creará y reglamentará un Fondo de Compensación Tributaria, de tal manera que se garantice a los Departamentos mantener el equilibrio en los ingresos por concepto de dicho impuesto.

PARAGRAFO. La reducción al impuesto a que se refiere este artículo se aplicará exclusivamente a los productos destinados al consumo dentro de las Zonas de Frontera del respectivo departamento.

ARTICULO 19. Los Gobernadores de los Departamentos en donde se encuentran ubicadas las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, previo visto bueno del Ministerio de Minas y Energía podrán autorizar por concesión y solamente en beneficio de las finanzas departamentales, la distribución de combustibles dentro del territorio de la respectiva Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo, por parte de empresas nacionales o de] país vecino que tengan como objeto principal dicha actividad, los combustibles de que trata el presente artículo deberán cumplir con las especificaciones de calidad establecidas para las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo por las autoridades competentes y estarán exonerados del pago de aranceles.

Las empresas distribuidores sólo podrán operar estas instalaciones, bajo la condición de estación de servicio minorista y no como planta de abasto mayorista, según reglamentación que oportunamente expedirá el Ministerio de Minas y Energía.

ARTICULO 20. En las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, por medio del IFI, se promoverá la construcción de parques industriales nacionales y de exportación, y proceso de maquinaria, mediante aportes de capital y créditos.

ARTICULO 21. NOTA DE VIGENCIA: En sentencia C-615-96, la Corte Constitucional declaró exequible el parágrafo 1o. de este artículo e inexecutable el 3o>.

En las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo los Bancos, las Corporaciones Financieras, las Entidades de Financiamiento Comercial y las Casas de Cambio autorizadas, podrán hacer operaciones de compra y venta de divisas de acuerdo con las autorizaciones y regulaciones que al efecto expida la Junta Directiva del Banco de la República.

PARAGRAFO 1o. Las operaciones de comercio exterior efectuadas dentro de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo podrán ser declaradas en la moneda nacional o la del país vecino.

PARAGRAFO 2o. Es obligación del Banco de la República cotizar diariamente la tasa representativa del mercado de las monedas de los países vecinos.

PARAGRAFO 3o. El Gobierno Nacional establecerá un régimen cambiario especial para las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo cuando la Junta del Banco de la República lo considere.

ARTICULO 22. El Gobierno Nacional autorizará, por medio del IFI y de las demás instituciones del Estado, líneas de crédito para reconversión industrial y para reconversión de empresas en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo.

ARTICULO 23. La instalación de nuevas empresas y las ampliaciones significativas en empresas establecidas en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo podrán ser de carácter nacional, binacional y multinacional y estarán sujetas a las siguientes normas:

a) La importación de bienes de capital no producidos en la subregión Andina y destinados a empresas de los sectores primarios, manufacturero y de prestación de servicios de salud, transporte, ingeniería, Hotelera, turismo, educación y tecnología, estarán exentas de aranceles por un término de cinco años contados a partir de la promulgación de la presente Ley;

La Dirección de Impuestos y Aduana Nacionales reconocerá, en cada caso, el derecho a esta exención, de conformidad con la reglamentación dictada al efecto por el Gobierno Nacional;

b) Tendrán libertad de asociarse con empresas extranjeras;

c) Los bienes introducidos a estas Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo que se importen al resto del Territorio Nacional se someterán a las normas y requisitos ordinarios aplicados a las importaciones.

PARAGRAFO 1o. Para los efectos establecidos en esta Ley, se entiende por instalación de nueva empresa aquella que se constituya dentro de los cinco (5) años posteriores a la promulgación de la presente Ley, para lo cual el empresario deberá manifestar ante la Administración de Impuestos respectiva la intención de establecerse en la Unidad respectiva, indicando el capital, el lugar de ubicación y demás requisitos que, mediante reglamento, establezca la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. No se entenderán como empresas nuevas aquellas que ya se encuentren constituidas y sean objeto de reforma estatutaria para cambio de nombre, propietarios o fusión con otras empresas.

Para los efectos establecidos en la presente Ley, se entiende por ampliaciones significativas en empresas establecidas, aquellas que se inicien dentro de los cinco (5) años posteriores a la promulgación de la presente Ley y que constituyan un proyecto de ampliación que signifique un aumento en su capacidad productiva de por lo menos un cincuenta (50%) de lo que actualmente produce, el cual

deberá ser aprobado, para el efecto de gozar de las exenciones contempladas en esta Ley, por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, previo el cumplimiento de los requisitos que por reglamento ella establezca.

PARAGRAFO 2o. Las empresas de generación de energía eléctrica, podrán acogerse a la exención arancelaria prevista en el literal a) del presente artículo previa autorización de la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CPEG).

PARAGRAFO 3o. Para la instalación de nuevas empresas que propendan por el mejoramiento de la infraestructura que requieran las Zonas de Frontera como son: la prestación de servicio de energía eléctrica, telecomunicaciones, agua potable, educación y salud. Las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo promoverán su desarrollo. Los Gobernadores de los departamentos donde estas Unidades se encuentren ubicadas, previa consulta con el Departamento Nacional de Planeación, podrán establecer condiciones especiales y excepcionales para su creación, desarrollo y operaciones, con la respectiva autorización de las Asambleas Departamentales.

ARTICULO 24. <NOTA DE VIGENCIA: En sentencia C-076-97, la Corte constitucional declaró exequible este artículo>.

El Gobierno Nacional podrá autorizar la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino, a

los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, cuando sea solicitado por éstos, previa comprobación de su domicilio en la respectiva Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo.

El Gobierno Nacional reglamentará las condiciones, términos y requisitos que deben cumplir para el otorgamiento del correspondiente permiso de internación temporal.

Los vehículos automotores, motocicletas y embarcaciones fluviales menores internadas temporalmente sólo podrán transitar en las jurisdicciones de los departamentos de Amazonas, Arauca, Cesar, Chocó, Guainía, Guajira, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Vaupés y Vichada, dependiendo de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo donde haya sido autorizada la respectiva internación temporal.

Los vehículos automotores, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de nacionales o residentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, para circular en el resto del territorio nacional deberán someterse a las disposiciones aduaneras que regulan el régimen de importación.

ARTICULO 25. Exímase del impuesto de remesas por el término de cinco (5) años, contados a partir de la promulgación de la presente Ley, a las nuevas empresas productoras de bienes que se establezcan en las Unidades Especiales

de Desarrollo Fronterizo y a las existentes que realicen ampliaciones significativas en dichas unidades, siempre y cuando tengan derecho al ochenta por ciento (80%) o más de su producción generada en la Unidad respectiva.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales reconocerá, en cada caso, el derecho a esta exención, de conformidad con la reglamentación dictada al efecto por el Gobierno Nacional.

ARTICULO 26. Elimínese el cobro del impuesto a la salida de los nacionales y extranjeros por los puertos terrestres y fluviales, en áreas pertenecientes a las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo.

ARTICULO 27. Decláranse exentos del IVA los alimentos de consumo humano y animal, elementos de aseo y medicamentos para uso humano o veterinario, originarios de los países colindantes con las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo siempre y cuando se destinen exclusivamente al consumo de las mismas, en los términos del Decreto 470 de 1986.

PARAGRAFO. Exonérese del IVA a todas las mercancías introducidas al Departamento del Amazonas a través del convenio colombo - peruano vigente.

ARTICULO 28. El IVA que se cobra por las adquisiciones de visitantes extranjeros en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo será objeto de devolución por parte de la DIAN; el Gobierno Nacional dentro de los tres (3) meses siguientes a la

vigencia de esta Ley expedirá el reglamento respectivo para implementar este mecanismo de devolución.

ARTICULO 29. Los beneficios otorgados en esta Ley a las empresas instaladas actualmente, o que se instalen en el futuro en las Zona de Frontera y en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo no se aplicarán a empresas destinadas a la explotación, exploración o transporte de petróleo o de gas.

ARTICULO 30. Facúltase al Ministerio de Relaciones Exteriores y al de Transporte para establecer acuerdos con los países fronterizos cuyo objeto sea el transporte transnacional y transfronterizo de pasajeros y mercancías por carretera y fluvial. Dicho servicio deberá ser prestado por transportadores colombianos del país vecino legalmente constituido.

ARTICULO 31. El Gobierno Nacional deberá tramitar acuerdos con los países vecinos en materia aduanera v arancelaria. con el fin de permitir la aplicación armónica de Regimenes de excepción a ambos lados de la frontera.

CAPITULO V. ASPECTOS EDUCATIVOS

ARTICULO 32. La cooperación con los países vecinos en materia educativa tendrá por objetivo garantizar a los habitantes de las Zonas de Frontera el derecho Fundamental a la educación: promover el intercambio entre instituciones

educativas, educandos, educadores, en todos los niveles; armonizar los programas de estudio y el reconocimiento de los grados y títulos que otorguen las instituciones educativas y facilitar la realización de actividades conjuntas. propias de su objetó, entre las instituciones de Educación Superior.

El Ministerio de Educación Nacional adoptará las medidas necesarias para facilitar convenios de cooperación e integración en materia de educación formal, no formal e informal, así como la atención educativa a las poblaciones a que se refiere el título III de la Ley 115 de 1994.

ARTICULO 33. El Gobierno Nacional, previo concepto del Consejo Nacional de Educación Superior, CESU, reglamentará y adoptará los requisitos para el ofrecimiento de programas de pregrado y postgrado en las Zonas de Frontera mediante convenio entre instituciones de Educación Superior de Colombia y de los países vecinos.

PARAGRAFO. Para ejercer la profesión o Cátedra Universitaria no se requerirá homologar el título así obtenido, siempre y cuando la institución de Educación Superior del país vecino se encuentre debidamente aprobada por el Estado donde esté localizada. Se excluyen de los anteriores los títulos en ciencias de la Salud y Derecho.

ARTICULO 34. El Gobierno Nacional asignará anualmente en el presupuesto del Fondo de Desarrollo de la Educación Superior, Fodeseop una partida no inferior a 5.000 salarios mínimos legales mensuales, con destino a la modernización y fortalecimiento de las instituciones públicas de Educación Superior ubicadas en las Zonas de Frontera, así como para la financiación de los programas que adelanten conjuntamente con las Universidades de los países vecinos.

ARTICULO 35. Las Universidades Públicas que desarrollen actividades académicas e investigativas en las Zonas de Frontera, en uso de su autonomía académica e investigativa, y las entidades públicas o privadas cuyo objeto se relacione con las Zonas de Frontera, serán órganos asesores del Estado para el logro de los objetivos de la presente Ley y el desarrollo de los programas de cooperación e integración con los países vecinos.

PARAGRAFO. La Nación, los Departamentos y Municipios Fronterizos, asignarán en sus respectivos presupuestos recursos y celebrarán los convenios que consideren necesarios para el cumplimiento de esta función de asesoría.

ARTICULO 36. El Ministerio de Educación Nacional dará prioridad en la asignación de recursos de la Ley 21 de 1982 a los proyectos dirigidos a la población de las Zonas de Frontera.

Con estos recursos se podrán financiar la construcción, adquisición, reparación y/o mantenimiento de la infraestructura y dotación necesarias para la prestación del servicio de educación media técnica, formación de docentes y servicio especial de educación laboral.

ARTICULO 37. La Escuela Superior de Administración Pública, Esap, adecuará los programas que adelante en las Zonas de Frontera a las necesidades de formación de los funcionarios públicos de los departamentos y municipios fronterizos, y de los responsables de la acción del Estado en las Zonas de Frontera.

CAPITULO VI. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

ARTICULO 38. Los Ministerios, Departamentos Administrativos y Establecimientos Públicos Nacionales relacionados con el comercio exterior abrirán oficinas regionales en los Centros Nacionales de Atención en Frontera (Cenaf).

ARTICULO 39. Para el cumplimiento de los fines y objetivos de la presente Ley, el Banco de Comercio Exterior apoyará debidamente las actividades de comercio internacional en la Zonas de Frontera incluyendo el establecimiento de oficinas.

ARTICULO 40. El Gobierno Nacional para los efectos de coordinación interinstitucional creará una Consejería Presidencial de Fronteras que dependa de

la Presidencia de la República; esta Consejería Presidencial recibirá y analizará las iniciativas y acciones relacionadas con las Zonas de Frontera, será vínculo permanente entre los establecimientos públicos y privados, elaborará planes especiales de desarrollo económico y social para las Zonas de Frontera y las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo; dicha Consejería tendrá las siguientes funciones:

- a) Formular conjuntamente con los Ministerios respectivos con las demás entidades e instancias del orden nacional, departamental y local, y en coordinación con los Corpes regionales. la política en materia de fronteras, los programas de desarrollo social y los proyectos de inversión económica, garantizando la Participación de las autoridades y comunidades involucradas y sus organizaciones;
- b) Promover acciones para que las agencias del Estado implementen el cumplimiento de esta Ley;
- c) Coordinar acciones con entidades públicas, privadas, de cooperación internacional y con gobiernos extranjeros para el cumplimiento de esta Ley;
- d) Propiciar la participación de las comunidades, organizaciones sociales, comunidades negras y autoridades indígenas Fronterizas en las comisiones binacionales de vecindad; hacer seguimiento y evaluación del desarrollo de los compromisos emanados de las mismas;

- e) Recopilar, promover y divulgar normas, programas e investigaciones relativas al régimen fronterizo, en cuanto a aspectos administrativos, fiscales, ambientales, étnicos y de comercio exterior, que involucren comunidades Fronterizas;
- f) Atender asuntos relacionados con la problemática de las comunidades negras e indígenas fronterizas, en coordinación con las Entidades Territoriales e instancias administrativas competentes;
- g) Presentar anualmente un informe sobre la situación de las Zonas de Frontera y del cumplimiento de los objetivos consagrados en la presente Ley;
- h) Propiciar con los países vecinos acuerdos binacionales que en condiciones de reciprocidad establezcan medidas o procedimientos que faciliten la obtención de la doble nacionalidad a los indígenas de las Zonas de Frontera;
- i) Garantizar la participación de las Comunidades indígenas y negras definidas por la Ley 70/93 en la proyección y ejecución de la política de fronteras;
- j) Las demás que le asigne el Gobierno Nacional mediante Decreto Reglamentario, que deberá expedir en el término de un año contado a partir de la vigencia de la presente Ley.

ARTICULO 41. Créase el Fondo Económico de Modernización para las Zonas de Frontera, como una cuenta especial de manejo, sin personaría jurídica dentro de la estructura administrativa de la Consejería Presidencial de Fronteras.

ARTICULO 42. Los recursos del Fondo Económico para la Modernización de las Zonas de Frontera provendrán de:

- a. Los aportes del Presupuesto Nacional;
- b. Los aportes y contraprestaciones que reciba de las Zonas de Frontera y Unidades Territoriales de Desarrollo Fronterizo;
- c. Las donaciones y demás recursos que reciba a cualquier a cualquier título;
- d. Las demás que se establezcan.

PARAGRAFO. El Consejero Presidencial de Fronteras tendrá asiento en el Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes.

ARTICULO 43. Los Municipios de Maicao, Puerto Santander, Cúcuta, Arauca, Puerto Carreño, San Miguel, Ipiales, Tumaco, Leticia, Mitú y Puerto Inírida en desarrollo de la política fronteriza tendrán calidad de puertos terrestres y el Gobierno Nacional los dotará de la infraestructura necesaria para su desarrollo a partir de la vigencia de la presente Ley.

ARTICULO 44. En desarrollo del artículo [368](#) de la Constitución Nacional, la Nación, los Departamentos, los Municipios y los Distritos, sin perjuicio de lo dispuesto en otras leyes, dispondrán en sus presupuestos anuales partidas suficientes para subsidiar las tarifas de los servicios públicos domiciliarios en los estratos más bajos de la población de las Zonas de Frontera.

ARTICULO 45. <RECIPROCIDAD>. El principio de reciprocidad a que se refiere el artículo 20 de la Ley 80 de 1993, cuando se trate de contratos con entidades

públicas y de los departamentos y municipios fronterizos, cuyo objeto deba cumplirse en las Zonas de Frontera, podrá entenderse como el compromiso adquirido por el país vecino, en el sentido de que a las ofertas de bienes y servicios de ambos países se les concederá en las Zonas de Frontera, el mismo tratamiento en cuanto a las condiciones, requisitos, procedimientos y criterios para la adjudicación de los referidos contratos.

<Concordancias>

Ley 80 de 1993 - Estatuto general de contratación pública

- Artículo 20, Reciprocidad

ARTICULO 46. Las Corporaciones Autónomas Regionales con jurisdicción en las Zonas de Frontera, prestarán asistencia técnica, administrativa y financiera a los departamentos y municipios fronterizos que lo requieran en cumplimiento de su competencia para adelantar programas de cooperación e integración dirigidos a la preservación del ambiente y la protección de los ecosistemas ubicados en dichas zonas.

ARTICULO 47. En la asignación de recursos para el medio ambiente del Fondo Nacional de Regalías y del Fondo Nacional Ambiental, Fonam, se dará prioridad a la financiación de proyectos dirigidos a la preservación y protección de los ecosistemas ubicados en las Zonas de Frontera.

ARTICULO 48. La construcción, reparación y mantenimiento de la infraestructura de transporte necesaria para la Integración Fronteriza, estará a cargo de la Nación.

CAPITULO VII. ESTAMPILLA PRO-DESARROLLO FRONTERIZO

ARTICULO 49. <NOTA DE VIGENCIA: En sentencia C-413-96, la Corte Constitucional declaró exequible este artículo>.

Autorizase a las Asambleas de los Departamentos Fronterizos para que ordenen la emisión de estampillas "Pro - desarrollo fronterizo", hasta por la suma de cien mil millones de pesos cada una, cuyo producido se destinará a financiar el plan de inversiones en las Zonas de Frontera de los respectivos departamentos en materia de infraestructura de transporte; infraestructura y dotación en educación básica, media técnica y superior; preservación del medio ambiente; investigación y estudios en asuntos fronterizos; agua potable y saneamiento básico, bibliotecas departamentales; proyectos derivados de los convenios de cooperación e integración y desarrollo de sector agropecuario,

PARAGRAFO 1o. Las Asambleas Departamentales podrán autorizar la sustitución de la estampilla física por otro sistema de recaudo del gravamen que permita cumplir con seguridad y eficacia el objeto de esta Ley: determinarán las características y todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de las estampillas en las actividades y operaciones que se realicen en el departamento y

en los municipios del mismo, de lo cual se dará información al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

PARAGRAFO 2o. Facúltase a los Concejos Municipales de los Departamentos Fronterizos para que previa autorización de la asamblea del Departamento, hagan obligatorio el uso de la estampilla "Pro - desarrollo fronterizo" que por esta Ley se autoriza.

PARAGRAFO 3o. No se podrá gravar con la presente estampilla, los licores producidos en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo respectivas, ni las cervezas de producción nacional consumidas en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo.

CAPITULO VIII. DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 50. Las explotaciones de carbón localizadas en las Zonas de Frontera enmarcadas en el Código de Minas como pequeña minería subterránea, cuyos titulares a la fecha adeuden impuestos por la producción al Fondo Nacional de Fomento al Carbón, y los cancelen dentro del primer año de vigencia de esta Ley serán exoneradas del pago de los intereses moratorios.

ARTICULO 51. Autorízase al Gobierno Nacional a fin de adoptar las medidas y realizar las operaciones presupuestales necesarias para la cumplida ejecución de la presente Ley.

ARTICULO 52. Esta ley se aplicará sin perjuicio del cumplimiento de los tratados internacionales vigentes suscritos por Colombia.

ARTICULO 53. La presente Ley no se aplicará en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina objeto de normas especiales, salvo a lo relativo a la asesoría y apoyo de las instituciones oficiales de Educación Superior.

ARTICULO 54. El Ministerio de Comercio Exterior podrá autorizar el funcionamiento de Zonas Francas Transitorias especiales hasta por el término de un año, para efectos agroindustriales en las Zonas de Frontera.

ARTICULO 55. Mientras la Nación construye la red de poliducto contemplada en el Plan Nacional de Desarrollo, Ecopetrol asumirá el costo del transporte de los combustibles derivados del petróleo entre las plantas de abasto o mayoristas y las Zonas de Frontera que, siendo capital de departamento tenga comunicación por carretera con dichas plantas de abasto donde existiera terminal de poliducto.

ARTICULO 56. La presente Ley deroga todas las disposiciones que le sean contrarias y modifica el artículo 193 de la Ley 136 de 1994.

ARTICULO 57. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

República de Colombia - Gobierno Nacional

Publíquese y ejecútese.

Dada en Santafé de Bogotá, D. C., a 23 de junio de 1995.

ANEXO 2. Decreto 1520 de 2008

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Decreto 1520

09-05-2008

Por el cual se reglamenta el artículo 60 de la Ley 962 de 2005.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

En uso de las facultades que le confieren los numerales 11 y 25 del artículo 189 de la Constitución Política, con sujeción a los artículos 3° de la Ley 6° de 1971, 2° de la Ley 7° de 1991 y 60 de la Ley 962 de 2005 y oído el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Objeto.

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN, la Policía Nacional – Dirección Antinarcoóticos, el Fondo Nacional de Estupefacientes, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA, las Entidades Territoriales de Salud y el Instituto Colombiano Agropecuario ICA, como autoridades de control que por mandato legal deben realizar labores de supervisión y control en las operaciones de comercio exterior e intervenir en la inspección física de la mercancía que ingrese o salga del territorio nacional, garantizarán que ésta diligencia se realice de manera simultánea y en un término

no superior a un (1) día calendario, contado a partir de la determinación de la misma, teniendo en cuenta lo establecido en el presente Decreto y en el “Manual de procedimientos de Inspección Física Simultánea”.

Lo anterior, sin perjuicio de las facultades de control que tienen las autoridades para realizar reconocimientos e inspecciones físicas o no intrusivas adicionales a la carga, a las mercancías, a los embalajes, y a los medios o unidades de carga, cuando las circunstancias lo ameriten.

La inspección simultánea podrá realizarse en los diferentes lugares habilitados por la autoridad competente para la realización de las operaciones de comercio exterior.

El declarante deberá hacerse presente para la práctica de la diligencia de inspección simultánea.

ARTÍCULO 2°. Definiciones.

Para los efectos del presente Decreto, a los términos que a continuación se expresan se les atribuirán los siguientes significados:

Inspección Simultánea: Actuación conjunta, coordinada y concurrente realizada por parte de las autoridades de control que intervienen en la supervisión y control de las operaciones de comercio exterior, para examinar las mercancías, la carga,

los embalajes y los medios o unidades de carga que se seleccionen para inspección.

La inspección simultánea podrá realizarse a través del mecanismo de la inspección no intrusiva o de manera física.

Inspección no intrusiva. Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten

Inspección física. Actuación realizada por las autoridades competentes, con el fin de determinar a partir del reconocimiento de la mercancía, su naturaleza, origen, estado, cantidad, valor, clasificación arancelaria, tributos aduaneros aplicables, régimen aduanero y tratamiento tributario.

ARTÍCULO 3°. Homologación de horarios.

Para dar cumplimiento a lo previsto en el presente Decreto, las autoridades deberán disponer de los recursos humanos y físicos necesarios para la homologación de horarios, de forma tal que se garantice la prestación óptima del

servicio de inspección en forma simultánea, en los términos y condiciones establecidos en el “Manual de Procedimientos de Inspección Física Simultánea”.

ARTÍCULO 4°. Infraestructura física para el área de inspección.

Las personas jurídicas que hubieren obtenido concesión o autorización para operar y administrar los puertos, aeropuertos, así como las autoridades respectivas en los pasos de frontera, dispondrán como mínima infraestructura física para la realización de las inspecciones determinadas en los procesos de importación, exportación y tránsito aduanero, de un área específica, cubierta, restringida, con dispositivos y procedimientos de seguridad y operación, según los lineamientos que para tal efecto establezcan las autoridades y las normas que determinen estándares nacionales e internacionales sobre estos aspectos en cada lugar.

En esta aérea deberán acondicionarse de manera contigua las oficinas de las diferentes autoridades, para garantizar el cumplimiento oportuno de sus funciones en óptimas condiciones de seguridad industrial.

Dicha área deberá prever los espacios necesarios para los flujos de operación con equipos de inspección no intrusivos, así como las zonas de operación y de seguridad que correspondan.

De igual forma, para la determinación de esta área se deberán tener en cuenta, los volúmenes de carga objeto de comercio exterior, las proyecciones de crecimiento en cada puerto, aeropuerto o paso de frontera, así como las previsiones y requerimientos mínimos establecidos en los planes de expansión portuaria, planes maestro y los acuerdos adoptados entre autoridades de los países colindantes.

Dentro de la infraestructura física del área de inspección, las personas jurídicas que hubieren obtenido concesión o autorización para operar y administrar los puertos, aeropuertos, y las autoridades respectivas en los pasos de frontera, deberán garantizar la conexión a los servicios informáticos electrónicos y sistemas de comunicación por parte de las autoridades para el ejercicio de las facultades de control.

Parágrafo: Hasta tanto se ajuste la infraestructura con que cuentan los aeropuertos; la diligencia de inspección en la operación aérea, se podrá realizar en las instalaciones o bodegas de los transportadores aéreos. Para el desarrollo de esta diligencia en las bodegas de los transportadores, las mismas deberán estar dotadas de dispositivos y procedimientos de seguridad y operación.

ARTÍCULO 5°. Consulta Selectividad

Las autoridades señaladas en el artículo primero del presente Decreto deberán contar con un sistema de información que incorpore los criterios y perfiles de

riesgos que reflejen las mejores prácticas en la administración del riesgo, teniendo en cuenta los análisis y parámetros propios de cada entidad, garantizando el servicio de consulta en línea del resultado de la selectividad, ya sea a través de servicios informáticos, o del mecanismo que se implemente, con el fin de permitir el desarrollo operativo de la inspección simultánea.

Parágrafo. Mientras las autoridades cuentan con el sistema de información de que trata el presente artículo, la determinación de inspección continuará realizándose a partir de los mecanismos y análisis de información actuales de las autoridades. No obstante, deberán establecerse las condiciones y procedimientos adecuados para el intercambio de información, que permitan garantizar que la práctica de diligencia se realice de manera simultánea, cuando a ella hubiere lugar.

ARTÍCULO 6°. Pago por concepto de la inspección

Se deberá implementar un mecanismo de control y facilitación para la realización del pago a que haya lugar por los conceptos de las inspecciones que se efectúen por parte de las autoridades.

ARTÍCULO 7°. Seguimiento al proceso de inspección simultánea

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la Policía Nacional – Dirección Antinarcóticos, el Fondo Nacional de Estupefacientes, el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos INVIMA, las Entidades Territoriales de

Salud, el Instituto Colombiano Agropecuario ICA, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transportes, el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil, la Dirección General Marítima DIMAR y CORMAGDALENA” deberán reunirse periódicamente, con el objeto de garantizar la eficiencia, eficacia y adaptación permanente del procedimiento de inspección simultánea, así como de efectuar seguimiento a su cumplimiento.

Para el cumplimiento de lo anterior, las autoridades de control deberán:

1. Coordinar y supervisar las acciones necesarias para garantizar que la diligencia de inspección se realice de manera coordinada, en un sólo momento y lugar, de conformidad con lo establecido en este Decreto y en el “Manual de Procedimientos de Inspección Física Simultanea”.
2. Proponer las modificaciones al “Manual de Procedimientos de Inspección Física Simultanea”, a fin de garantizar que se adapte a las necesidades de competitividad, control, eficacia y seguridad.
3. Evaluar periódicamente los resultados logrados.
4. Velar por el cumplimiento de los requisitos de infraestructura y de dispositivos de seguridad para el área de inspección, exigidos en este Decreto y en las normas concordantes.

5. Realizar jornadas con el sector privado, que propendan por la retroalimentación del proceso de inspección simultánea, con el fin de garantizar la efectividad del mismo.

ARTICULO 8°. Manual de procedimientos de Inspección Física Simultánea.

Para dar cumplimiento a lo establecido en el presente Decreto el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en coordinación con las autoridades de control deberá expedir e implementar el “Manual de Procedimientos de Inspección Física Simultánea” a más tardar dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de este decreto.

Artículo 9°. Transitorio.

En desarrollo de las funciones previstas en el artículo 7° del presente Decreto, referentes al seguimiento, evaluación de resultados y verificación del cumplimiento de requisitos; dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto, las autoridades de control deberán realizar informe de diagnóstico y estado de avance respecto a las obligaciones establecidas, en los artículos 4 y 5 del presente decreto.

Artículo 10°. Vigencia.

El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CUMPLASE,

Dada en Bogotá D. C., a los 9 de mayo de 2008

ALVARO URIBE VELEZ

Presidente de la República

OSCAR IVAN ZULUAGA ESCOBAR

Ministro de Hacienda y Crédito Público

JUAN MANUEL SANTOS CALDERON

Ministro de Defensa Nacional

ANDRES FELIPE ARIAS LEIVA

Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

DIEGO PALACIO BETANCOURT

Ministro de Protección Social

LUIS GUILLERMO PLATA PAEZ

Ministro de Comercio, Industria y Turismo

ANDRES URIEL GALLEGO HENAO

Ministro de Transporte

ANEXO 3. DECISION CAN

DECISIÓN 501

Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) en la Comunidad Andina

EL CONSEJO ANDINO DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES,

VISTOS: Los Artículos 3, 16, 144 y 155 y el Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, el Acta de Cartagena, el Acta de Lima, la Decisión 459 y la Propuesta 49 de la Secretaría General;

CONSIDERANDO: Que el Acuerdo de Cartagena establece que los Países Miembros emprenderán acciones para impulsar el desarrollo integral de las regiones de frontera e incorporarlas efectivamente a las economías nacionales y andina;

Que, en el Acta de Cartagena de la XI Reunión del Consejo Presidencial Andino se determinó que, entre las tareas prioritarias para profundizar la integración se encuentra el establecimiento del Mercado Común y la ejecución de una Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo;

Que, en el Acta de Lima de la XII Reunión del Consejo Presidencial Andino se establece que, con base en los lineamientos y en la normativa establecidos por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, deben ejecutarse programas integrales para el desarrollo de las Zonas de Integración Fronteriza, y

que en el marco del programa de acción para el establecimiento del mercado común, en el tema de Integración y Desarrollo Fronterizo se determina la aprobación de una Norma Comunitaria sobre Zonas de Integración Fronteriza;

Que, en el Acta de Lima se señala que se establecerá, en la Secretaría General, el Banco de Proyectos de Desarrollo Fronterizo con el apoyo del BID y la CAF;

Que, la mencionada Política Comunitaria adoptada mediante Decisión 459 establece que, para el desarrollo de sus lineamientos y objetivos generales, los Países Miembros definirán y delimitarán Zonas de Integración Fronteriza (ZIF);

Que el desarrollo sostenible para ámbitos fronterizos binacionales y particularmente para las zonas de integración fronteriza implica la responsabilidad compartida de los Países Miembros para asegurar la conservación y uso sostenible de sus ecosistemas y recursos naturales de interés común, así como el bienestar armónico de sus poblaciones; conlleva el fortalecimiento de una cultura de paz en dichos ámbitos; demanda poner en práctica los mecanismos más avanzados del proceso de integración andino; y, requiere transformar los espacios fronterizos en áreas dinamizadoras del desarrollo compartido;

Que el perfeccionamiento y profundización de la acción bilateral y del apoyo comunitario debe propiciar que las áreas fronterizas se constituyan en porciones territoriales que potencien la interacción de la Comunidad Andina con terceros países, para lograr una mayor y mejor inserción en la economía internacional;

Que la acción bilateral y el apoyo comunitario en las zonas de frontera debe propiciar e incentivar el respeto y la preservación de la identidad étnica y cultural de los habitantes de esas porciones territoriales y promover su desarrollo económico y social;

Que el Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo, creado por Decisión 459, en su Cuarta Reunión revisó el correspondiente Proyecto de Decisión y recomendó su aprobación dada la importancia de las ZIF para el desarrollo e integración fronterizo;

DECIDE:

Artículo 1.- A los efectos de esta Decisión, se entiende por "Zona de Integración Fronteriza" (ZIF) los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de Países Miembros de la Comunidad Andina para los que se adoptarán políticas y ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar el desarrollo sostenible y la integración fronteriza de manera conjunta, compartida, coordinada y orientada a obtener beneficios mutuos, en correspondencia con las características de cada uno de ellos.

Artículo 2.- Los Países Miembros de la Comunidad Andina podrán establecer, mediante los mecanismos bilaterales que convengan, Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) entre sí y, de considerarlo conveniente, con terceros países.

Artículo 3.- Las Zonas de Integración Fronteriza, las Regiones Fronterizas de Integración y las Zonas Especiales ya existentes podrán adecuar sus disposiciones a lo establecido en la presente Decisión.

Artículo 4.- Las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) se establecen con la finalidad de generar condiciones óptimas para el desarrollo fronterizo sostenible y para la integración fronteriza entre los Países Miembros de la Comunidad Andina, conforme a los siguientes criterios:

a) En la dimensión del desarrollo social: estimular y promover acciones orientadas a la satisfacción de las necesidades básicas de los pobladores de las zonas fronterizas;

b) En la dimensión del desarrollo económico: fomentar el crecimiento, modernización y diversificación de la base productiva de las zonas fronterizas, aprovechando las posibilidades que habilitan los mecanismos de la integración y las ventajas de la ubicación de dichas zonas respecto de los mercados subregional, regional e internacional;

c) En la dimensión de la sostenibilidad ambiental: procurar que el desarrollo social y económico mejore la calidad de vida de la población, considerando las limitaciones del medio ambiente y potenciando sus ventajas;

d) En la dimensión institucional: promover la participación activa de las instituciones públicas y privadas de las ZIF en los procesos de planificación,

seguimiento y evaluación de los planes, programas y proyectos que permitan consolidar el desarrollo de esos ámbitos, buscando compartir obligaciones y responsabilidades; y,

e) En la dimensión de la integración: promover en las ZIF el libre tránsito de personas, vehículos, mercancías y servicios, así como armonizar y simplificar los procedimientos migratorios, aduaneros y fito/zoosanitarios.

Artículo 5.- Son objetivos de las ZIF:

a) Contribuir a diversificar, fortalecer y estabilizar los vínculos económicos, sociales, culturales, institucionales y políticos entre los Países Miembros;

b) Contribuir a la creación y la puesta en vigencia, a través de las instancias nacionales o bilaterales pertinentes, de los mecanismos económicos e institucionales que doten a sus ámbitos territoriales de mayor fluidez comercial y la interconecten con el resto de las economías andinas y con el mercado mundial;

c) Flexibilizar y dinamizar el intercambio económico y comercial, así como la circulación de personas, mercancías, servicios y vehículos en dichos ámbitos y entre éstos con terceros mercados;

d) Establecer mecanismos eficaces para crear y manejar conjuntamente los mercados fronterizos de trabajo y para administrar los flujos migratorios, bilaterales e internacionales, que se desarrollen en las ZIF;

- e) Favorecer a las colectividades locales, eliminando los obstáculos que dificultan una potenciación de sus capacidades productivas, comerciales, culturales y de coexistencia pacífica;
- f) Contribuir a profundizar los procesos nacionales de descentralización administrativa y económica;
- g) Formalizar y estimular procesos y relaciones sociales, económicas, culturales y étnicas históricamente existentes en dichas zonas;
- h) Atender adecuadamente las demandas económicas, sociales y culturales de los pueblos en las ZIF;
- i) Incrementar y fortalecer la oferta y el abastecimiento de servicios básicos y/o sociales de utilidad común, tales como acueductos, electrificación, comunicaciones, infraestructura vial, salud, educación y recreación deportiva y turística;
- j) Investigar y usar sosteniblemente los recursos naturales renovables contiguos y promover mecanismos para su adecuada conservación;
- k) Contribuir a la conservación y utilización sostenible de los recursos naturales, prestando particular interés a la diversidad biológica;
- l) Desarrollar programas de cooperación horizontal que promuevan la transferencia de conocimientos técnicos entre Países Miembros o regiones

fronterizas, encaminados a la adopción de paquetes tecnológicos conjuntos y al desarrollo de actividades productivas que conjuguen o complementen esfuerzos; y,

m) Otros que se acuerden bilateralmente.

Artículo 6.- En la identificación y delimitación de las ZIF, los Países Miembros tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Que sean áreas de frontera donde las condiciones jurídicas, administrativas y funcionales que se promuevan sirvan para flexibilizar, liberalizar, dinamizar, potenciar y formalizar la capacidad productiva y comercial; la creatividad y la riqueza cultural de la población en las fronteras entre los Países Miembros;

b) Que comprendan, en ambos países, ciudades actualmente o potencialmente dinamizadoras del desarrollo con miras a constituirse en soporte de la integración, así como ejes de articulación vial existentes o cuya construcción esté prevista en el corto plazo;

c) Que incorporen, en ambos países, áreas económica y socialmente deprimidas, que requieran de la conjugación de esfuerzos a fin de revertir la situación de atraso y prepararlas para desempeñar un papel activo en los procesos de integración;

d) Que propicien la articulación de zonas fronterizas con alto potencial de recursos, que en la actualidad no formen parte de la frontera activa;

e) Que coadyuven al desarrollo de cuencas hidrográficas binacionales en las que se localicen proyectos y actividades de interés compartido, y que propicien la gestión coordinada de áreas naturales protegidas.

Artículo 7.- Para el establecimiento de las ZIF, a que se refiere el artículo 2, los países participantes acordarán los mecanismos bilaterales apropiados, y podrán solicitar el apoyo técnico de la Secretaría General. Los Acuerdos resultantes serán comunicados por los Países Miembros que los acuerden a la Secretaría General de la Comunidad Andina para su respectiva publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Artículo 8.- Los Países participantes elaborarán en forma conjunta los planes, programas y proyectos de Desarrollo Fronterizo a ser ejecutados dentro de las ZIF, bajo criterios de sostenibilidad, para lo cual podrán solicitar apoyo técnico a la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Artículo 9.- En las ZIF que se establezcan, los Países Miembros procurarán emprender, entre otras, las siguientes acciones:

a) Comprometer la participación de los actores sociales, empresarios, trabajadores, fundaciones privadas y asociaciones civiles, con el proyecto

integracionista andino, y con el fortalecimiento de las relaciones vecinales, estimulando su esfuerzo en la promoción del desarrollo de las ZIF;

b) Estimular la inversión privada local, nacional, binacional y extranjera, teniendo en cuenta la vocación propia de cada ZIF, orientándola hacia nuevas actividades de carácter regional, a fin de abrir espacios o ampliar los existentes para el crecimiento sistemático del sector empresarial local y binacional, con estrechos vínculos con las economías de los demás Países Miembros;

c) Promover iniciativas dirigidas a la generación en las ZIF de alianzas estratégicas empresariales y a la creación de Empresas Multinacionales Andinas (EMAs);

d) Establecer o perfeccionar, según sea el caso, regímenes de tránsito de personas, vehículos y mercancías a fin de dinamizar los procesos de integración fronteriza y contribuir a generar mercados fronterizos;

e) Promover el desarrollo de procesos participativos de zonificación ecológica, económica, social y cultural;

f) Impulsar el manejo integral coordinado de ecosistemas compartidos;

g) Desarrollar programas turísticos conjuntos, que conduzcan a lograr el mejor aprovechamiento de los recursos fronterizos y estimular las actividades económicas vinculadas a los circuitos turísticos que se propicien;

h) Empezar programas conjuntos de valoración y fortalecimiento de la identidad cultural común;

i) Fortalecer las instancias nacionales y bilaterales sobre temas fronterizos de tal manera que permitan a los Países Miembros establecer un fluido intercambio de información y compatibilizar objetivos de interés mutuo;

j) Promover el encuentro e intercambio de puntos de vista e iniciativas entre autoridades locales, organismos de desarrollo regional y representantes legislativos de los Países Miembros, sin menoscabo de las políticas nacionales existentes;

k) Ejecutar proyectos compartidos o complementarios de infraestructura básica, vial, telecomunicaciones y energía, así como de desarrollo productivo, entre otros; y,

1) Promover la configuración de una estructura urbano - regional que favorezca el crecimiento y la diversificación de los roles y funciones de las ciudades fronterizas, ofreciendo un adecuado soporte a la consolidación de las iniciativas de desarrollo e integración fronteriza.

Artículo 10.- Se establece en la Secretaría General de la Comunidad Andina el Banco de Proyectos de Integración y Desarrollo Fronterizo, el cual contará, entre otros, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Corporación Andina de Fomento (CAF).

Artículo 11.- Para la financiación de planes, programas y proyectos en las ZIF, los Países Miembros:

a) Gestionarán en forma binacional y, de considerarlo conveniente, con la participación de la Secretaría General de la Comunidad Andina, ante organismos financieros subregionales, regionales y multilaterales, el establecimiento de fondos destinados a la ejecución de los planes, programas y proyectos para las ZIF; y

b) Estudiarán y acordarán esquemas financieros bilaterales y/o comunitarios que permitan la recuperación financiera, administrativa y tecnológica de aquellas inversiones de desarrollo regional, públicas y/o privadas, que se encuentren paralizadas y/o en proceso de deterioro.

Artículo 12.- Los Países Miembros adoptarán las provisiones necesarias para incorporar en sus respectivos Planes Nacionales de Desarrollo, Presupuestos de Inversión, y como parte de sus Políticas Nacionales de Fronteras, los planes, programas y proyectos de desarrollo que acuerden para las ZIF.

Artículo 13.- En los acuerdos bilaterales de establecimiento de las ZIF a que se refiere el artículo 2, se establecerán las competencias para la administración y ejecución de los planes, programas y proyectos identificados o convenidos.

Artículo 14.- Los Países Miembros acordarán dentro de las ZIF tratamientos más favorables que los establecidos en los distintos mecanismos del ordenamiento

jurídico andino para el resto del territorio subregional, siempre que dichos tratamientos no vulneren tal ordenamiento.

Artículo 15.- La Secretaría General de la Comunidad Andina convocará anualmente a los mecanismos bilaterales de las ZIF existentes, a una Reunión de Evaluación y Coordinación de las ZIF, en la cual se analizará el funcionamiento de las mismas, se intercambiará información sobre los planes, programas y proyectos diseñados y/o en ejecución, y se verificará los logros y dificultades existentes. Las conclusiones y recomendaciones de estas Reuniones serán comunicadas a los Países Miembros y a los órganos subregionales competentes.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- Los Países Miembros establecerán o adecuarán a los términos de la presente Decisión, por lo menos una ZIF en cada una de sus fronteras comunes, dentro del año siguiente al de la entrada en vigencia de la presente Decisión.

Segunda.- Los Países Miembros que a la fecha de la aprobación de la presente Decisión ejecuten planes, programas o proyectos de desarrollo e integración fronterizo, podrán adecuarlos, de considerarlo conveniente, al esquema de las Zonas de Integración Fronteriza contenida en esta Decisión.

Dada en la ciudad de Valencia, Venezuela, a los veintidós días del mes de junio del año dos mil uno.

ANEXO 4. DECISIÓN CAN 502

1. Decisión 502

Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina
EL CONSEJO ANDINO DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES,
VISTOS: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, el Acta de Cartagena, el Acta de Lima, la Decisión 271 y sus modificatorias, el Capítulo XIII de la Decisión 398 y el Capítulo XIV de la Decisión 399, la Decisión 459 y la Propuesta 50 de la Secretaría General;

CONSIDERANDO: Que el Acuerdo de Cartagena establece que los Países Miembros desarrollarán una acción conjunta para lograr un mejor aprovechamiento de su espacio físico, fortaleciendo la infraestructura y los servicios necesarios para la integración económica de la Subregión;

Que, en el Acta de Cartagena de la XI Reunión del Consejo Presidencial Andino se determinó que entre las tareas prioritarias para profundizar la integración se encuentra el establecimiento del Mercado Común Andino y la ejecución de una Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo; Que, en el Acta de Lima de la XII Reunión del Consejo Presidencial Andino, en el marco del programa de acción para el establecimiento del mercado común, en el tema de Integración y

desarrollo Fronterizo, se determina establecer Centros Binacionales de Atención en Frontera;

Que la Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo, adoptada mediante Decisión 459, establece como objetivos específicos, entre otros, facilitar la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios, a través de los pasos de frontera, mediante el trabajo comunitario en materia de infraestructura física, así como la armonización de las normativas y legislaciones de los Países Miembros destinadas a impulsar el desarrollo económico de las regiones fronterizas y a elevar la calidad de vida de sus pobladores;

Que el incremento de la competitividad del comercio de bienes y servicios a nivel subregional y regional requiere que en los pasos de frontera de los Países Miembros, se utilicen de manera progresiva procedimientos administrativos y operacionales únicos y simultáneos, que simplifiquen y faciliten el flujo de personas, mercancías y vehículos; y complementen la labor que realizan los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF);

Que el Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo, creado por Decisión 459, en su Cuarta Reunión consideró el Anteproyecto de Decisión sobre Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) y recomendó su aprobación, dada la importancia que éstos poseen para ofrecer

soporte al proceso de integración andino en general, y al desarrollo e integración fronterizo en particular;

DECIDE:

Adoptar el siguiente régimen para los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) de la Comunidad Andina:

CAPITULO I. DEFINICIONES

Artículo 1.- Para los fines de la presente Decisión se entiende por:

Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF): El conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de frontera, que incluye las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario.

El CEBAF podrá estar ubicado a la salida o ingreso por carretera del territorio de un País Miembro hacia otro País Miembro o hacia un tercero, si así lo convienen las partes involucradas.

Control integrado: La verificación y supervisión de las condiciones legales de entrada y salida de personas, equipajes, mercancías y vehículos que realizan, en forma conjunta, en los Centros Binacionales de Atención en Frontera funcionarios nacionales competentes designados por el País de Salida y el País de Entrada.

Funcionarios nacionales competentes designados: El personal, cualquiera que sea su categoría, designado por el País de Salida o el País de Entrada para ejercer sus funciones en los CEBAF.

Instalaciones: Los bienes inmuebles y muebles que se encuentran ubicados en los CEBAF y destinados a los servicios que allí se prestan.

Junta de Administradores: El organismo que tiene a su cargo la coordinación administrativa y operativa del CEBAF con el fin de facilitar su adecuado funcionamiento, cuya conformación será establecida por acuerdo bilateral.

País Miembro: Un País de la Comunidad Andina.

País de Salida: El País Miembro de la Comunidad Andina donde se origina o de donde proceden las personas, equipajes, mercancías y vehículos, cuyos funcionarios nacionales designados inician el control integrado en los CEBAF.

País de Entrada: El País Miembro de la Comunidad Andina a donde ingresan las personas, equipajes, mercancías y vehículos, cuyos funcionarios nacionales competentes designados continúan y concluyen el control integrado en los CEBAF.

Paso de Frontera: El lugar de vinculación por carretera entre el País de Salida y el País de Entrada, convenido y habilitado por éstos para la entrada y salida de personas, equipajes, mercancías y vehículos.

Servicios básicos: Los ofrecidos por los organismos nacionales competentes en materia de transporte internacional por carretera, cuya actuación es indispensable para el tránsito de personas, equipajes, mercancías y vehículos del País de Salida al País de Entrada.

Servicios complementarios: Los ofrecidos a las personas, tripulantes, vehículos, equipajes y las mercancías durante su permanencia en el CEBAF, y que no constituyen requisito para su tránsito del País de Salida al País de Entrada.

CAPITULO II. DE LOS OBJETIVOS

Artículo 2.- Constituye objetivo general de esta Decisión promover el establecimiento de los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en los Países Miembros de la Comunidad Andina, así como aprobar un marco de normas generales sobre su desarrollo y funcionamiento, para la aplicación del control integrado en los mismos.

Artículo 3.- Los objetivos específicos de la presente Decisión son los siguientes:

- a) Implantar un sistema eficiente e integrado de gestión y control de los tráficos bidireccionales que se canalizan por los pasos de frontera;
- b) Evitar la duplicidad de trámites y registros a la salida e ingreso de personas, equipajes, mercancías y vehículos por carretera de los Países Miembros;
- c) Efectuar en los CEBAF el registro de la información sobre el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, en forma uniforme y sistematizada por medios informáticos, para contar con estadísticas oportunas y confiables;
- d) Promover el transporte internacional directo de pasajeros y mercancías por carretera, facilitando el flujo expedito de personas, equipajes, mercancías y vehículos por los pasos de frontera, aplicando procedimientos que eviten demoras, así como pérdidas y averías de los equipajes y las mercancías;
- e) Establecer un sistema permanente de información y capacitación en frontera para funcionarios, prestatarios de servicios complementarios y usuarios, sobre las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina y las normas binacionales que regulan el flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos por los pasos de frontera, incluyendo la publicación de manuales y guías binacionales de información al público; y
- f) Otros que acuerden bilateralmente los Países Miembros.

CAPITULO III. DEL ESTABLECIMIENTO DE LOS CEBAF

Artículo 4.- Los Países Miembros de la Comunidad Andina podrán establecer los CEBAF que consideren necesarios, en concordancia con las características y peculiaridades de sus respectivos pasos de frontera. El establecimiento de los CEBAF en los Países Miembros, así como el traslado, modificación o supresión de los mismos, se realizará mediante Acuerdos Específicos entre Países Miembros, que deberán ser notificados a la Secretaría General de la Comunidad Andina, en un plazo no mayor de 10 días siguientes a la fecha de su entrada en vigencia, para su registro y publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Los acuerdos específicos de los que trata el presente artículo forman parte del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, conforme a lo establecido en el literal e) del artículo 1 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia.

Artículo 5.- En los Acuerdos Específicos para el establecimiento de cada CEBAF se consignarán las disposiciones que regularán los aspectos jurídicos, incluyendo los de jurisdicción y competencia, económico-financieros, administrativos, operacionales y otros necesarios para su funcionamiento.

CAPITULO IV. DEL MARCO GENERAL PARA LA OPERACIÓN DE LOS CEBAF

Artículo 6.- El CEBAF podrá estar ubicado:

a) Íntegramente en el territorio de un país, aledaño a un paso de frontera; o

b) A un lado y otro aledaño al paso de frontera, es decir, unas instalaciones sobre el territorio de un país, y otras sobre el territorio del otro país.

Artículo 7.- Los CEBAF estarán regulados por la presente Decisión, disposiciones complementarias y reglamentarias, Acuerdos Específicos a que se refieren los artículos 4 y 5 precedentes, y las disposiciones emitidas por la Junta de Administradores, a que se refiere el artículo 13, estos últimos, en tanto sean compatibles con esta Decisión.

Artículo 8.- El control integrado en los CEBAF implicará la parada momentánea y por una sola vez del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos y utilizará procedimientos administrativos y operacionales armonizados o compatibles que progresivamente se irán transformando en procedimientos únicos.

Hasta que los procedimientos sean únicos, el control se efectuará de manera secuencial comenzando por el que corresponda realizar a los funcionarios

competentes del País de Salida y continuará con el de los funcionarios del País de Entrada. En la medida que los procedimientos sean únicos, el control se hará de manera simultánea por parte de los funcionarios del País de Salida y del País de Entrada.

En ningún caso los controles en el País de Entrada podrán comenzar si los funcionarios nacionales competentes designados del País de Salida no han concluido su actuación.

Artículo 9.- Instalaciones mínimas recomendadas.- Sin perjuicio de las características topográficas y ambientales del terreno destinado para el funcionamiento del CEBAF, del plano arquitectónico del mismo o de las alternativas de ubicación convenidas por los Países Miembros conforme al artículo precedente, el CEBAF deberá contar, en lo posible, con los siguientes elementos mínimos:

- a) Vías de acceso;
- b) Cerco perimétrico;
- c) Edificación(es) administrativa(s);
- d) Galpón(es) o depósito(s) con sus respectivas vías, andenes y equipos para el movimiento de la carga;
- e) Báscula(s);
- f) Áreas para inspección física de mercancías;

- g) Patio(s) de estacionamiento para los vehículos de transporte internacional de pasajeros y mercancías, diferenciando áreas para aquellos que se encuentran dentro del régimen aduanero de tránsito aduanero internacional;
- h) Área para fumigación de vehículos;
- i) Laboratorio para el control fito y zoonosanitario;
- j) Área para realizar labores de tratamiento e incineración de productos que no cumplan con los requisitos fito/zoonosanitarios; y
- k) Área para los servicios complementarios que se considere necesarios.

Artículo 10.- Adyacente a las áreas que ocupan las instalaciones del CEBAF, los Países Miembros realizarán un ordenamiento y acondicionamiento territorial urbano, en una perspectiva de largo plazo, que asegure el mantenimiento de los accesos y la fluidez de tránsito, evitando procesos de tugurización que pudieran desnaturalizar los objetivos para los cuales se estableció el CEBAF.

Artículo 11.- Los Países Miembros que establezcan un CEBAF promoverán la instalación, ya sea al interior del mismo o en áreas aledañas, de servicios complementarios para los usuarios, entre otros, seguridad y contingencia, telecomunicaciones, puesto de asistencia médica, oficinas bancarias, restaurantes, hosterías, información turística, transporte y auxilio mecánico.

La prestación de estos servicios complementarios podrá estar a cargo de personas o empresas privadas o ser entregado a éstas a través de concesión

pública u otro mecanismo, de conformidad con lo establecido en el respectivo Acuerdo Específico.

Artículo 12.- Los Países Miembros que establezcan un CEBAF podrán convenir, mediante Acuerdo Específico, la concesión de su construcción y operación. En la medida en que convengan esa opción, adecuarán las atribuciones de la Junta de Administradores, conservando aquellas relativas a la coordinación de los aspectos técnicos y funcionales de los servicios básicos, y adicionando las concernientes a la supervisión de la labor de la empresa concesionaria del CEBAF.

CAPITULO V. DE LA ORGANIZACIÓN INTERNA DE LOS CEBAF

Artículo 13.- Los CEBAF estarán a cargo de una Junta de Administradores compuesta por funcionarios nacionales competentes, debidamente designados por su respectivo país.

Corresponde a dicha Junta de Administradores identificar las acciones necesarias para dar cumplimiento a los objetivos previstos en el Capítulo II de esta Decisión y adoptar el programa de trabajo correspondiente. Asimismo, y entre otras funciones, le corresponde homologar los horarios de atención, procurando que el número de horas de atención diaria corresponda a las reales necesidades de los respectivos pasos de frontera; armonizar procedimientos de trabajo de los servicios básicos; convenir fórmulas para solventar el pago de los servicios que demande el funcionamiento del CEBAF; resolver sobre las propuestas e iniciativas

del sector privado; y adoptar cualquier otra medida que contribuya a eliminar obstáculos al tránsito fluido de personas, equipajes, mercancías y vehículos y a incrementar la eficiencia de los servicios ofrecidos por el CEBAF.

La Junta de Administradores se sujetará a las disposiciones establecidas bilateralmente por los Países de Entrada y de Salida respectivos, los cuales facilitarán información a través de la Secretaría General de la Comunidad Andina, al Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo creado por Decisión 459 del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores.

Artículo 14.- La Junta de Administradores deberá establecer mecanismos adecuados para que el sector privado, usuario de los servicios del CEBAF, participe activamente en sus reuniones.

Artículo 15.- A través de los mecanismos que establezcan los Acuerdos Específicos, los Países Miembros que pongan en funcionamiento un CEBAF se comunicarán recíprocamente la lista oficial de los funcionarios nacionales competentes designados para desempeñar sus funciones en el CEBAF, incluyendo a los que integrarán la Junta de Administradores. Del mismo modo, será notificada cualquier modificación introducida en dichas listas oficiales.

Artículo 16.- Los funcionarios nacionales competentes designados de los Países Miembros que establezcan un CEBAF se prestarán asistencia mutua para el ejercicio de sus respectivas funciones dentro del mismo.

CAPITULO VI. FINANCIAMIENTO DE LOS CEBAF

Artículo 17.- Los Países Miembros establecerán de mutuo acuerdo la forma y las alternativas para financiar los estudios, construcción de las instalaciones, adquisición de equipos y mobiliario del CEBAF.

A solicitud de los Países Miembros interesados, la Corporación Andina de Fomento (CAF) podrá establecer condiciones preferenciales para dar viabilidad al financiamiento de los estudios y obras de cada CEBAF.

DISPOSICION TRANSITORIA

Única.- Los Países Miembros determinarán los mecanismos que consideren convenientes para:

a) Elaborar los proyectos y establecer el trámite de aprobación de los correspondientes Acuerdos Específicos necesarios para el establecimiento de los CEBAF, en concordancia con las características y peculiaridades de cada paso de frontera;

b) Efectuar el seguimiento del indicado trámite, hasta que se logre la suscripción de los Acuerdos Específicos y la ratificación de los mismos en caso de exigirlo así el ordenamiento jurídico interno de los Países Miembros; y

c) Una vez establecido el respectivo CEBAF, constituir el organismo coordinador transitorio hasta que la Junta de Administradores asuma plenamente sus funciones.

Dentro de un plazo de ciento ochenta (180) días calendario siguiente a la entrada en vigencia de esta Decisión, los Países Miembros fronterizos adoptarán las acciones a que se refiere esta Disposición Transitoria.

Dada en la ciudad de Valencia, Venezuela, a los veintidós días del mes de junio del año dos mil uno.

ANEXO 5. FOTOS DE LA FRONTERA EN EL PUNTO DE PARAGUACHON



Fuente: Autores del proyecto

En esta foto se aprecia el mal estado de la vía, y el trancón que se genera

ANEXO 6. FOTO LIMITROFE EN TERRITORIO VENEZOLANO



Fuente: Autores del proyecto

Se observa la pobre infraestructura de la zona

ANEXO 7. FOTO FRONTERA DEL LADO VENEZOLANO



Fuente: Autores del proyecto

Del lado venezolano la situación es la misma en cuanto a infraestructura

ANEXO 8. DECISION 271

Sistema Andino de Carreteras

LA COMISION DEL ACUERDO DE CARTAGENA,

VISTOS: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, las Decisiones 257, 94 y 102, la Resolución IV.63 de la Cuarta Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas del Grupo Andino, las recomendaciones emanadas de la Decimoprimer Reunión del Consejo de Integración Física, el Informe del Grupo de Trabajo en ocasión del LVII Período de Sesiones Extraordinarias de la Comisión, el Informe del Grupo de Trabajo en ocasión del LI Período de Sesiones Ordinarias de la Comisión y la Propuesta 202/Rev. 3 de la Junta,

CONSIDERANDO:

La conveniencia de consolidar y fortalecer los fines para los que fue aprobada la Decisión 94, actualizándola conforme los requerimientos y disponibilidades prácticas de los Países Miembros.

Que el proceso de integración económica de la Subregión conlleva volúmenes crecientes de movilización e intercambio de personas y bienes con fines turísticos y comerciales, cuya gravitación deberá ser adecuadamente tomada en cuenta dentro de la política de transportes del Grupo Andino.

Que, sin desmedro de la importancia de otros medios de transporte, es preciso constituir a nivel andino una red o sistema vial que, contando con la atención comunitaria, contribuya eficazmente al logro de los objetivos de integración física expresados en el Acuerdo de Cartagena.

Que para alcanzar dichos postulados, orientados a la obtención de un espacio económico ampliado, es importante proseguir, hasta su terminación en corto plazo, con los proyectos de construcción de aquellos tramos del Eje Troncal cuyas características físicas y geométricas no los habilitan, al presente, para atender la circulación fluida de vehículos en toda época del año.

Que es indispensable que la atención comunitaria mencionada se ejercite en correspondencia con las políticas turísticas y comerciales dirigidas al interior de la Subregión, mediante programas y acciones orientadas al mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial y al establecimiento de sistemas de señalización y servicios de apoyo al usuario de la vía.

Que es necesario llevar a la práctica programas comunitarios de control de pesos y dimensiones de vehículos con el fin de disminuir el impacto de los elevados costos de rehabilitación de la vía, derivados principalmente de los sobrepesos de los vehículos de carga.

DECIDE:

Artículo 1.- Establécese, con carácter multinacional que compromete la acción conjunta de los Países Miembros, un Sistema Andino de Carreteras, para el transporte internacional por carretera, cuyos principales objetivos son:

a) Vincular a los Países Miembros lo más directamente posible, por medio de una red de carreteras continuas que permita un acceso expedito, seguro y económico entre los principales centros y regiones del área andina.

b) Atender el intercambio comercial andino de forma tal que los costos de transporte permitan incentivar la producción subregional y posibiliten la consolidación de los estímulos logrados por efecto de la desgravación arancelaria.

c) Permitir el transporte turístico y regular de pasajeros entre y a través de los Países Miembros, por carreteras, como una contribución definitiva para el mayor conocimiento de su geografía y bellezas naturales, además de contribuir a la diversificación de las fuentes de divisas de cada uno de ellos.

d) Vincular la Subregión Andina con los demás países de América Latina, con miras a expandir el mercado subregional y a lograr una total integración física continental.

Artículo 2.- El Sistema Andino de Carreteras queda conformado por tres tipos de ejes viales, clasificados de la siguiente manera de acuerdo a las zonas que conectan:

I) Ejes Troncales.- Los que permiten la interconexión continua, directa, económica y segura entre los Países Miembros, en condiciones de transitabilidad durante todo el año, para facilitar el transporte de personas y el intercambio comercial andino.

II) Ejes Interregionales.- Los que sirven de enlace de los Ejes Troncales con las redes viales de los demás países de América Latina.

III) Ejes Complementarios.- Los que permiten la conexión de otras áreas internas de desarrollo con los Ejes Troncales.

Artículo 3.- Se definen como Ejes Troncales del Sistema Andino de Carreteras, las siguientes vías identificadas por los puntos de unión de sus tramos:

i) En Bolivia:

a) Desaguadero- El Alto- La Paz- Oruro- Potosí- Tarija-Bermejo.

b) Tambo Quemado - Patacamaya - Caihuasi - Cochabamba- Villa Tunari - Yapacaní-Guabirá-Santa Cruz.

ii) En Colombia:

a) Cúcuta- Bucaramanga- Socorro- Tunja- La Caro-Bogotá-Armenia- Alambrado- La Paila- Cali- Popayán- Pasto- Puente Rumichaca.

b) Paraguachón-Maicao-Riohacha-Barranquilla- Cartagena- El Viso- San Onofre- Toluviejo- Sincelejo- La Ye-Medellín- La Pintada- Cerritos- Cartago-Zarzal-Cali- Popayán-Pasto-Puente Rumichaca.

c) Medellín-Pto.Triunfo-La Lizama-Bucaramanga-Cúcuta.

d) Puente Terrestre Interoceánico.

iii) En Ecuador:

a) Rumichaca - Tulcán - Ibarra - Quito- Aloag- Santo Domingo-Quevedo- Babahoyo-Guayaquil-Machala-Huaquillas.

b) Aloag - Ambato - Riobamba-Azogues-Cuenca- Loja - Velacruz-Catacocha - Macará. (Este eje coincide con la carretera Panamericana en su paso por el Ecuador)

iv) En Perú:

a) Aguas Verdes - Tumbes - Sullana - Piura - Chiclayo - Trujillo - Chimbote - Pativilca - Lima - Pisco - Camaná - Repartición - Moquegua - Tacna.

b) La Tina - Sullana.

c) Matarani-Arequipa-Juliaca-Puno-Desaguadero.

d) Ilo-Moquegua-Humalzo-Mazocruz-Ilave-Desaguadero.

e) Mazocruz-Pichupichuni-Desaguadero.

v) En Venezuela:

a) San Antonio - San Cristóbal (Copa de Oro) - La Fría-Barquisimeto-Chivacoa-Puerto Cabello (El Palito)-Valencia-Maracay-Caracas.

b) San Cristóbal-Barinas-San Carlos-Valencia.

c) Paraguachón - Maracaibo - Coro - Puerto Cabello (El Palito)-Valencia-Maracay-Caracas-Barcelona-Carupano-Guiria.

d) San Antonio - San Cristóbal (Copa de Oro) - La Fría-Machiques-Maracaibo-Paraguachón.

e) Barcelona-Ciudad Bolívar-Puerto Ordaz.

Artículo 4.- Se definen como Ejes Interregionales del Sistema Andino, las siguientes vías identificadas por los puntos de unión de sus tramos:

i) En Bolivia:

a) Santa Cruz - Camiri - Fortín Villazón (Frontera con Paraguay).

b) Santa Cruz-Cotoca-Pailón-Puerto Suárez (Frontera con Brasil).

ii) En Colombia:

a) Medellín-Guapá-Palo de Letras.

b) Palo de Letras-Necoclí-Arboletes-Montería-La Ye.

c) San Miguel (Frontera con Ecuador)-Mocoa-Pitalito-Neiva-Girardot.

d) Palo de Letras-Bahía Solano-Las Animas-La Virginia.

iii) En Perú:

a) Tacna - Concordia.

b) Juliaca - Urcos - Quincemil - Puente Inambari - Puerto Maldonado - Iberia - Ñapari.

iv) En Venezuela:

a) Puerto Ordaz-Santa Elena de Uairen.

Artículo 5.- Se definen como Ejes Complementarios del Sistema Andino de Carreteras, las siguientes vías identificadas por los puntos de unión de sus tramos:

i) En Bolivia:

- a) Potosí-Sucre.
- b) La Paz-Escoma-Apolo-Puerto Heath-Cobija.
- c) La Paz-Sapecho-Yucumo-Rurrenabaque.
- d) Yucumo-San Borja-San Ignacio-Trinidad.
- e) Rurrenabaque-Santa Rosa-Riberalta-Guayamerín.
- f) Santa Cruz-San Ramón-Trinidad.
- g) San Ramón-San Ignacio de Velasco-San Matías.
- h) Boyuibe-Yacuiba.

ii) En Colombia:

- a) San Miguel (Frontera con Ecuador)-Villa Garzón-San Vicente del Caguán - Villavicencio - Yopal - Arauca (Frontera con Venezuela).
- b) Girardot-Honda-Puerto Triunfo.
- c) Pamplona-Málaga-Tunja.
- d) Mocoa-Pasto-Tumaco.

iii) En Ecuador:

- a) Esmeraldas-Santo Domingo.
- b) Puente San Miguel-Lago Agrio-Baeza-Pifo-Quito.
- c) Manta-Montecristi-Jipijapa-Guayaquil.
- d) Puerto Bolívar-Machala.

iv) En Perú:

- a) Olmos-Corral Quemado-Tarapoto
- b) Pacasmayo-Cajamarca.
- c) Pativilca-Huaraz.
- d) Lima-La Oroya-Huánuco-Tingo María-Pucallpa.
- e) La Oroya-Huancayo.
- f) Puerto General San Martín-Pisco-Ayacucho.
- g) Puerto San Juan-Nazca-Cuzco.

Artículo 6.- La definición de los ejes viales del Sistema Andino de Carreteras a que se refiere la presente Decisión, no constituye en modo alguno restricción a la prerrogativa de los Países Miembros para establecer otros tramos de vinculación bilateral mediante Convenios o Tratados que cubran dicho ámbito.

Artículo 7.- Se establecen los siguientes cruces de frontera para los Ejes Troncales definidos en el Artículo 3 de la presente Decisión:

- a) Entre Venezuela y Colombia:

Paraguachón

Puente Internacional San Antonio-Cúcuta

- b) Entre Colombia y Ecuador:

Puente Rumichaca

Puente San Miguel

- c) Entre Ecuador y Perú:

Huaquillas-Aguas Verdes

Macará-La Tina

- d) Entre Perú y Bolivia:

Desaguadero

Artículo 8.- Para permitir la centralización de los servicios gubernamentales que intervienen en el control y fiscalización del Transporte Internacional por Carretera, los Países Miembros promoverán la instalación de los Centros Nacionales de Atención en Frontera a que se refiere el artículo 73 de la Decisión 257 en los respectivos cruces identificados en el Artículo 7 de la presente Decisión.

Artículo 9.- La definición de los cruces de frontera efectuada en el Artículo 7 de la presente Decisión no es, en ningún caso, limitativa de la facultad de los Países Miembros de aprobar bilateralmente otros cruces de frontera de interés binacional, regional o fronterizo.

Artículo 10.- Declárase de interés subregional la construcción y mejoramiento de los Ejes Troncales definidos en la presente Decisión, y su mantenimiento en adecuada y permanente condición de transitabilidad para el transporte de personas y mercancías.

Para tal objeto, los Países Miembros comprometen su acción al desarrollo de las siguientes tareas, programas o proyectos:

a) Otorgar prioridad a los proyectos de rehabilitación y mantenimiento de los tramos que conforman los Ejes Troncales y adoptar, en torno a ellos, una posición unitaria, especialmente en apoyo de las solicitudes específicas de financiamiento que, con respecto a alguno de ellos, presente cualquier País Miembro a los organismos multilaterales de crédito.

b) Conceder preferencia a la terminación de la construcción de los tramos del Eje Troncal, actualmente inhabilitados para la transitabilidad vehicular en toda época del año, y en especial del tramo Moquegua-Mazocruz-llave-Desaguadero que conforma el Eje Troncal Ilo-Desaguadero-La Paz-Oruro-Bermejo, que posibilitará la plena vinculación de la red vial boliviana a la red vial andina.

c) Formular, aprobar y llevar a la práctica un conjunto de acciones y proyectos para el mejor aprovechamiento y conservación de la infraestructura de los Ejes Troncales y para facilitar y apoyar el normal desplazamiento del usuario de la vía.

d) Estudiar y definir, en coordinación con la Junta y la Corporación Andina de Fomento, la creación de un fondo común de emergencia que podría ser administrado por este último organismo, a fin de financiar con prontitud los gastos e inversiones que sean necesarios para atender situaciones de fuerza mayor en que se vean afectados los tramos carreteros que conforman los Ejes Troncales.

Artículo 11.- Adoptar en el ámbito subregional, como referencia para el diseño de las carreteras nuevas y para el mejoramiento de las existentes en el Sistema Vial Andino, el "Manual Interamericano de Normas de Diseño Geométrico de Carreteras" aprobado por el XIII Congreso Panamericano de Carreteras mediante Resolución COPACA/RES.VIII (XIII-79), de forma tal que cada País Miembro, respetando los lineamientos generales del Manual, pueda adaptarlo a sus propias condiciones, técnicas o económicas.

Artículo 12.- En relación a los Ejes Interregionales del Sistema Andino de Carreteras, los Países Miembros comprometen su acción a consolidar una coordinación efectiva con los demás países de América Latina para la ejecución de los mismos, en todas sus etapas, así como la implementación de estos Ejes en los Países Miembros que carecen de ellos.

Artículo 13.- Con respecto a los Ejes Complementarios del Sistema Andino de Carreteras, los Países Miembros se comprometen a su construcción, mantenimiento y mejoramiento progresivo, pudiendo contar con el apoyo comunitario para sus solicitudes específicas de financiamiento.

Artículo 14.- Adicionalmente a lo establecido en los Artículos 12 y 13, los Países Miembros convienen en efectuar, periódicamente, un seguimiento de los progresos de los Ejes Complementarios e Interregionales, a fin de otorgarles las prioridades subregionales que correspondan.

Artículo 15.- Para los efectos relacionados con la señalización vial del Sistema Andino de Carreteras, los Países Miembros adoptarán el "Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras", aprobado por la Organización de Estados Americanos.

Artículo 16.- Constitúyese el Comité Andino de Infraestructura Vial, el mismo que estará conformado por un representante titular y alterno designado de acuerdo a las normas legales de cada país, el cual tendrá, entre otras, las siguientes funciones:

a) Encaminar adecuadamente la ejecución de la presente Decisión.

b) Elaborar y aprobar su propio reglamento.

c) Coordinar la ejecución y seguimiento de las tareas y recomendaciones derivadas de las Reuniones de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas, así como también de otros foros afines, referidas a los programas, proyectos y acciones que atañen a la infraestructura del Sistema Andino de Carreteras.

d) Promover el intercambio de información acerca de la infraestructura y proyectos del Sistema Andino de Carreteras, que sean necesarios a los fines de la presente Decisión.

e) Diseñar, aprobar y llevar a la práctica un Programa de Apoyo a la Infraestructura Vial Andina (P.A.I.V.A).

f) Establecer una adecuada coordinación, a los fines pertinentes, con el Comité Andino de Autoridades del Transporte Terrestre, y otros organismos subregionales afines.

g) Efectuar los análisis y recomendaciones que permitan definir la incorporación y/o modificación de nuevos tramos carreteros al Sistema Andino de Carreteras, propuestos por los respectivos Países Miembros.

h) Sentar las bases para la adopción de un Manual Andino de Diseño de Carreteras, tomando en cuenta las experiencias derivadas de la aplicación de sus normas nacionales y de la adopción del "Manual Interamericano de Normas de Diseño Geométrico de Carreteras" de los Congresos Panamericanos de Carreteras (COPACA).

i) Estudiar, revisar y aprobar las normas y especificaciones subregionales para el diseño, construcción y mantenimiento de los proyectos que conforman el Eje Troncal, tomando en cuenta, entre otras, las experiencias derivadas del COPACA y la conveniencia de los Países Miembros.

j) Reunirse en forma rotativa en cada País Miembro, por lo menos una vez al año en sesiones ordinarias de trabajo, presididas por la autoridad correspondiente del país sede de la reunión.

Artículo 17.- La Junta coordinará las funciones del Comité Andino de Infraestructura Vial y le brindará el apoyo logístico y técnico que corresponda, actuando como Secretaría Técnica Permanente de dicho Comité y sus recomendaciones y conclusiones someterá a consideración de las autoridades correspondientes de cada País Miembro y/o de los Organismos Comunitarios.

Artículo 18.- El Comité Andino de Infraestructura Vial se instalará y sesionará dentro de los próximos noventa días a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión, de acuerdo a la convocatoria y temario preparado por la Secretaría Técnica Permanente.

Artículo 19.- La presente Decisión sustituye a la Decisión 94 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición Primera.- En el plazo de treinta días a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión, cada País Miembro comunicará a los otros Países Miembros y a la Junta del Acuerdo de Cartagena la designación de las autoridades a que se refiere el Artículo 16 de la presente Decisión.

Disposición Segunda.- Hasta tanto el Comité Andino de Infraestructura Vial Andina no apruebe las normas y especificaciones subregionales para el diseño, construcción y mantenimiento de los proyectos que conforman el Eje Troncal, quedará vigente el Anexo A de la Decisión 94.

Dada en Lima, Perú, a los diecinueve días del mes de octubre de mil novecientos noventa.

ANEXO 9. FOTO RETEN EN FRONTERA VENEZOLANA



Fuente: Autores del proyecto

Los retenes de la guardia Venezolana, se practican en cualquier parte de la vía