

La venta informal de combustible en la frontera Colombia-Venezuela: El papel de los *pimpineros* como grupo vulnerable¹

Egea Jiménez, Carmen*
Soledad Suescún, Javier Iván**

Resumen

En este artículo se analiza las características de la actividad de la venta informal de combustible en la zona fronteriza del departamento Norte de Santander (Colombia) y el Estado del Táchira (Venezuela), y en concreto de las personas que ejercen esta actividad, conocidos popularmente como *pimpineros*. Esta actividad, por su carácter fronterizo, depende en ocasiones de las relaciones comerciales entre Colombia y Venezuela. En estos momentos la actividad de los *pimpineros* está en un claro proceso de legalización con indudables consecuencias para los mismos y para los que dependen económicamente de ésta actividad. El trabajo se basa en el análisis del contenido de artículos de prensa digital sobre esta actividad y colectivo, y en el Censo de *Pimpineros* (2009). Los resultados de la investigación plantean como conclusiones tres aspectos importantes que son a su vez tres vetas investigativas: disponer de un registro que permita conocer con detalle esta actividad; el impacto de la legalización de la actividad; y los riesgos sociales a los que se pueden ver expuestos los *pimpineros* y sus familias por dichos cambios.

Palabras clave: Pimpineros, vulnerabilidad social, riesgos sociales, venta de gasolina, actividad informal.

Informal Fuel Sales at the Colombia-Venezuela Border. The Role of Pimpineros as a Vulnerable Group

Abstract

This paper analyzes features of the informal sale of fuel at the border zone in the Santander North Department (Colombia) and the State of Táchira (Venezuela), and especially, people engaged in this activity, known

* Doctora en Geografía. Geógrafa. Profesora titular e investigadora de la Universidad de Granada, España, adscrita al Departamento de Geografía Humana y al Instituto de la Paz y los Conflictos. Responsable de la línea de investigación “Migraciones (retorno y forzadas) y vulnerabilidad social en el medio urbano”. E-mail: cegea@ugr.es

** Doctor en Paz, Conflicto y Democracia. Economista. Especialista en Evaluación Social de Proyectos. Profesor de Tiempo Completo e investigador de la Universidad de Pamplona, Colombia, adscrito al programa de Economía y al Grupo de Investigación de Ciencias Económicas y Empresariales (GICEE). Responsable de la línea de investigación “Migraciones (forzadas y retorno) y grupos vulnerables en espacios urbanos”. E-mail: jasosu72@yahoo.com

Recibido: 12-03-17 • Aceptado: 12-09-02

popularly as “*pimpineros*.” Sometimes, due to its border nature, this activity depends on business relations between Colombia and Venezuela. Currently, the *pimpineros*’ activity is in a clear process of legalization with indubitable consequences for them and for those who depend economically on this activity. This work is based on the content analysis of digital media articles about this activity and collective, and on the *pimpinero* census of 2009. The results state three important conclusions that are, in turn, three veins for further research: create a register that makes it possible to know about the activity in detail; the impact of legalization for this activity; and the social risks to which, not only the *pimpineros*, but also their relatives may be exposed by such changes.

Keywords: *Pimpineros*, social vulnerability, social risks, gasoline sales, informal activity.

Introducción

A lo largo de siglos las zonas fronterizas colombianas se han caracterizado por recibir escasa atención del gobierno, perpetuándose una política de desarrollo territorial de tipo centralista, que ha supuesto en la práctica el desmembramiento del territorio nacional con una cada vez más alejada cohesión social (Fundación Seguridad y Democracia, 2008a); y la evidente falta de interés del gobierno por atender las fronteras y a la población que vive en estos lugares, en su mayoría indígena y afrocolombiana.

En cualquier caso, no se trata de un control sencillo, no solamente por la localización de las zonas fronterizas en relación con el centro, sino por la extensión de las mismas compartida con cinco países a lo largo de 6.342 kilómetros: Panamá, Ecuador, Perú, Brasil y Venezuela, siendo la extensión aquí la mayor (el 35%), demarcada en el lado colombiano por 6 de sus 12 departamentos fronterizos del país, que de norte a sur son: La Guajira, Cesar, Norte de Santander, Arauca, Vichada y Guainía; y por el lado venezolano, los Estados fronterizos son: El Zulia, Táchira y Apure.

Algunos aspectos de esta amplia línea fronteriza ilustran su importancia y complejidad: en La Guajira, la parte norte está habitada por poblaciones de la etnia Wuayúu con un

importante control de su territorio, aunque se sabe de numerosas rutas para el contrabando provenientes del Caribe y Venezuela; y el sur hace límites con la Serranía del Perijá. En el César la franja fronteriza está más condicionada por esta Serranía que explica la baja densidad de población y de desarrollo al ser una limitante física para relacionarse más allá de la frontera. En Norte de Santander se localiza el oleoducto Caño Limón Coveñas y El Cataumbo, uno de los puntos más conflictivos por la importante extensión de territorio dedicado al cultivo de coca y las frecuentes fumigaciones con un impacto socio-ambiental negativo a ambos lados de la frontera (CODHES, 2000). En Arauca, es el control por las regalías del petróleo las que marcan la dinámica del conflicto; y la frontera con Vichada y Guainía se caracterizan por contar con la más baja densidad demográfica de Colombia y por su difícil acceso por tierra, siendo éste por medios aéreos, y sobre todo fluviales a través de los ríos: Orinoco, Meta, Tomo, Vichada, Guaviare, Inírida, Guainía y Negra y su red de afluentes; este aislamiento favorece las actividades ilegales, como el cultivo y procesamiento de la hoja de coca, y el refugio de grupos guerrilleros.

Las relaciones fronterizas entre ambos países han estado marcadas por dos acontecimientos de diferente recorrido histórico: por un lado, el conflicto territorial sobre los lími-

tes en el Golfo de Maracaibo y las Islas de los Monjes en el Caribe, problemas ni resueltos ni olvidados; y por otro lado, el relacionado con el conflicto colombiano, que ha pasado por diferentes etapas de más acercamiento o crispación.

En el caso de Venezuela, la actitud frente al conflicto colombiano ha cambiado en los últimos veinte años en tres ocasiones. El mejor momento fue entre 1989 y 1999 con la creación de la Comisión Binacional Fronteriza (COMBIFRON) que tenía como objetivo coordinar e intercambiar información “para que las acciones de las fuerzas militares y de seguridad en el ámbito fronterizo fueran exitosas y transparentes” (Fundación Seguridad y Democracia, 2008b: 9). Las actividades relacionadas con esta Comisión como instrumento de colaboración, se congelaron con la llegada de Hugo Chávez a la Presidencia de Venezuela. La mayor desavenencia tuvo lugar cuando se supuso la proximidad del gobierno venezolano con los grupos guerrilleros y rechazó el Plan Colombia (Soledad, 2009).

En la actualidad, las relaciones entre Colombia y Venezuela han recuperado la normalidad con el presidente de Colombia, Juan Manuel Santos Calderón (2010-2014), lo cual queda de manifiesto, por ejemplo, en el intercambio comercial de combustible; que ha generado cambios importantes en la actividad de venta ilegal de gasolina, cambios que ya se habían iniciado con el gobierno de Uribe y el Programa de Reconversión Sociolaboral de Pimpineros del Norte de Santander.

1. Antecedentes

La actividad de los *pimpineros*² en Colombia y más en concreto en la ciudad de Cúcuta, ha sido poco o nada investigada a pesar de su existencia por décadas³. Esto contrasta

ampliamente con los estudios realizados, a diferentes escalas y temáticas, sobre las relaciones transfronterizas colombo-venezolanas. Este interés se refleja, por ejemplo, en la revista *Aldea Mundo*⁴ y en las publicaciones de la Fundación Seguridad y Democracia⁵.

El trabajo tiene como objetivo mostrar las características de la actividad de venta ilegal de gasolina y de las personas dedicadas a dicha actividad, los *pimpineros*. Esta caracterización se realiza desde el enfoque de la vulnerabilidad social⁶, al fin de comprobar si se trata de un grupo vulnerable como tal, o en su interior se pueden identificar diferentes situaciones y/o niveles de vulnerabilidad.

En buena medida, esta actividad económica y las personas y familias vinculadas con la misma dependen de las relaciones bilaterales entre Colombia y Venezuela, y de cómo se resuelva la política de exportación-importación de combustible; y más recientemente del interés del gobierno colombiano por controlar esta actividad como una forma de recaudar impuestos. Ambos aspectos pueden afectar de manera diferenciada a los *pimpineros*, ya que no todos realizan la actividad en las mismas condiciones ni obtienen los mismos resultados económicos, de manera que cualquier cambio en el contexto actual puede implicar riesgos sociales de diferentes alcances, ante los cuales no se cuenta siempre con la misma capacidad para enfrentar sus consecuencias; sin olvidar que se trata de una actividad con tradición de informalidad a la que se le reconoce una importante función social por el número de familias que dependen de ella.

La metodología es de tipo cualitativa, basada en el análisis de contenido de 20 noticias de prensa digital con el programa Atlas.ti⁷. Estas noticias han sido consultadas entre septiembre de 2010 y mayo de 2011.

Este análisis cualitativo se complementa con uno cuantitativo a partir del Censo de *Pimpineros* explotado por el Programa de Reconversión Sociolaboral de Pimpineros del Norte de Santander (2009).

2. Características de la actividad de *pimpineros*

2.1. Origen y definición

Pimpinero es la persona cuya actividad económica principal es la venta de gasolina en la calle procedente de Venezuela. Esta actividad se identifica con el “contrabando” de gasolina en zonas fronterizas de Colombia con Venezuela. La misma identificación de este colectivo con la “ilegalidad” y el “contrabando” crea un imaginario estigmatizado de este grupo: “los pimpineros, aquellos comerciantes ilegales de gasolina que trafican con combustibles desde Venezuela abriendo una herida fiscal no solo en el hermano país sino en Colombia y puntualmente en Norte de Santander” (Nuñez, 2010a). “Los pimpineros, como se conoce a los contrabandistas colombianos de gasolina venezolana” (Terra Colombia, 2010); a la vez que se justifica su existencia por ser el sustento de muchas familias: “Este negocio informal e ilícito que lleva décadas [...] y que ha generado el sustento de cada día para miles de familias” (areacúcuta.com, 2010).

Su definición obedece a su localización y a la forma de servir el producto: “Cada cincuenta metros, en ambos flancos de la vía, se amontonan los bidones de combustible de contrabando traído desde Venezuela que los comerciantes informales ofrecen a mitad de precio por el que se vendería en una estación de servicio” (Primera, 2010).

Desde hace cuatro décadas esta actividad ha ido creciendo con rapidez sobre todo en la última década; así, entre los años 1999 y 2008 el Censo de Pimpineros se ha multiplicado por 70, pasando de menos de un centenar a más de siete mil, número que no deja de incrementarse, ya que todos los días aparecen 2 ó 3 pimpineros nuevos, que se explica en parte por las escasas alternativas de empleo en la región (Perereira y Castro, 2010).

Además, es una actividad que al posibilitar el autoempleo no sólo es complicada de erradicar, sino que es fácil de mantener y expandirse, ya que un “puesto” puede pasar entre familiares y amigos; por otro lado, se trata de una actividad con ventajas ponderables como la obtención de importantes ingresos en poco tiempo, la libertad de horario, el no pago de impuestos, la movilidad física del negocio, etc.

2.2. Localización

La actividad de los pimpineros se desarrolla en los departamentos fronterizos de La Guajira, Norte de Santander, Arauca, Vichada y Guainía, desde donde llega a ciudades del interior como Bucaramanga, e incluso hasta Bogotá, D.C. Esto puede dar una idea de su expansión territorial, a pesar de los esfuerzos por controlar la venta ilegal en la frontera.

Uno de los departamentos más afectados por esta actividad de los pimpineros es Norte de Santander, desarrollándose Cúcuta, capital y ciudad fronteriza con San Antonio (Estado Táchira, Venezuela), así como los municipios de La Parada, Villa del Rosario, Los Patios, Puerto Santander, Ocaña, Pamplona, Tibú y El Zulia. En Cúcuta la venta de combustible se desarrolla en las vías de acceso a la ciudad y las que comunican a esta capital con San Antonio: Avenida de los Liber-

tadores, Autopista Atalaya, Autopista Internacional entre La Parada y Cúcuta; y la Avenida que la comunica con el municipio de Los Patios.

2.3. Aproximación al volumen de los pimpineros

En la actualidad no se tiene un censo fiable que pueda cuantificar el número de pimpineros, circunstancia que complica su estudio si se tiene en cuenta que los criterios de conteo difieren de unos casos a otros: número de personas que dedican una parte importante de su tiempo a esta actividad; o número de puntos de venta, el cual, puede ser atendido por más de una persona.

Por su parte, el Programa de Reconversión Sociolaboral, tratado más adelante, ha establecido un estimativo aunque las cifras no siempre son coincidentes: COOMULPINORT⁸ señala que en Cúcuta hay 1.500 pimpineros censados y afiliados a esta cooperativa y 1.360 para el Norte de Santander (Nuñez, 2010b); otra fuente señala a 3.500 vendedores censados (Primera, 2010); una cifra muy parecida a ésta señala a 3.560 pimpineros; en otras ocasiones se estima hasta 5.000 en las calles de los distintos municipios de Norte de Santander (El Tiempo.com, 2010); este volumen alcanza casi los 6.000 según FECOLCOOP⁹; si se habla de familias que participan en este negocio, pueden ser hasta de 12.000 en Cúcuta (Liendo, 2010).

2.4. Perfil sociodemográfico de los pimpineros

La descripción del perfil sociodemográfico de los pimpineros se basa en 2.850 personas registradas en el Programa de Reconversión Sociolaboral, resultante de los ins-

critos en once asociaciones a mayo de 2009. Del total, el 62,3% están inscritos en Cúcuta. Las tres cuartas partes viven en pareja, bien en unión libre o casados, lo que permite pensar que tienen una familia a la que sostener; a estos les siguen los solteros, representados con un 17,1%.

A pesar de lo que se pudiera pensar, la mayoría de este colectivo (el 89%) tiene algún nivel de instrucción, principalmente primaria o secundaria, lo que indica que no se trata de personas analfabetas o sin estudios, ya que sólo se encontraría el 9,2% en esta categoría.

La forma de tenencia del negocio refleja la capacidad de autoempleo en la venta de gasolina, siendo “propio individual” en el 75,3% de los casos, a los que habría que sumar el 18,1% que reconocen que se trata de un “negocio familiar”; sólo un 6,5% desarrollaría esta actividad como empleado, o regentando el negocio de otro. En cualquier caso, el 90,5% de los pimpineros se dedican, de forma casi exclusiva, a la venta de gasolina; mientras que otras actividades como el transporte o la distribución de mercancías tienen una escasa presencia.

La antigüedad en la venta de combustible en la calle se traduce en que el 87,4% de los pimpineros llevan realizando este trabajo más de 3 años. El porcentaje restante llevaría menos tiempo, lo cual indica la incorporación continuada de nuevos pimpineros. El horario es amplio a lo largo del día, comprendiendo mañana y tarde y, en ocasiones, la noche.

2.5. Características de la actividad del pimpinero

El pimpinero realiza su trabajo en la calle, con un alto riesgo de accidentes por manipulación del combustible, a través de mangueras y embudos, por intoxicación al ingerir o

inhalar combustible de forma accidental, y/o por no contar con las medidas de seguridad adecuadas como extintores y mascarillas.

A este respecto, recientemente se han tomado medidas que otorgan a la venta callejera cierta seguridad: uso de chaleco reflectante; exposición a la calle de solo cuatro pimpinas; existencia de un extintor; envase de gran tamaño (caneca) con agua y arena como medidas preventivas en caso de incendio; prohibición expresa de no fumar y apagar el motor mientras se expende la gasolina; y permanecer el coche libre de pasajeros mientras se llena el tanque; así mismo, no se permite la venta de gasolina en los separadores de las avenidas, aparcamientos, y en la proximidad a colegios, universidades u hospitales (Laguado, 2011a).

Estas medidas han implicado la recuperación de espacios públicos y mejorar el aspecto de la ciudad en los accesos a la misma; así mismo, se pretende evitar enfermedades como el dengue o incluso la presencia de delincuentes (Laguado, 2011b).

De otra parte y como se dijo anteriormente, ésta actividad se caracteriza por su capacidad de autoempleo lo que significa que el acceso al puesto de trabajo es inmediato. Esto permite resolver de forma rápida el sustento familiar y en ocasiones por debajo de los mínimos.

“Carlos y su esposa Sonia son dos colombianos que se instalaron en La Parada hace sólo 8 meses. Llegaron de Bucaramanga empujados por la necesidad de mantener a sus tres hijos y encontraron la solución en el negocio del contrabando de gasolina. Tomaron un terreno en una calle solitaria, hicieron un pequeño rancho de latón y en el espacio restante, cerrado por un muro, reciben a los venezolanos que llevan sus carros para vender la gasolina de sus tanques” (Perreira, y Castro, 2010).

lanos que llevan sus carros para vender la gasolina de sus tanques” (Perreira, y Castro, 2010).

Los beneficios son importantes para aquellas personas que cuentan con varios puestos, varias personas encargadas y una cantidad considerable de pimpinas. Estos beneficios y el “atractivo” económico de la venta en general, se deriva de la diferencia de precios entre un país y otro que permite competir con los precios de establecimientos oficiales en Colombia. Esto convierte a la venta de gasolina en un negocio más rentable que lo que puede suponer la venta de alimentos que llega desde Venezuela en las mismas condiciones de irregularidad.

“Lo de los alimentos es juego de niños, éste es el verdadero negocio”, dice Carlos, con cifras muy contundentes. Una pimpina de 26 litros de combustible le cuesta a un venezolano sólo 1,80 bolívares fuertes, pero Carlos se la compra a 32 bolívares fuertes: el margen de ganancia es de 1.677%. Pero el negocio es aún más lucrativo: esa misma pimpina Carlos la vende después a 18.000 pesos (42,85 bolívares fuertes) a un segundo intermediario, que lleva esa gasolina hasta Bucaramanga, donde se le vende al consumidor final por 30.000 pesos (71,45 bolívares fuertes). En pocas palabras: un litro de gasolina que costó 7 céntimos del lado venezolano se vende, un par de días después, a un consumidor colombiano por el equivalente a 2,75 bolívares fuertes” (Perreira y Castro, 2010).

Con el paso del tiempo se ha consolidado una importante red relacionada con la venta ilegal de gasolina, que ha favorecido la es-

pecialización en el colectivo de los pimpineros. Así, están los “gasolineros” que compran el combustible en Venezuela y “se dan las mañanas para cruzarla, utilizando múltiples rutas y cualquier medio de transporte. Desde los más básicos como en La Guajira, que lo hacen a pie y en burro; en Arauca, que utilizan canoas, o en Cúcuta, que lo hacen en bicicleta. Otros más sofisticados acondicionan los tanques de buses y autos grandes como los Dodge Dart, Malibu y Caprice e incluso algunos [...] le quitan el relleno de algodón y resortes a los asientos traseros y, con la misma forma original, hacen enormes depósitos de gasolina” (Semana, 2010); o los “vendedores callejeros” ubicados de forma visible en puntos estratégicos de la ciudad, donde venden la gasolina de “forma rudimentaria”.

Las rutas de transporte son las vías importantes como el puente internacional Simón Bolívar; y las “vías verdes” de difícil control policial (trochas o caminos improvisados, caminos rurales), usadas cuando el acceso por las vías principales resulta especialmente complicado. Tras su transporte, la gasolina es depositada en un lugar fijo, dejando con frecuencia en el tanque apenas la necesaria para regresar y finalizar el trayecto.

En el negocio existen otros beneficiados a ambos lados de la frontera colombo-venezolana, son las personas que controlan el paso del combustible de un país a otro, que puede ser al mes de hasta quince millones de litros. Así, por el lado colombiano, la entrada de combustible es controlada en parte por los paramilitares desmovilizados, que tienen a su vez como cómplices a algunos guardias venezolanos, los cuales reciben unos bolívares por cada pimpina que dejan pasar desde Venezuela. En el lado venezolano también existen ejemplos de “favores pagados” cuando se trata de cruzar la Avenida Venezuela, a su paso

por San Antonio de Táchira camino hacia Colombia hasta llegar al puente internacional Simón Bolívar. Esta avenida “está siempre congestionada y un vehículo puede tardar hasta dos horas para recorrer una distancia de poco más de un kilómetro. En medio de la calurosa espera [...] dos jóvenes pasan en medio de los carros con dinero en la mano [...]. Son los *moscas* y trabajan en coordinación con los efectivos de la Guardia Nacional de la alcabala¹⁰, que se encargarán luego de dejar pasar a Colombia todos los carros que paguen su colaboración” (Perreira y Castro, 2010). Los conductores que no colaboran son revisados en la aduana: si llevan el tanque completo, les quitan la mitad de la gasolina, y si tienen el tanque modificado, con más capacidad de la reglamentaria, retienen el vehículo.

Las cambiantes relaciones diplomáticas y comerciales entre Colombia y Venezuela condicionan la actividad ilegal y convierten a los pimpineros en un grupo vulnerable. En el año 2008, el gobierno venezolano puso en marcha la Operación Patria Soberana que endureció los controles fronterizos de paso de mercancías. Asimismo, en el año 2009 Venezuela canceló la entrega de combustible a precios preferenciales a los departamentos fronterizos de Colombia, motivado por una crisis diplomática bilateral tras el anuncio de que Bogotá facilitaría a Estados Unidos el uso de instalaciones militares (García, 2010).

En el año 2011 se han reanudado la importación de combustible venezolano, favoreciendo la lucha contra el contrabando y la mejora de su calidad, y permitiendo el avance del Programa de Reconversión Sociolaboral de los Pimpineros, lo que se ha traducido en que 1.360 pimpineros han pasado a ser distribuidores mayoristas de combustible legal en el Norte de Santander (Portafolio.co, 2011).

3. El Programa de Reversión Sociolaboral

3.1. La legalidad de los *pimpineros*

Lo que puede parecer paradigmático de esta actividad es que se trata de una actividad ilegal que el tiempo y su importancia social y económica la han convertido en “legal”. No resulta extraño que el gobierno de Álvaro Uribe (2002-2010), más que prohibir dicha actividad la haya alentado agrupando a los *pimpineros* en la cooperativa COOMULPINORT, de manera que se pudiese recaudar a través de impuestos parte de los beneficios que genera la misma¹¹. Como paso previo, en el año 2008 el gobierno colombiano recurrió a la “formalización” de dicho combustible. Esta medida consistía en autorizar “puntos de recolección” donde se autoriza la venta y compra de gasolina procedente de Venezuela; de manera que sería “legal” porque se vende en puntos definidos, aunque su procedencia sigue siendo por cauces irregulares y la venta se mantiene de forma ilegal.

Es de conocimiento público que, las soluciones a esta situación pasan por la legalización de la actividad, aumentar el cupo del combustible subsidiado, homologar los precios a un lado y otro de la frontera, y atender los problemas sociales de estas zonas fronterizas. En esta última idea es en torno a la cual gira el Programa de Reversión Sociolaboral.

Este Programa, ofrece a los *pimpineros* la oportunidad de su integración en actividades legales, bien relacionadas con el negocio de la gasolina y/o en otras vinculadas con proyectos socioeconómicos avalados por el gobierno y órganos competentes. El objetivo es mejorar y dignificar la calidad de vida de los *pimpineros* y sus familias (unas 1.300), favo-

reciendo la erradicación de la venta ilegal de combustible y sus riesgos, a través del control gubernamental y de las multinacionales; y proporcionando importantes ingresos al Estado a través de los impuestos que genera dicha actividad. También, el Programa posibilita que los recursos generados por la formalización de la actividad se queden en la región y beneficien a su población.

El Programa tiene entre sus objetivos la capacitación de los *pimpineros* e inicien actividades económicas formales, como el procesamiento de frutas y verduras, arreglo y mantenimiento de equipos electrónicos, hostelería, mecánica de motos, electricidad doméstica, carpintería de construcción, arreglo y mantenimiento de aire acondicionado, confección de ropa deportiva, elaboración de prendas bordadas, marroquinería industrial.

Los beneficiarios de la propuesta de reversión son los *pimpineros* censados, es decir, los asociados a la cooperativa COOMULPINORT a los cuales, se les da la opción de convertirse en distribuidores mayoristas de combustible en el país, y/o permanecer en sus puestos si cumplen con los requisitos de “tenencia de un extintor en el puesto de venta, una caneca de agua, arena y otras exigencias mínimas de seguridad” (Nuñez, 2010a).

Este programa ha sido replicado en otros departamentos fronterizos como Arauca, Guajira, Guainía y Vichada, convirtiéndose Norte de Santander en una experiencia piloto. Entre las repercusiones sociales y económicas del Programa están, en que ha facilitado que la cooperativa COOMULPINORT, como mayorista, haya obtenido ingresos importantes que le han permitido desarrollar nuevos proyectos sociales, asegurándose la participación de más *pimpineros* en el Programa; por otro lado, se ha planteado que, dependiendo de las relaciones con Venezuela¹², la Coope-

rativa pudiera importar combustible venezolano previa autorización de ECOPEL¹³.

La Gobernación del Norte de Santander ha planteado cuatro propuestas para incluir a la cooperativa COOMULPINORT en la venta legal de gasolina: distribuir la gasolina para su venta a tres partes: FENDIPETROLEO¹⁴, TERPEL¹⁵ y la Cooperativa; distribuir combustible a los Municipios a través de las distintas asociaciones de pimpineros; construir algunas estaciones de servicio en sociedad, gestionadas por las asociaciones de pimpineros; la posibilidad real de reconversión laboral de algunos pimpineros en otras profesiones, a través de la formación integral¹⁶ y el apoyo a proyectos productivos.

En el programa se contempla el control de la venta ilegal de gasolina por parte de los mismos pimpineros, evitando su entrada por la frontera; es decir, actuando como “policía aduanera”; y a través de un sistema inteligente en las estaciones de servicio, conocido como SAFEC (Servicio de Abastecimiento Fronterizo Especial de Combustible), que establece un máximo de litros vendidos a particulares y al transporte público, cuya medida ha sido implementada por MENPET¹⁷ en las poblaciones de Ureña.

En cualquier caso, se trata de un proceso lento en tanto en cuanto los mismos pimpineros opten por ir saliendo de esta actividad con décadas de tradición e incluso transmitida de generación en generación.

3.2. La puesta en marcha del Programa de Reconversión Socioeconómica

El procedimiento para poner en funcionamiento el programa consiste en que, los pimpineros acepten el cambio de actividad y abandonen de forma voluntaria sus puestos, que serán asumidos por la adminis-

tración de Cúcuta y/o las alcaldías del área metropolitana.

En el año 2011, se siguió avanzando en el Programa de Reconversión Sociolaboral procurando que los precios del combustible en las gasolineras puedan competir con el ofertado por los pimpineros en la calle y de esta manera fomentar entre la población su compra en establecimientos autorizados¹⁸. Esto ha sido posible, en gran parte, por la recuperación de las relaciones entre Colombia y Venezuela, siendo una de las manifestaciones más visibles el descenso de la compra-venta de gasolina en la zona fronteriza; así, en San Antonio de Táchira dejaron de venderse 49 millones de litros de gasolina para evitar el contrabando de combustible; igualmente, en otros municipios fronterizos con el Norte de Santander como Bolívar y Pedro María de Ureña, solo se ha vendido gasolina a los residentes y/o a los que demuestran estar trabajando allí (Guerrero, 2011).

Los pimpineros, que aún no han dejado la actividad ilegal, reconocen el descenso en la venta diaria “En algunos puestos callejeros se vendían diariamente entre 14 y 18 pimpinas al día; sin embargo, este lunes, cerca del mediodía, algunas ventas apenas habían comercializado 5 pimpinas. El margen de ganancia para los vendedores oscila entre 2 y 3 mil pesos por pimpina” (Diario La Nación, 2011a); la única solución será la de seguir bajando los precios para poder competir con las gasolineras aunque el margen de beneficio sea inferior al existente con anterioridad a la importación de combustible desde Venezuela. En definitiva, la bajada de precio en las estaciones de servicio seguirá perjudicando a las personas que aún no han dejado esta actividad.

De otra parte, el programa puede contar con la oposición de las multinacionales; de los mismos contrabandistas que obtienen impor-

tantes beneficios de esta actividad; y de la desconfianza de los propios pimpineros, al comprobar que el cambio de actividad no se traduce en mejores ofertas laborales con bases fuertes y firmes; y/o con ingresos similares o superiores a los de la venta ilegal de gasolina. A esto se suma que algunos no ven con claridad el programa, en lo referente al dinero ofertado por el gobierno a diferencia de la ayuda prestada a la desmovilización de los paramilitares; así se niegan a formar parte del Programa, e incluso aseguran que si no se les permite vender gasolina en las condiciones actuales se dedicarían a la venta de cualquier otro producto.

Se calcula que 6.000 pimpineros y más de 30.000 personas dependientes de esta actividad se pueden ver afectados de forma negativa por “monopolización del convenio de exportación de combustible venezolano hacia Norte de Santander” (Diario La Nación, 2011b). En consecuencia, en el mes de abril del año 2011 se generó una protesta en el paso fronterizo Francisco de Paula Santander que desencadenó diferentes acontecimientos violentos (El Tiempo.com, 2011); se cree que el conflicto continuará por un grupo que cada vez tiene más identidad, denominándose *pueblo pimpinero*: “los ‘pimpineros’ están luchando por el derecho al trabajo, porque

“el Gobierno colombiano ha tomado medidas para hacer fracasar al pueblo ‘pimpinero’, formado por más de 30 mil familias que viven de la venta de gasolina en las calles [...] Sabemos que la importación de gasolina venezolana la están manejando unos señores desde Bogotá. Los pactos los hacen de Caracas a Bogotá, y no hay ninguna solución para el pueblo ‘pimpinero’. Necesitamos que el Gobierno colombiano instale una mesa de trabajo para buscar una solución al pue-

blo ‘pimpinero’, porque de verdad no hay ninguna garantía para que nosotros abandonemos las calles” (Hernández, 2011).

Los pimpineros, dispuestos a dejar la actividad, piden acceso a servicios básicos para ellos y su familia como al sistema de seguridad social; asesoría jurídica que les asista en asuntos legales, civiles o penales; y en concreto, los afiliados a FECOLCOOP, ante la pérdida inmediata de empleo al dejar la venta de combustible, presentan alternativas a los gobiernos departamental, nacional y venezolano como la construcción de estaciones de servicio de PDVSA¹⁹ en Colombia, la cual plantea la creación de empresas distribuidoras de combustible en Cúcuta, Arauca, Maicao y demás ciudades fronterizas, para que vendan directamente sus combustibles eliminando a los intermediarios paramilitares; esto está a su vez relacionado con el deseo de que el transporte de gasolina se realice por intermedio de las asociaciones de pimpineros (La República, 2010) a los municipios de Norte de Santander, tal como lo hace la cooperativa COOMULPINORT que se encarga de distribuir combustible a 96 gasolineras distribuidas por el Departamento Norte de Santander (El Universal, 2011).

4. Conclusiones

Las conclusiones se centran en tres aspectos importantes, derivados del impacto de las recientes relaciones entre Colombia y Venezuela, en lo referente a la importación de combustible y al esfuerzo por legalizar una actividad de tradición informal, la venta callejera de combustible por los pimpineros. En primer lugar, los problemas en el conteo de pimpineros implica la necesidad de disponer de un registro preciso,

que contemple diferentes formas de estimar el impacto social de la actividad: personas que trabajan como pimpineros; personas que están vinculadas con el negocio; familias que tienen esta actividad como forma de ingreso; proceso de incorporación de nuevos pimpineros; salida de algunos de ellos; etc.

En segundo lugar, el proceso de legalización de ésta actividad y reorientación económica de los pimpineros, debe ir acompañado aparte del Programa de Reconversión Socioeconómica, de mecanismos que proporcionen confianza por el abandono de la venta informal y garantías de ventajas económicas y sociales significativas; y, sobre todo, respondiendo a las necesidades más o menos inmediatas de la población más vulnerable y afectada por los cambios derivados de la legalización de la venta de combustible.

En tercer lugar, los riesgos a los que se ven expuestos los pimpineros por el ejercicio de la actividad ilegal; el número de familias dependientes de la misma en su sustento diario y cotidiano; y las relaciones comerciales impredecibles con el vecino país, convierten a este grupo de población en potencialmente vulnerable. Esto supone avanzar en una investigación donde sea posible conocer con detalle el alcance social de los cambios que se están observando en esta actividad; cambios rápidos que se traducen en nuevos riesgos para los que la población no siempre tiene capacidad de adaptación y respuesta con la misma prontitud.

Notas

1. El presente artículo es un avance del proyecto de investigación: “Caracterización socioeconómica del departamento Norte de Santander, 2000 – 2009” que se está desarrollando actualmente y financiado por la Universidad de Pam-

plona (Colombia), cuyo investigador principal es el profesor Mario de Jesús Zambrano Miranda.

2. El envase donde se almacena la gasolina, “pimpina”, es la que de forma popular define la actividad identificada con las personas que la desempeñan, “pimpineros”.
3. En el Primer Congreso Latinoamericano de Ciencias Sociales “Los Retos Políticos, Económicos y Sociales de Latinoamérica en el Siglo XXI” (Zacatecas, México; octubre, 2011) se presentó un avance de la investigación en esta actividad.
4. Esta publicación está dedicada a divulgar artículos relativos a la temática Fronteras, Integración y Globalización. Contiene avances de la gestión gubernamental en materia de integración colombo-venezolana y desarrollo fronterizo; así como actividades impulsadas por organismos internacionales en cooperación.
5. La Fundación Seguridad y Democracia tiene como objetivos:
contribuir a que los temas de seguridad y democracia se conviertan en Colombia en asuntos de interés público y sean objeto de debate entre los ciudadanos;
profundizar el compromiso de los distintos sectores de la sociedad con la seguridad y con la democracia; contribuir a enriquecer y a hacer más eficaces las políticas públicas de seguridad y de profundización de la democracia en el marco del Estado de derecho.
6. En un sentido amplio, el término de “vulnerabilidad” se identifica con fragilidad y/o escasa capacidad de defensa ante riesgos inminentes; así, la vulnerabilidad está relacionada con la capacidad que una persona, grupo o comunidad tenga para advertir, resistir y recuperarse de un riesgo próximo; en general alude a personas, grupos o comunidades en desventaja y que pueden ser *grupos vulnerables*, es decir pueden verse especialmente afectados por determinadas situaciones (Chambers, 1989; Bohle, 1994; Pérez, 1999; Rodríguez, 2000).
7. Atlas.ti es el nombre de un reconocido producto comercial de *software para el análisis de datos cualitativos asistido por ordenador* (CAQDAS), cuyo fundamento teórico-metodoló-

gico es la *teoría fundamentada* (*grounded theory*). Este tipo de software y en concreto Atlas.ti (versión 6.2) permite segmentar los textos en *citas*, simplificando el contenido y/o sentido de las mismas mediante *códigos*, para en una fase posterior *relacionar* unas y otros y entre sí. Por su parte, la *teoría fundamentada* tiene como objetivo generar una teoría que explique procesos sociales a través de un análisis inductivo; es decir es a partir de los datos que se construye la teoría, aquellos fundamentan esta de ahí su nombre.

8. Cooperativa Multiactiva de Pimpineros de Norte de Santander, creada en 2008.
9. Federación Colombiana de Cooperativas de Distribución de Combustible del Norte de Santander. Algunos pimpineros están agrupados en cooperativas afiliadas a esta Federación
10. Puesto de control aduanero venezolano.
11. Se ha calculado en 600.000 millones de pesos lo que el gobierno recibiría por impuestos si se controlase la venta ilegal de gasolina.
12. Las relaciones entre Colombia y Venezuela no se caracterizan por su estabilidad ya que dependen de la proximidad entre Colombia y Estados Unidos, y de la presencia de miembros de las FARC en suelo venezolano; por otro lado, una de las condiciones de Venezuela para aumentar el cupo de gasolina es que se reduzca el número de "pimpineros".
13. ECOPETROL: Empresa Colombiana de Petróleos
14. FENDIPETROLEO: Federación Nacional de Distribuidores de Derivados de Petróleo.
15. TERPEL: es una empresa privada que distribuye y comercializa combustible en Colombia, con una participación del 39% en el mercado nacional.
16. La *formación integral* incluye cien días de formación teórico-práctica con orientación ocupacional, formación en un oficio semicalificado pertinente a la región, proyecto de vida y preparación para el emprendimiento y el trabajo independiente asociado (6 horas diarias); apoyo de \$ 13.000 pesos diarios por emprendedor para transporte y alimentación; formulación del Plan de Negocio. El acompañamiento, seguimiento y asesoría se realiza a través de va-

rias ONG's que operan estos créditos, entre ellas: CRECER, COOTRASFENORT, PROEMPRESAS Y FUNDESCAT.

17. Menpet: Ministerio del Poder Popular para la Energía y Petróleo del gobierno venezolano.
18. Se da inicio al convenio de importación de gasolina el 17 de febrero de 2011.
19. Petróleos de Venezuela, Sociedad Anónima (PDVSA) es una empresa estatal venezolana que se dedica a la explotación, producción, refinación, mercadeo y transporte del petróleo venezolano.

Bibliografía citada

- Areacúcuta.com (2010). "Después De Una Larga Espera Y Trámites Ante El Gobierno Nacional, Los Pimpineros De Cúcuta Serán Mayoristas", <http://www.areacucuta.com/despues-de-una-larga-espera-y-tramites-ante-el-gobierno-nacional-los-pimpineros-de-cucuta-seran-mayoristas>. Recuperado el 02 de octubre de 2010.
- Bohle, Hans Georg (1994). "The Geography of Vulnerable Food Systems", en Bohle, H. G., T. E. Downing, J. O. Field y F. N. Ibrahim (eds.), **Coping with Vulnerability and Criticality: Case Studies on Food-Insecure People and Places, Freiburg Studies in Development Geography**. Alemania. Verlag breitenbach Publishers, Saarbrücken. Pp. 15-29.
- Chambers, Robert (1989). "Vulnerability, Coping and Policy". **IDS Bulletin**, Vol. 20, No. 2 (monográfico: Vulnerability: How the Poor Cope), Institute of Development Studies, University of Sussex, Brighton, Inglaterra. Pp. 1-7.
- CODHES (2000). "Alarma en las fronteras por el Plan Colombia. Unos huyen y otros rehúyen". **Boletín Informativo CODHES**, No. 34. Bogotá, Colombia. Pp. 27.

- Diario La Nación (2011a). “Baja en Cúcuta la venta ilegal de gasolina”, <http://www.lanacion.com.ve/noticias.php? IdArticulo=171556> Recuperado el 23 de mayo de 2011.
- Diario La Nación (2011b). “Deben manejar vendedores ambulantes la mitad del combustible venezolano”, <http://www.lanacion.com.ve/noticias.php? IdArticulo=172284&tit=%22Deben%20manejar%20vendedores%20ambulantes%20la%20mitad%20del%20combustible%20venezolano%22> Recuperado el 23 de mayo de 2011.
- El Tiempo (2003). “En los confines de Colombia”, El Tiempo, 10 de agosto. Bogotá, Colombia. Pp. 40.
- El Tiempo.com (2010). “Dos “pimpineros” murieron quemados tras ser arrollados por una camioneta Ford de color rojo”, <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4953626> Recuperado el 30 de septiembre de 2010.
- El Tiempo.com (2011). “100 vendedores informales de gasolina bloquean paso hacia Venezuela”, http://www.eltiempo.com/colombia/oriente/100-vendedores-informales-de-gasolina-bloquean-paso-hacia-venezuela_9165154-4 Recuperado el 23 de mayo de 2011.
- El Universal (2011). “Legalizan a “pimpineros” que venden gasolina venezolana”, <http://www.eluniversal.com/2011/04/05/legalizan-a-pimpineros-que-venden-gasolina-venezolana.shtml> Recuperado el 23 de mayo de 2011.
- Fundación Seguridad y Democracia (2008a). “Colombia: la seguridad y la defensa en las fronteras”, **Boletín Coyuntura Democrática**. No. 21. Bogotá, Colombia. Pp. 5-23.
- Fundación Seguridad y Democracia (2008b). “Seguridad y defensa en la frontera Colombia con Brasil y Perú”. **Boletín Coyuntura Democrática**. No. 23. Bogotá, Colombia. Pp. 12-25.
- García, Daniel (2010). “Retienen en aduanas de Táchira camiones de gasolina que iban a Cúcuta”, <http://www.Laverdadzulia.com/detnotic.php? CodNotic=18150> Recuperado el 02 de octubre de 2010.
- Guerrero, José L. (2011). “Bajan ventas de gasolina en la zona fronteriza”, <http://lanacion.com.ve/noticias.php?IdArticulo=166888&tit=Bajan%20ventas%20de%20gasolina%20en%20la%20zona%20fronteriza> Recuperado el 23 de mayo de 2011.
- Hernandez, Jose G. (2011). “Cierran otra vez los “pimpineros” el puente de Ureña”, <http://www.lanacion.com.ve/noticias.php?IdArticulo=172283> Recuperado el 23 de mayo de 2011.
- La República (2010). “SOS de pimpineros por la importación de gasolina”, http://rse.la-republica.com.co/archivos/MACRO/2008-08-28/sos-de-pimpineros-por-la-importacion-de-gasolina_52514.php# Recuperado el 02 de octubre de 2010.
- Laguado Nieto, Omar E. (2011a). “Autopista de Atalaya, se despeja”, <http://www.asiescucuta.com/portada/2011-03-02/autopista-de-atalaya-se-despeja.htm> Recuperado el 23 de mayo de 2011.
- Laguado Nieto, Omar E. (2011b). “Mano dura a pimpineros durante el pico y placa”, <http://www.asiescucuta.com/local/2011-02-23/mano-dura-a-pimpineros-durante-el-pico-y-placa.html> Recuperado el 23 de mayo de 2011.
- Liendo P. Jeanne G. (2010). “COMBUSTIBLE: El contrabando sigue incontrolable”, <http://www.noticierodigital.com/forum/viewtopic.php?p=8063510&sid=92e92ae4e90747d5cb5fee5310190c55> Recuperado el 02 de octubre de 2010.

- Nuñez Torres, German E. (2010a). “Cooperativa de pimpineros ilusiona pero no concreta”, http://www.laopinion.com.co/noticias/index.php?option=com_content&task=view&id=346858&Itemid=32 Recuperado el 29 de septiembre de 2010.
- Nuñez Torres, German E. (2010b). “Solución económica y social a pimpineros se abre paso”, http://www.laopinion.com.co/noticias/index.php?option=com_content&task=view&id=350103&Itemid=32 Recuperado el 29 de septiembre de 2010.
- Perreira, Javier y Castro, Nelson (2010). “El contrabando gobierna la frontera”, <http://venezuelareal.zoomblog.com/archivo/2008/02/03/el-contrabando-gobierna-la-frontera.html>. Recuperado el 02 de octubre de 2010.
- Pérez de Armiño, Karlos (1999). “Vulnerabilidad y desastres. Causas estructurales y procesos de la crisis de África”. **Cuadernos de Trabajo de HEGO**. No. 24. Bilbao, País Vasco. 64 p.
- Portafolio.co (2011). “Pimpineros pasaron a ser distribuidores”, <http://www.portafolio.co/negocios/%E2%80%98pimpineros%E2%80%99-pasaron-ser-distribuidores> Recuperado el 23 de mayo de 2011.
- Primera, Mayte (2010). “Los ‘pimpineros’ de la frontera”, http://www.elpais.com/articulo/economia/global/pimpineros/frontera/elpepueconeg/20091115elpnegeco_5/Tes Recuperado el 02 de octubre de 2010.
- Rodríguez Vignoli, Jorge (2000). **Vulnerabilidad demográfica: una faceta de las desventajas sociales**. Santiago de Chile. CEPAL. Pp. 79.
- Semana (2010). “La frontera de la gasolina”, <http://www.semana.com/nacion/frontera-gasolina/91665-3.aspx>. Recuperado el 02 de octubre de 2010.
- Soledad Suescún, Javier I. (2009). **Desplazamiento interno en Colombia. La situación de los desplazados en el Catatumbo**. Editorial Universidad de Granada. España. Pp. 500.
- Terra Colombia (2010). “Pimpineros bloquean frontera con Venezuela y piden reunión con Uribe”. Disponible en: <http://www.terra.com.co/noticias/articulo/html/acu24212>. Recuperado el 30 de septiembre de 2010.