

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE CIENCIA POLÍTICA Y GESTIÓN PÚBLICA**

MENCIÓN: GERENCIA EN LA GESTIÓN PÚBLICA



PROYECTO DE GRADO

**“INGRESO DE CONTRABANDO EN BOLIVIA 2006 - 2014. UN FACTOR
INCIDENTE EN LA ESTABILIDAD POLÍTICA”**

POSTULANTE: CESAR MARCELO UGARTE RUIZ

TUTOR: LIC. ISRAEL HUGO CENTELLAS VARGAS

**LA PAZ- BOLIVIA
2017**

Dedicatoria

A mis padres, Wilson y Nery, que desde niño me inculcaron buenos valores y guiaron mi camino de manera incansable, apoyándome en todo momento, sacrificando sueños personales para que yo pueda alcanzar los míos.

A mis hermanos Samanta y Fabricio, porque no podría concebir la vida sin su apoyo y cariño; y toda mi familia, que me ha enseñado a querer desinteresadamente y está a mi lado en todo momento en este largo camino de la vida.

Agradecimientos

A la vida, por poner en mi camino personas maravillosas, de las que he aprendido mucho.

A mí amada carrera de Ciencia Política, que me ha permitido crecer como persona y vivir experiencias inigualables en estos años.

A mis queridos amigos, que han estado conmigo en las buenas y malas, y con los que he compartido momentos inolvidables.

Al Lic. Marcelo Peralta, que ha sido un verdadero amigo y un gran apoyo en esta parte fundamental de mi formación profesional, por su confianza, por su guía y respaldo incondicional.

A Lucía, por el apoyo y aliento desinteresado en momentos que estuve a punto de darme por vencido.

Al plantel Docente, y Administrativo de la facultad, por su buena predisposición y enseñanzas a lo largo de estos años.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	2
1.- CONTEXTUALIZACIÓN Y TEMATIZACIÓN.....	2
2.- ANTECEDENTES.....	3
3.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
4.- JUSTIFICACIÓN.....	4
5.- OBJETIVOS.....	4
OBJETIVO GENERAL.....	5
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	5
6.- METODOLOGÍA.....	5
CALENDARIO DE LA INVESTIGACIÓN.....	6
CAPÍTULO II: ECONOMÍA INFORMAL	7
2.1 TEORÍAS DE LA ECONOMÍA INFORMAL.....	8
2.1.1 LA TESIS DE LA RACIONALIDAD PRODUCTIVA.....	8
2.1.2 EL ENFOQUE DE LOS COSTOS DE LA REGULACIÓN.....	9
2.1.3 EL ENFOQUE DE LA OPCIÓN DE SALIDA.....	10
2.2 MARCO CONCEPTUAL.....	12
2.3 ESTADO DEL ARTE.....	16
CAPÍTULO III: CONTRABANDO EN BOLIVIA	23
3.1. ECONOMÍA EN EL CONTRABANDO.....	23
3.2. METODOLOGÍAS DE ESTIMACIÓN DE CONTRABANDO.....	24
3.2.1 METODOLOGÍA DE ESTIMACIÓN: IMPORTACIONES.....	26

3.2.2 METODOLOGÍAS DE ESTIMACIÓN: BALANZA DE PAGOS.....	35
3.2.3 METODOLOGÍAS DE ESTIMACIÓN: ESTRUCTURA DE LAS IMPORTACIONES.....	36
3.2.4 METODOLOGÍAS DE ESTIMACIÓN: UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y ZONAS FRANCAS.....	38
3.2.4.1 RECAUDACIÓN POR IMPORTACIÓN: AMBITO GROGRÁFICO.	41
3.3. ERRORES Y OMISIONES EN LA BALANZA DE PAGOS.....	56
CAPÍTULO IV: CONTRABANDO EN BOLIVIA Y SU INCIDENCIA EN LA GESTIÓN GUBERNAMENTAL.....	57
4.1. CASOS DE LEGALIZACIÓN DEL CONTRABANDO EN BOLIVIA.....	60
4.2 TIPO DE CAMBIO COMO FACTOR INDIRECTO DE FOMENTO AL CONTRABANDO.....	69
4.3 CONSIDERACIONES RESPECTO A LA LEY GENERAL DE ADUANAS.....	77
CAPÍTULO V ¿CONTRABANDO Y ESTABILIDAD POLÍTICA?.....	77
5.1 ESTABILIDAD POLÍTICA.....	67
5.2 ORDEN CIVIL COMO RESULTADO DEL COMERCIO INFORMAL.....	80
5.3 EL GOBIERNO NACIONAL Y EL CONTRABANDO.....	81
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	95
GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	103
BIBLIOGRAFÍA.....	106
ANEXOS.....	111

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1 IMPORTACIÓN EN BOLIVIA 2006 – 2014.....	28
GRÁFICO N° 2 VOLUMEN DE IMPORTACIÓN EN BOLIVIA 2006 – 2014..	29
GRÁFICO N° 3 RELACIÓN ENTRE LA RECAUDACIÓN TOTAL POR IMPORTACIONES Y EL VOLUMEN DE IMPORTACIÓN 2006 – 2014.....	30
GRÁFICO N° 4 RECAUDACIÓN ORDINARIA POR IMPORTACIÓN 2006 - 2014 SEGÚN IMPUESTO.....	32
GRÁFICO N° 5 VARIACIÓN PORCENTUAL DE LAS RECAUDACIONES ORDINARIAS POR IMPORTACIÓN 2006 – 2014.....	34
GRÁFICO N° 6 BALANZA DE PAGOS 2006 – 2014.....	35
GRÁFICO N° 7 IMPORTACIONES SEGÚN CLASIFICACIÓN DE USO O DESTINO ECONÓMICO.....	37
GRÁFICO N° 8 RECAUDACIÓN POR IMPORTACIÓN SEGÚN DEPARTAMENTO 2006 – 2014.....	42
GRÁFICO N° 9 RECAUDACIÓN POR IMPORTACIÓN SEGÚN GERENCIA REGIONAL 2006 – 2014.....	43
GRÁFICO N° 10 PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA AÑO 2006...	46
GRÁFICO N° 11 PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA AÑO 2007...	47
GRÁFICO N° 12 PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA AÑO 2008...	48
GRÁFICO N° 13 PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA AÑO 2009...	49
GRÁFICO N° 14 PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA AÑO 2010...	50
GRÁFICO N° 15 PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA AÑO 2011...	51

GRÁFICO N° 16 PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA AÑO 2012...	52
GRÁFICO N° 17 PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA AÑO 2013...	53
GRÁFICO N° 18 PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA AÑO 2014...	54
GRÁFICO N° 19 ERRORES Y OMISIONES DE LA BALANZA DE PAGOS....	56
GRÁFICO N° 20 ESTIMACIÓN DE CONTRABANDO EN IMPORTACIONES 2006 – 2012.....	58
GRÁFICO N° 21 ESTIMACIÓN PERDIDA TRIBUTARIA POR CONTRABANDO 2006 – 2012.....	59
GRÁFICO N° 22 RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA POR IMPUESTO AÑO 2007.....	62
GRÁFICO N° 23 RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA POR IMPUESTO AÑO 2008.....	63
GRÁFICO N° 24 RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA POR IMPUESTO AÑO 2009.....	64
GRÁFICO N° 25 RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA TOTAL PERIODO DE REGULARIZACIÓN 2007 – 2009.....	65
GRÁFICO N° 26 RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA SEGÚN GERENCIA REGIONAL JULIO – DICIEMBRE 2011.....	66
GRÁFICO N° 27 RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA SEGÚN GERENCIA REGIONAL ENERO – DICIEMBRE 2012.....	67
GRÁFICO N° 28 RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA SEGÚN GERENCIA REGIONAL ENERO – DICIEMBRE DE 2013.....	68
GRÁFICO N° 29 RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA SEGUN GERENCIA REGIONAL JULIO – DICIEMBRE 2014.....	69
GRÁFICO N° 30 TIPO DE CAMBIO OFICIAL 2006 – 2014.....	72

RESÚMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de investigación pretende analizar el ingreso de contrabando a nuestro país y mostrar criterios que vinculen este fenómeno con la estabilidad política existente, tomando en cuenta el crecimiento de los mercados informales en el país y que estos absorben un gran porcentaje de la fuerza laboral existente, misma que el mercado laboral no puede cubrir.

En el primer capítulo se muestran las diferentes definiciones y teorías respecto a la Economía Informal, manejando varios criterios de diferentes autores en vista de que no existe una definición uniforme de la misma. Posteriormente éstas se vinculan con el estado actual de la Economía informal en nuestro país.

En el segundo capítulo se habla del Contrabando en Bolivia, haciendo una medición del ingreso del mismo desde diferentes metodologías que nos ayudan a entender la magnitud y las consecuencias que tiene este ilícito en la economía nacional, ya sea en la perdida tributaria o en la competencia desleal a los importadores formales y a los productores del país.

Posteriormente en el siguiente capítulo se analiza el Contrabando y su Incidencia en la Gestión Gubernamental, donde se muestran estimaciones de volúmenes de ingreso del contrabando, así como casos en los que el contrabando ha sido legalizado por el gobierno. Además se observa el efecto que tiene la Política Cambiaria adoptada por el gobierno en el periodo 2006 – 2014 en las importaciones y en el ingreso de contrabando.

Por ultimo en el capítulo final, se evidencia la vinculación existente entre el Contrabando y la Estabilidad Política, con una revisión de las medidas establecidas por el gobierno para combatir el Contrabando, y realizando una revisión hemerográfica para constatar si el accionar político gubernamental coincide con el discurso de protección a la producción nacional y a la lucha contra el contrabando y se muestran las conclusiones encontradas a partir de la investigación.

INTRODUCCIÓN

En Bolivia, así como en la gran mayoría de los países de América Latina, el contrabando es un término que está muy arraigado en el seno mismo de la sociedad. Y es que una gran cantidad de familias encuentran sustento en esta actividad, aprovechando la existencia de varios mercados informales, en los que pueden comercializar la mercadería ingresada por esa vía al país.

Sin embargo, esta actividad, además de representar una competencia desleal para los productores nacionales y para los importadores formales que existen, es un delito que está penado por ley, y que debe ser controlado por las autoridades nacionales, empezando por el Gobierno, con las políticas que adopta para combatir este ilícito y siguiendo con las autoridades aduaneras y fuerzas armadas.

En el desarrollo del presente trabajo, se pretende mostrar la relación existente entre el ingreso de contrabando y las decisiones que toma el Gobierno para combatir o erradicar el mismo en nuestro país, ya que llama mucho la atención que en el periodo de estudio 2006 – 2014 que comprenden dos gestiones del Presidente Evo Morales, se hable del incremento de la lucha contra el contrabando, y sobre todo que dentro del plan nacional de desarrollo presentado por el gobierno, el fomento a la producción nacional sea uno de los pilares fundamentales. Sin embargo en las calles, se refleja un incremento sustancial del comercio informal, lo que contradice con las políticas adoptadas en el presente gobierno.

Al no existir una gran cantidad de estudios sobre el tema, y mucho menos que vinculen al Contrabando, o al Comercio Informal, como un factor que incida en la Estabilidad Política del país, el presente trabajo pretende ser la base para futuras investigaciones sobre el tema, ya que como en su momento lo dijo H.C.F. Mansilla, existen varios estudios desde el punto de vista de la economía, pero para entender la complejidad de este fenómeno, es necesario estudiarlo desde las ciencias sociales, y políticas, como es nuestro caso.

CAPITULO I

1.- CONTEXTUALIZACIÓN Y TEMATIZACIÓN

La presente investigación tiene lugar en un contexto político importante en la historia democrática boliviana, puesto que las elecciones de 2005 han marcado un histórico porcentaje de victoria electoral para el Movimiento Al Socialismo, además su triunfo electoral dio fin a la democracia pactada y al paradigma neoliberal de los anteriores gobiernos.

El ascenso del MAS-IPSP representó también una alta carga ideológica que manifestaba ser un polo contrario al neoliberalismo y repudiar las políticas emanadas por los gobiernos de esa línea política.

En ese sentido, se expresó en reiteradas oportunidades la reactivación de la matriz productiva, el fomento a la producción e industrialización para poder dar fin a la economía monoprodutora. Al mismo tiempo, señaló reducir la desigualdad, el índice de pobreza y emprender una lucha de carácter social, que pueda satisfacer las necesidades de la población y sobretodo de los sectores más vulnerables.

2.- ANTECEDENTES

La economía informal en Latinoamérica, se ha mostrado como una respuesta de ciertos sectores de la sociedad al problema del desempleo, la pobreza y marginalidad. Para los estudiosos de esa temática, considerar las causas de la economía informal genera ciertas disidencias, puesto que parten de dos diferentes lógicas de informalidad. Una, que la considera como una forma de acumulación y otra que la plantea como una forma de subsistencia, aduciendo que el sector informal es un gran sector poblacional cuya fuerza de trabajo no ha sido absorbida por las formas modernas de producción y deben realizar actividades que les permitan autogenerar ingresos.

La informalidad económica en Bolivia a decir de (Mansilla & Castedo, 1993) prolifera a raíz de la caída del poder sindical y la emersión de partidos políticos de corte populista, sin embargo, la correspondencia entre el declive del sindicalismo y la expansión de la informalidad tiene vertientes de orden

estructural siendo que el descalabro de la economía minera y la acentuada reducción de los sectores fabriles, agrícolas y otros pertenecientes al sector formal incentivan fervientemente a la economía informal, constituyéndose en un camino que permite a gran parte de la población afrontar la crisis económica sin intervención del Estado, además de evadir la profunda crisis social y política que vaticinaba el escenario económico.

Parte de la vía que conforma la informalidad económica se encuentra la importación de mercancías con evasión impositiva, que ofrece posibilidades de mayores ingresos para el vendedor y bajos precios para el comprador, conformando así un mercado rentable y asequible para grandes sectores de la sociedad. Con el paso del tiempo estas prácticas han alcanzado mayores escalas, han diversificado los bienes de consumo y los lugares de provisión, constituyendo de esta forma una práctica común y “normal” dentro del espectro económico boliviano.

3.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

¿Se ha incrementado en Bolivia el ingreso de contrabando en el período 2006-2014, y es este un factor que incide en la estabilidad política?

4.- JUSTIFICACIÓN

Existen varias investigaciones sobre la temática de la informalidad en países latinoamericanos y desde diferentes perspectivas, sin embargo, el presente trabajo tematiza una de las formas en que se manifiesta la economía informal, pues, tiene que ver con la economía no registrada a causa de evasión impositiva.

Además, considerando que estas prácticas permiten un mercado interno con variados bienes de consumo y con precios favorables a los compradores que instan a que los sectores con niveles de poder de adquisición bajos también puedan satisfacer sus necesidades de compra en estos mercados. Asimismo, los oferentes dentro de estos

mercados encuentran una actividad laboral que les proporcione el sustento económico necesario para satisfacer sus necesidades básicas.

Entonces, nos encontramos frente a un escenario en el que la sociedad busca y encuentra formas de paliar el desempleo, la marginalidad, la pobreza, y de esa forma también promover un interesante movimiento del mercado capaz de resolver, en cierta manera, los declives económicos o falta de políticas gubernamentales en los sectores no acaudalados de la sociedad.

En este sentido, esas formas de informalidad podrían llegar a ser un amortiguador importante para el partido de gobierno, dado que no le genera problemas de orden social respecto a la falta de empleo, la falta de insumos y, la amplitud de acceso que existe para adquirir los productos deseados, es decir, actúa como paliativo con los sectores menos beneficiados económicamente.

Por ello, es pertinente analizar cuán favorable puede mostrarse este tipo de economía para el poder político, considerando que al hablar de contrabando nos referimos a un ilícito que además de reducir los ingresos tributarios para el Estado, es un desincentivo para la producción nacional.

5.- OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Analizar el ingreso de contrabando a Bolivia en el período 2006-2014 y establecer criterios de vinculación política.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Establecer estimaciones de contrabando mediante la estructura de las importaciones, volumen de importación y recaudaciones aduaneras por región geográfica.

- Identificar la representación monetaria del contrabando en el período 2006-2014
- Analizar la Política Cambiaria en Bolivia durante los años 2006 - 2014
- Señalar los casos en los que el ingreso de contrabando adquiere vinculación con la estabilidad política en el periodo 2006 - 2014

6.- METODOLOGÍA

El enfoque investigativo es de características cuantitativas y cualitativas; cuantitativa en tanto examina y analiza una recolección de datos con medición numérica y generaliza los datos para mostrar la problemática.

También es cualitativa por la descripción de las cualidades de los fenómenos que se suscitan para interpretarlos y entenderlos.

Acorde a los objetivos investigativos, el estudio muestra características descriptivas, en cuanto señala los fenómenos que acaecen en la temática de importaciones no registradas a través de diferentes formas de estimación.

La técnica investigativa se apoya en:

- Revisión bibliográfica: Se revisan libros, artículos, revistas e investigaciones referidas al contrabando y la economía informal.
- Revisión de datos estadísticos: Se revisan Boletines informativos de recaudaciones de la Aduana Nacional de Bolivia, Boletines del Banco Central de Bolivia, Memorias de la Economía Boliviana del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.
- Revisión Hemerográfica: Se revisan periódicos en fechas en las que existan noticias relacionadas con el comercio informal, el contrabando.

CALENDARIO DE LA INVESTIGACIÓN:

GESTIÓN 2015

ACTIVIDADES / TIEMPO	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
PROCESO DE PLANIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN									
SELECCIÓN DEL TEMA									
REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA									
ELABORACIÓN DEL ESTADO DEL ARTE									
DEFINICIÓN DEL PROBLEMA									
ESTABLECIMIENTO DEL DISEÑO INVESTIGATIVO									
PREPARACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN									
PRESENTACIÓN DEL PRIMER BORRADOR									
PRESENTACIÓN DEL SEGUNDO BORRADOR									
PRESENTACIÓN ÚLTIMA Y CORRECCIONES									
PRESENTACIÓN Y APROBACIÓN FINAL DEL PERFIL DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN									

GESTIÓN 2016												
ACTIVIDADES /TIEMPO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
PROCESO DE EJECUCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN												
RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN												
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN												
REDACCIÓN DEL DOCUMENTO												

CAPÍTULO II: ECONOMÍA INFORMAL

Tratar la temática de la informalidad en la economía, no es una tarea sencilla en tanto se deben buscar consensos entre investigadores para poder signar una definición al problema que se intenta indagar.

En cuanto a la definición (Portes A., Haller W., 2004) refieren la existencia de un consenso cada vez mayor entre los investigadores del mundo desarrollado considerando, que el campo de aplicación del término sector informal abarca "las acciones de los agentes económicos que no adhieren a las normas institucionales establecidas o a los que se niega su protección" (Feige, 1980) o bien, incluye "todas las actividades generadoras de ingresos no reguladas por el Estado en entornos sociales en que sí están reguladas actividades similares" (Castells & Porters, 1989)

(Portes A., Haller W., 2004) proponen una taxonomía que permite mayor precisión en el entendido de economía informal. Esta clasificación la realizan teniendo en cuenta las normas institucionales de las que se hace caso omiso en una actividad económica determinada. Con el término genérico de *economía informal* se distingue cuatro sub formas:

1.-*La economía ilegal*: que abarca la producción y distribución de bienes y servicios prohibidos por la ley. Comprende las actividades como el narcotráfico, la prostitución y los juegos de azar ilegales.

2.- *La economía no declarada*: que consiste en la realización de acciones que "soslayan o evaden las normas impositivas establecidas en los códigos tributarios". El monto de los ingresos que deberían declararse a las autoridades impositivas, pero no se declaran, representa un ejemplo sumario de este tipo de economía subterránea.

3.- *La economía no registrada*: que comprende las actividades que transgreden los requisitos de los organismos estadísticos del Estado en materia de

declaración. Su medida estricta es el monto de los ingresos que deberían registrarse en los sistemas de cuentas nacionales pero no se registran.

4.- *La economía sumergida*: que abarca las actividades económicas que hacen caso omiso del costo que supone el cumplimiento de las leyes y las normas administrativas que rigen las "relaciones de propiedad, el otorgamiento de licencias comerciales, los contratos de trabajo, los daños, el crédito financiero y los sistemas de seguridad social" y están excluidas de la protección de aquéllas.

2.1 TEORÍAS DE LA ECONOMÍA INFORMAL

2.1.1 LA TESIS DE LA RACIONALIDAD PRODUCTIVA

Considera la segmentación del mercado de trabajo que presenta diferentes oportunidades de empleo con amplias brechas salariales y distintos conceptos de seguridad social. La generación de empleo no crece al mismo ritmo en que aumenta la población urbana. Se fundamenta en los modelos de (Lewis, 1954) y (Harris & Todaro, 1970). El modelo de Harris & Todaro permite entender las migraciones del sector rural al sector urbano en una economía en desarrollo. De acuerdo con esta teoría, el mercado de trabajo se caracteriza por elevados niveles de desempleo en el sector moderno que pueden dar lugar a un sector informal. De acuerdo a (Fields, 1980) quien analiza la racionalidad productiva, afirma que en el mercado de trabajo existen dos sectores, el moderno y el tradicional, cada uno de los cuales con diferentes oportunidades de empleo, con salarios desiguales y prestaciones de seguridad social inequitativas. Según este esquema, la migración al sector moderno crea un exceso de oferta de trabajo que al no ser cubierta se dedica a actividades de baja remuneración y poca productividad. Según esta teoría, en definitiva, la pobreza genera el empleo informal.

2.1.2 EL ENFOQUE DE LOS COSTOS DE LA REGULACIÓN

Esta corriente entiende a la economía informal como una serie de actividades de producción extralegales pero lícitas, que tienen su origen en la excesiva carga de regulaciones impuestas por el Estado; enfatiza su ineficiencia en la provisión de recursos y medios necesarios para que las empresas registren sus funciones, debido al exceso de trabas burocráticas y administrativas. (De Soto, 1986) considera que los informales no son solo los individuos, sino, también, sus hechos y actividades. Para el autor, este no es un sector preciso ni estático de la sociedad y entorno a él existe una zona de penumbra que tiene una larga frontera con el mundo legal en la cual se refugia para evadir el cumplimiento de las leyes. De Soto plantea que la informalidad se produce cuando el Derecho impone reglas que exceden el marco normativo socialmente aceptado; el autor no ampara las expectativas, elecciones y preferencias de quien no puede cumplir tales reglas, pero tampoco ve que el Estado tenga la capacidad coercitiva suficiente. En todo caso, este analista enfatiza, particularmente, en el aspecto legal o jurídico de la informalidad, al tratar de identificar sus posibles causas: El Derecho resulta ser hasta el momento, la mejor explicación de la existencia de la informalidad. Desde esta perspectiva, la elección entre trabajar formal o informalmente es, antes que un designio inexorable derivado de las características de las personas, un ejercicio racional para determinar los costos y los beneficios relativos que resultan de integrar los sistemas de Derecho existentes y realizar sus actividades económicas dentro de ellos (De Soto, 1986). Una forma de solucionar el problema de la informalidad es, para (De Soto, 1986), lograr un sistema legal e institucional que permita a la economía funcionar espontáneamente y ordenadamente, que permita a los empresarios y comerciantes formales competitivos producir con seguridad en lugar de obstaculizarlos, y que transfiera a los particulares aquellas responsabilidades e iniciativas que el Estado ha monopolizado sin éxito. La consecuencia de estas políticas sería el fortalecimiento de la vigencia social del Estado. (Loayza, 1987) construye un modelo que sigue la visión de (De Soto,

1986), según la cual el sector informal se define como el conjunto de unidades económicas que no pagan los impuestos del gobierno ni respetan las regulaciones institucionales. En esta visión, el sector informal aparece porque el gobierno exige demasiados impuestos e impone demasiadas regulaciones. Loayza encuentra evidencia de que el tamaño del sector informal aumenta con algunas medidas indirectas de recaudación fiscal y las restricciones del mercado laboral; también, encuentra que el tamaño del sector informal disminuye con la calidad de las instituciones gubernamentales. Las estimaciones de Loayza señalan que el tamaño del sector informal se relaciona negativamente con el crecimiento económico. Loayza sugiere que este fenómeno se explica por dos razones: a) La informalidad reduce la disponibilidad de bienes públicos para la economía en su conjunto y b) La informalidad aumenta el número de actividades productivas que no utilizan los servicios públicos o los utilizan en menor medida.

2.1.3 EL ENFOQUE DE LA OPCIÓN DE SALIDA

El principal autor de esta teoría es (Schneider, 2003) quien y abarca la economía informal desde un punto de vista operativo. La economía informal se desprende de una economía total dual, dentro de la cual existe un sector que no está siendo captado por las autoridades. La principal causa de la economía informal es la falla del gobierno: una mala articulación de políticas laborales relacionadas con la actividad empresarial determinan la magnitud de la economía informal. Las siguientes políticas públicas pueden ser causa de la informalidad:

- *Política fiscal:* La magnitud de las tasas impositivas como el proceso para pagarlas y el control de las autoridades.
- *Densidad de la regulación:* Cuanto mayor y más complicada sea la regulación a cumplir, existirán mayores incentivos para trabajar informalmente.
- *Política laboral:* Poca flexibilidad, altos salarios mínimos, fijación de horas de trabajo y excesiva regulación laboral.

(Velasquez, 2016) considera que la economía informal no sólo existe en Bolivia, sino que se presenta en países con similar grado de desarrollo que Bolivia ya que según la Organización Internacional del Trabajo, Latinoamérica tiene una tasa de desempleo del 6,4%, aunque 127 millones de trabajadores, de un total de 267 millones, son informales. La cifra de informales representa el 47,7% del total de trabajadores latinoamericanos y caribeños.

Según (El Potosí, 2016) la Organización Internacional del Trabajo en un informe presentado en Lima-Perú asevera que “En Bolivia, Honduras y Nicaragua la proporción del empleo informal sigue superando el 70 por ciento, mientras que en Colombia, México y Perú equivale al 50 por ciento”, y además describe el hecho como un problema estructural.

Adicionalmente, el estudio asegura que hay políticas institucionales que pueden crear incentivos para trabajar o contratar informalmente, como un sistema fiscal que genere una "discriminación tributaria", penalizando al sector formal con una carga mayor que al sector informal. La informalidad, además, "tiende a concentrarse en empresas más pequeñas, lo cual proporciona una evidencia indirecta de la relación entre productividad e informalidad". Pone como ejemplo estadísticas de Bolivia, Colombia, El Salvador y Venezuela, países en los que la productividad en empresas con más de 250 trabajadores es un 150 % más alta que la correspondiente a empresas con menos de 20 trabajadores.

Refiriendo concretamente al caso boliviano (Velasquez, 2016) señala que según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), la mitad de los obreros del país trabaja por cuenta propia y los asalariados ocupan poco más del 40%. En relación con las características ocupacionales de la población de 10 años o más de edad, a nivel nacional, 50,6% es trabajador por cuenta propia, 41,5% trabajador asalariado y el 7,9% se dedica a otras faenas. Otro dato del Censo 2012 fue que en Bolivia la Población en Edad de Trabajar (PET) llega a 7.958.601 de habitantes. De ese total el 59,5% pertenece a la Población Económicamente Activa (PEA) y el resto a la Población Económicamente Inactiva (PEI). La “agricultura, ganadería, silvicultura y

pesca” es la principal actividad económica a la que se dedica la población ocupada, seguido del “comercio al por mayor y menor, reparación de vehículos” y la “industria manufacturera”. Además, detalló que esta principal actividad económica registra el 29,3%. De este total, el 62,3% corresponde a la población masculina y 37,7%, a la femenina.

2.2 MARCO CONCEPTUAL

Aduana: Término genérico, usado para designar al servicio gubernamental que es específicamente responsable de administrar la legislación relacionada con la importación y exportación de mercancías para el cobro de los gravámenes por concepto de derechos e impuestos. El término se usa también para referirse a cualquier parte del Servicio de Aduanas o a sus oficinas principales.¹

Arancel de Aduanas: Cuerpo legal que comprende las tarifas que gravan las mercancías en la importación, esto es, los derechos exigibles a la entrada de productos extranjeros. En la actualidad, la integración de muchos países en asociaciones y uniones aduaneras ha ocasionado que se vayan reduciendo progresivamente los niveles arancelarios.²

Arancel: Derecho, tarifa aduanera o impuesto de importación que se aplica a los bienes que se internan a territorio aduanero, siendo originarios y procedentes del exterior del país.³

Comercio Exterior: Se establece el concepto de comercio exterior como el intercambio de servicios o de productos entre dos o más países o regiones económicas, con el fin de que aquellas naciones involucradas puedan cubrir sus

¹ “Aduana”. Glosario de Términos Aduaneros, Comercio Exterior y Términos Marítimo Portuarios, CAINCO 2015

² “Arancel de Aduanas”. Glosario de Términos Aduaneros, Comercio Exterior y Términos Marítimo Portuarios, CAINCO 2015

³ “Arancel”. Glosario de Términos Aduaneros, Comercio Exterior y Términos Marítimo Portuarios, CAINCO 2015

necesidades de mercado tanto externas como internas. Aquellos países o regiones que participan del comercio exterior tienen lo que se denomina economía abierta. Este tipo de comercio se encuentra regulado por tratados, acuerdos, normas y convenios internacionales para que, de este modo, el proceso de intercambio sea mucho más simple. El comercio exterior si es bien empleado genera riquezas a los países, ya que implica el ingreso de divisas del país que recibe por el bien.⁴

Comercio Informal: Si bien no existe un concepto uniforme del término, podría decirse que la mayor parte de estudios realizados al respecto coincide en que para definir al Comercio Informal, debemos decir que se compone de comerciantes y/o empresas que no están registradas ante las autoridades correspondientes y no contribuyen al pago de impuestos. Así, son unidades que no están contabilizadas en los registros de establecimientos económicos de cada país y que, por lo tanto, no tienen los derechos y obligaciones de un establecimiento registrado.⁵

Contrabando: El contrabando consiste en el ingreso o salida de mercancías en el territorio aduanero nacional sin ser presentadas o declaradas ante la autoridad aduanera, usando lugares habilitados (puertos y aeropuertos) y a través de lugares no habilitados (playas, trochas, pasos de frontera, aeropuertos, puertos, depósitos). Su objetivo, es eludir el pago de los tributos aduaneros.⁶

Defraudación Aduanera: Corresponde al ingreso o salida de mercancías en el territorio aduanero nacional con presentación y declaración, pero que por maniobras fraudulentas se altera la información que se le presenta a la autoridad aduanera. El fin de: sub facturar, sobre facturar, evadir el cumplimiento de

⁴ “Comercio Exterior”. Guía y Glosario de Términos, Organización Mundial del Comercio. Ver: https://search.wto.org/search?q=comercio+exterior&site=Spanish_website/g12ns visto 13 de noviembre de 2016

⁵ “Economía informal, evolución reciente y perspectivas” - Sarah Ochoa León, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Mexico 2010.

⁶ “Contrabando”. Diana Salazar Méndez, “El Contrabando desde una Mirada Jurídica”, Perfil Criminológico – CONTRABANDO, FLACSO Ecuador, Junio 2015, ver <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/7512/2/BFLACSO-PC15.pdf> visto 23 de noviembre de 2016

requisitos legales, cambiar la posición arancelaria u obtener otros beneficios aduaneros o tributarios. Para este propósito se acude a la presentación de documentos falsos o a la ausencia de autorizaciones o documentos requeridos para los trámites aduaneros. El objetivo es pagar menos tributos o aranceles aduaneros con respecto a la mayor cantidad de mercancías ingresadas al territorio.⁷

Economía Informal: Todas las actividades generadoras de ingresos no regulados por el Estado en entornos sociales en que sí se encuentran reguladas las actividades similares⁸. Es importante señalar que el sector informal no debe confundirse con la economía ilegal o subterránea, en las que se encuentran actividades como el narcotráfico y el lavado de dinero. En la economía informal se incluyen actividades en las que los bienes y servicios producidos y vendidos son legales, pero las unidades productoras no están registradas formalmente⁹

Elusión de impuestos: Hace referencia a las conductas del contribuyente que busca evitar el pago de impuestos utilizando para ello estrategias permitidas por la misma ley o en sus vacíos. La elusión no es estrictamente ilegal puesto que no se está violando ninguna ley, sino que se está aprovechando mediante una interpretación en ocasiones amañada o caprichosa, ocasionado por una ley ambigua o con vacíos.¹⁰

⁷ “Defraudación Aduanera”. Diana Salazar Méndez, “El Contrabando desde una Mirada Jurídica”, Perfil Criminológico – CONTRABANDO, FLACSO Ecuador, Junio 2015, ver <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/7512/2/BFLACSO-PC15.pdf> visto 23 de noviembre de 2016

⁸ “Economía Informal” Castells, M., & Porters, A. (1989). *La Economía Informal, Estudios en Países Avanzados y Sub Desarrollados*.

⁹ “Economía informal, evolución reciente y perspectivas” - Sarah Ochoa León, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Mexico 2010.

¹⁰ “Elusión de Impuestos”. Diana Salazar Méndez, “El Contrabando desde una Mirada Jurídica”, Perfil Criminológico – CONTRABANDO, FLACSO Ecuador, Junio 2015, ver <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/7512/2/BFLACSO-PC15.pdf> visto 22 de noviembre de 2016

Estabilidad Económica: Tomada como un concepto de la Macroeconomía decimos que se refiere a toda situación de un país caracterizada por la ausencia de grandes variaciones en el nivel de producción, renta y empleo, junto con poca o nula inflación (variación de precios)¹¹

Estabilidad Política: Cabe señalar que no existe un consenso sobre el concepto de estabilidad política, sin embargo se puede observar como La Ciencia Política ha abordado la Estabilidad Política poniendo atención a la suerte de los regímenes políticos, de los gobiernos y al orden civil, y que el mantenimiento del régimen, la ausencia de cambio de gobierno irregular forzoso, y la no ocurrencia de eventos de conflicto movilizad y/o violento, permiten, en cada caso, asignar a un país el denominativo de políticamente estable.¹²

Evasión tributaria: La evasión, en cambio, refiere a las maniobras utilizadas por los contribuyentes para evitar el pago de impuestos violando para ello la ley. La acción es ilegal.¹³

Gestión Aduanera: Cuando nos referimos al término Gestión¹⁴, encontramos en el Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, que es la acción y efecto de gestionar, de administrar y hacer diligencias conducentes al logro de un asunto público o privado. Por tanto podemos concluir que Gestión Aduanera, se refiere a la administración organización y funcionamiento del servicio gubernamental (Aduana) responsable de administrar la legislación relacionada con la importación y exportación, para el cobro de gravámenes por derechos o impuestos.

¹¹ “Estabilidad Económica”. Mario Blacutt Menzoda “El Desarrollo Local Complementario” México 2013

¹² “Factores explicativos y Dimensiones de la Estabilidad Política: Un Estudio Mundial” Mario Alejandro Torrico Terán – FLACSO, México, Diciembre de 2009

¹³ “Evasión Tributaria”. Diana Salazar Méndez, “El Contrabando desde una Mirada Jurídica”, Perfil Criminológico – CONTRABANDO, FLACSO Ecuador, Junio 2015, ver <http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/7512/2/BFLACSO-PC15.pdf> visto 22 de noviembre de 2016

¹⁴ “Gestión”. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Primera Edición (Electrónica) Ver: https://conf.unog.ch/tradfrweb/Traduction/Traduction_docs%20generaux/Diccionario%20de%20Ciencias%20Juridicas%20Politicas%20y%20Sociales%20-%20Manuel%20Ossorio.pdf

Política Arancelaria: Se puede definir como un instrumento de la Política Económica mediante el cual un Estado define la estructura arancelaria que regirá el Comercio Exterior de Mercancías. Sobre ella recae, entre otros aspectos, la fijación de las tarifas arancelarias, las mismas que tienen una especial incidencia en el comportamiento comercial de un país (flujo y/o intercambio de mercancías)¹⁵

Política Tributaria: Parte de la Política Fiscal que refiere a un conjunto de directrices, orientaciones, criterios y lineamientos para determinar la carga impositiva directa o indirecta a efecto de financiar la actividad del Estado¹⁶

2.3. ESTADO DEL ARTE

A la fecha, aún no existen estudios que hablen del contrabando como factor incidente en la estabilidad, ya sea política o económica, sin embargo, este tema, que es un fenómeno presente en América Latina, ha sido abordado mediante el estudio de la Economía Informal.

Si bien no son muy diversos los estudios que existen sobre el tema, por la dificultad que representa hacer una medición cuantificable del contrabando, al hablar de economía informal, se intenta abordar el factor contrabando como uno de los principales alicientes para el crecimiento desmedido que tiene este tipo de economía en los mercados latinoamericanos, y, ante la pasividad del Estado para ejercer un control sobre estos, se halla el vínculo casi obligatorio con las decisiones políticas necesarias para afrontar esta problemática.

Es así que Henando de Soto, en su estudio denominado “El otro Sendero, realiza una de las pocas investigaciones existentes sobre el tema, en este caso referente al Perú, en el que hace la siguiente definición: “Sector Informal es aquel que funciona al margen de la ley, es decir, es aquel sector que con fines lícitos, para distinguirlo de los criminales, utiliza medios ilícitos para conseguir esos mismos fines”. (De Soto, 1986).

¹⁵ “La Política Arancelaria y el Comercio Exterior” – Juan Pablo Pérez, Salvador Medina – México 2010

¹⁶ “Política Tributaria”, La política tributaria en los países en desarrollo – Fondo Monetario Internacional 2001. Ver : <https://www.imf.org/external/pubs/ft/issues/issues27/esl/issue27s.pdf>

Además en su obra, menciona que cuando se habla de Economía Informal, se piensa inmediatamente en un problema, pero que esa es una manera completamente errónea de abordar la situación ya que en países como el Perú (que es el caso del autor) el problema no es directamente la Economía Informal, sino el Estado. Entonces nos dice que el Sector Informal, existirá si el Estado no garantiza la propiedad, si no facilita las transacciones, si el Estado no ayuda a resolver disputas; si el Estado no trata de compensar las externalidades negativas que producen las transacciones entre los privados o los particulares; si el Estado no crea una buena legislación contractual, ya que sin todo lo anterior sencillamente el mercado no funciona tan bien. Concluimos que los pobres tienen grandes costos de transacción y muchos de ellos son obstáculos que no tienen sentido (De Soto, 1986).

Al respecto, posteriormente a la publicación del mencionado estudio, en el estudio denominado “Sector Informal Economía Popular y Mercados Abiertos” realizado por el Centro de Estudios Públicos en el año 1988, se complementa el estudio de De Soto con realidades de diferentes países de Latino América como Argentina, donde (Mora y Araujo, 1988) expone, Nuestro estudio de la informalidad en Argentina nos ha permitido un reconocimiento más completo de la situación, que caracteriza rasgos de una mayor complejidad que la que teníamos presente antes.

Para exponerlo muy sucintamente y poner los acentos, principalmente en las diferencias que hemos encontrado en el fenómeno en Argentina, tal como está descrito por Hernando en El Otro Sendero y en los estudios que ellos realizaron en el Perú, yo diría que la nota distintiva es que la informalidad en Argentina está mucho menos centrada en el problema de la pobreza; está mucho más difundida a lo largo de la estructura social, independientemente del fenómeno de la pobreza (Mora y Araujo, 1988).

Las investigaciones hechas en Argentina por organismos estatales actuales estiman que la magnitud de la marginalidad, entendida como pobreza, en nuestro país, es del orden de aproximadamente un 15% de toda la población. Pero la economía informal, tal como nosotros la hemos estimado, a través de encuestas por muestreo y que la definimos en términos puramente ocupacionales, esto es, de personas cuya posición

laboral está en el sector informal, sobrepasa el 50% de la población activa. Muchos de los pobres son informales, pero muchísimas personas que no son pobres son informales también (Mora y Araujo, 1988).

La informalidad, en lo que podemos llamar el “modelo peruano”, se refiere a sociedades donde todavía el fenómeno de la pobreza y de la marginalidad es muy importante. Me parece que básicamente está reflejando aquella parte de la sociedad que quiere incorporarse al mercado y no puede. Que quiere dejar la marginalidad e integrarse más plenamente a los aspectos económicos y sociales de la vida de la colectividad y encuentra dificultades. En lo que podemos llamar el “modelo argentino”, la informalidad se refiere a gente que quiere salir del mercado; no a la que quiere entrar y no puede. La gente que está y no sabe qué hacer para dejar de estar allí. Y esto que había sido, en general, percibido como un fenómeno de significación menor, encontramos que tiene una trascendencia muy profunda y muy central en el funcionamiento de la sociedad. Porque no es ya el fenómeno de algunos pobres, de algunos vendedores ambulantes o de algunas personas de clase media o profesionales. Los psicoanalistas, tradicionalmente, se resisten a darles recibo a sus pacientes. Cuando esto es solicitado, el profesional hace una interpretación sobre la significación del recibo, pero no lo da. En nuestros estudios llegamos a ver que esto no es un problema referido a cuatro o cinco profesiones y actividades de menor significación. Muchísimos profesionales, contadores, médicos, técnicos, muchísimos vendedores, no solamente personas que venden medias en la calle, sino que aquellas que venden productos de mayor sofisticación y de mayor importancia comercial, caen en la informalidad (Mora y Araujo, 1988).

Si bien, hace una diferenciación de lo que denomina Modelo Argentino de informalidad, también posteriormente en el mismo estudio, explica la vinculación existente entre esta problemática y el Estado.

Creo que está reflejando algo que podemos llamar una crisis del Estado, entendido éste como el conjunto de instituciones que organizan la parte colectiva, la parte pública de una sociedad moderna. Esto está reflejando una profunda crisis en la posibilidad de gobernar efectivamente a la sociedad a través de instituciones

legítimas. Y creo que esto tiene, por supuesto, muchas consecuencias, tal vez lo más importante es que hay una interacción entre este fenómeno de la informalidad y las dificultades de gobernar a la sociedad que esto refleja, y la legitimidad de las instituciones (Mora y Araujo, 1988).

Posteriormente en el mismo estudio se explica la diferencia en lo que respecta a informalidad en Chile, donde se indica Max Neef indica, diría que uno de los signos de nuestro tiempo es el crecimiento notable de los llamados sectores informales en todos los países del mundo, incluidas las naciones capitalistas más ricas como Estados Unidos e incluso los países del socialismo real. Nosotros preferimos no hablar del sector informal, porque el sector informal implica ya una cierta manía economicista de tomar en cuenta sólo aquello que puede ser medido. Y al sector informal se lo identifica con el que realiza algún tipo de actividad económica que, aun con todos los problemas metodológicos que presenta, se pretende que puede ser medido. La cosa va más allá y nosotros hablamos del mundo invisible, de los sectores invisibles. Porque estos sectores hay que entenderlos no sólo en cuanto a su actividad económica, sino que a la manera como acaban integrando lo económico con lo no económico, es decir, con lo social, lo cultural, lo familiar, etc. (Max Neef, 1988)

Un punto que, a mi juicio, es importante destacar es que este mundo invisible no es generador de empleo, es creador de trabajo. Yo quiero hacer aquí una diferencia radical entre lo que es empleo y lo que es trabajo. También la tradición económica tiende a entender hoy en día, empleo como sinónimo de trabajo. Trabajo es más que empleo; hay un mundo de mayor diversidad donde surge lo que nosotros llamamos oficios de la supervivencia, lo que evidentemente también ha destacado en su libro y en sus trabajos Hernando de Soto, en los que se despliega una creatividad verdaderamente sorprendente. Si nosotros entendemos que el sector informal es generador de trabajo en un sentido más antiguo que el empleo, no olvidemos que éste es un invento bastante nuevo en el mundo. El empleo existe desde aproximadamente trescientos años. Antes lo que existía era el trabajo libre y, recuerden ustedes, que a fines de los siglos XVII y XVIII muchos de los más grandes levantamientos sociales surgieron porque la gente no quería ser empleada y perder su libertad de trabajo; en

consecuencia, el empleo surge más que nada con la revolución industrial. Lo que pasa es que habíamos perdido la memoria histórica en el sentido de que otras cosas se pueden hacer aparte del empleo. Y estos sectores tienen algo que enseñar. Yo creo que ahí hay un elemento muy positivo que puede ser rescatable para resolver la crisis, incluso, del sector formal (Max Neef, 1988).

Posteriormente en Bolivia en el año 1993, Eliana Castedo Castro y H.C.F. Mansilla realizaron una de las pocas investigaciones existentes sobre Economía Informal en el país, en su estudio publicado que denominaron “Economía Informal y Desarrollo Socio - Político en Bolivia” en el que mencionan que, a pesar de que las causas y la importancia de la economía informal, y muy especialmente de su florecimiento inusitado en los últimos tiempos, ya han sido estudiadas desde el punto de vista de las ciencias económicas y las disciplinas afines, se puede advertir la carencia de estudios sociológicos y politológicos acerca de esta temática, lo cual es evidente en el caso boliviano. Al mismo tiempo, se puede observar un marcado desinterés por vincular la expansión de la economía informal con los procesos de modernización que tienen lugar en forma acelerada desde la llamada Revolución Nacional de 1952. A pesar de todos los reveses y contratiempos sufridos en las últimas décadas, Bolivia ha ingresado indefectiblemente a la senda de la urbanización, a la era del consumo masivo contemporáneo y al terreno de las pautas modernas de comportamiento social. Se trata de un proceso reputado generalmente como irreversible, sostenido por los estratos sociales más diversos y apoyado por las más distintas corrientes político-ideológicas; el surgimiento de la economía informal y, sobre todo, su inesperada dilatación parecen ahora encarnar un notable freno respecto de las ilusiones concomitantes de progreso material permanente, modernización rápida y desarrollo coherente. La economía informal adquiere ahora, por lo menos parcialmente, el carácter de una economía clandestina, situada literalmente a la sombra del quehacer lícito y del desenvolvimiento normal, es decir, como un factor nada favorable a los designios de modernidad que comparte una porción muy grande de la sociedad boliviana (Mansilla & Castedo, 1993).

Existen naturalmente otros factores que han coadyuvado enérgicamente a este desarrollo, los cuales no están ligados a los procesos modernizantes y, por lo tanto, son percibidos por la opinión pública y por los estudiosos de la materia como las causas principales de la economía informal. Este procedimiento tiene la ventaja de no establecer una conexión manifiesta entre modernización y economía clandestina y de evitar un análisis profundo de las relaciones entre esta última y las acciones del Estado. De todas maneras, es necesario mencionar aquellos factores que tienen que ver con los orígenes de la economía informal sin provenir de esfuerzos modernizantes, ya que un fenómeno tan complejo como aquélla tiene notoriamente una serie múltiple de ingredientes causales. Como se trata de aspectos ampliamente estudiados por las ciencias económicas, basta aquí una mención rápida de algunos de ellos:

- Agotamiento del potencial minero de la nación y colapso de la industria correspondiente;
- Uso excesivo y erosión de suelos agrícolas;
- Terciarización de la economía boliviana;
- Incremento de las desigualdades sociales, del nivel de ingresos y de las oportunidades de empleo;
- Modificaciones en la demanda de bienes y servicios
- Procesos inflacionarios e incluso hiperinflacionarios; y crisis fiscal, pérdida del control de la economía por parte del Estado y reducción de la capacidad del mismo para las recaudaciones de impuestos. (Mansilla & Castedo, 1993)

Por último, ya desde el punto de vista económico, existen algunos estudios respecto al comercio informal, que fueron realizados por estudiantes de la carrera de Economía de la Universidad Mayor de San Andrés, en las que, después de analizar desde diferentes puntos de vista el Contrabando, y el Comercio Informal se concluye lo siguiente:

Para coadyuvar en la reducción de las actividades informales, y su transferencia hacia el sector formal, las autoridades fiscales deberían analizar la reducción de la tasa arancelaria efectiva (Quintana, 2010)

La actividad del contrabando se ha enraizado en la sociedad boliviana, no es raro encontrar personas inclusive en las esferas del gobierno, que afirmen el contrabando es beneficioso, ya que genera empleo y que los consumidores quieren productos de bajo costo, también hay otros que afirman que la única forma de combatirlo es la competitividad (Gómez, 2012).

El efecto del contrabando en Bolivia es negativo, lo cual es reflejado en el Producto Interno Bruto, legalmente el contrabando es un delito, es economía informal porque evaden impuestos y no aportan de manera positiva a la economía de Bolivia, tiene un riesgo moral y económico por el control aduanero actualmente (Gómez, 2012).

La realidad es que no habrá "contrabando cero" puede disminuir el contrabando significativamente pero nunca desaparecer, porque la misma sociedad prefiere estos productos de bajo precio, este proceso puede ser en corto y mediano plazo, cabe resaltar que no solo es tarea de Aduana Nacional, sino, también de la sociedad boliviana en su conjunto, y dejar de enriquecer a este sector de contrabando.

Es evidente que el contrabando afecta a los sectores productivos establecidos legalmente y comerciales, al mismo tiempo está limitado de generar empleo productivos, permanentes y sostenibles (Gómez, 2012).

El problema del sector informal urbano es de carácter macroeconómico, debido a la falta de fuentes de trabajo para la población excedente, la escasa formación profesional y académica, además de su ilegalidad. Por otra parte esta actividad comercial tiene algunas externalidades económicas, que deben ser estudiados en el momento de formular una solución (Rojas, 2012)

CAPITULO III: CONTRABANDO EN BOLIVIA

La economía en algunos países latinoamericanos, presenta en su estructura ciertos escollos que se han ido manifestando desde las prácticas sociales y culturales que buscaban soluciones a problemas de pobreza y desempleo.

En el caso específico de Bolivia, observamos en el día a día un crecimiento del comercio informal, en nuestros departamentos. Cada día más vendedores en puestos improvisados, en las calles, o saliendo de noche en las más transitadas vías de las diferentes ciudades del país. En calles tan conocidas como la Uyustus, o la Eloy Salmon, donde relucen negocios con una cantidad impresionante de mercadería, entre la que destacan productos de línea blanca, línea negra y demás artículos electrónicos con una oferta tan actualizada como cualquier empresa establecida de manera legal a nivel nacional o incluso internacional. Y es que lamentablemente para la economía del país, estos comercios informales, son producto de mercadería ingresada por vías ilegales, llámese de otra manera, son productos del contrabando que ingresa a diario a nuestras fronteras.

3.1. ECONOMÍA EN EL CONTRABANDO

Como en toda economía, el comportamiento entre compradores y oferentes siempre pretenderá su máximo beneficio, y siendo que los consumidores buscan satisfacer sus necesidades querrán hacerlo al menor precio, de similar forma, los oferentes querrán obtener mayores beneficios por las ventas. (Mankiw, 2007) refiere “ los compradores siempre quieren pagar menos y los vendedores siempre quieren cobrar más”

En términos teóricos, las fuerzas de la oferta y la demanda determinan los precios de los bienes o dicho de otra manera el precio de un bien en un mercado competitivo, es el componente que logra el equilibrio entre la demanda y la oferta.

Entonces, el mercado se encuentra abierto a consumidores que puedan acceder al precio de equilibrio, sin embargo, en una economía en vías de desarrollo, con

niveles de pobreza y de alta tendencia a la informalidad, muchos consumidores quedarían exentos del mercado porque su poder adquisitivo no permita cubrir los precios de equilibrio de bienes. Así también, muchos de los oferentes o vendedores no alcanzarían el capital necesario para cubrir el costo de los productos que desean comercializar.

De esa forma, esa demanda insatisfecha genera un mercado paralelo de bienes a menor precio gracias a la evasión de controles e impuestos establecidos y de la misma forma, los oferentes pueden maximizar sus ganancias de tal forma que evaden sus costos de formas ilícitas consiguiendo un precio más bajo que el de mercado (Gómez, 2012). En ese sentido el contrabando permite satisfacer necesidades de demandantes y oferentes.

Ahora, el caso boliviano muestra una alta receptividad a este tipo de prácticas ilícitas por su posición geográfica que le permite colindar con cinco países, una economía en la que el 61% de su población económicamente activa se encuentra en el sector informal (Evia, 2010), el 66 % de los trabajadores informales declaran pertenecer a este sector por decisión propia y solamente el 27% por no encontrar trabajo en el sector formal, existiendo así más informalidad por decisión que por exclusión y que llega a representar una alta informalidad y baja productividad.

3.2. METODOLOGÍAS DE ESTIMACIÓN DE CONTRABANDO

Hacer una medición estadística del contrabando es una tarea muy complicada en vista de que al ser una actividad ilícita esta es imposible de medir con exactitud ya que no existen registros de los volúmenes o del valor monetario real de la mercancía ingresada por esa vía.

Ya en 2006, el Instituto Boliviano de Comercio Exterior realizó un estudio del contrabando en Bolivia haciendo notar las dificultades de medir este fenómeno, y posteriormente fueron la Cámara de Industrias, comercio, servicios y turismo de Santa Cruz (CAINCO) y la Cámara Nacional de Comercio en 2013, quienes

realizaron estudios para intentar medir el ilícito de manera aproximada. A partir de ahí no existen datos o estudios que refieran al estudio o medición de la mercancía ingresada de manera ilegal, al territorio nacional.

Como lo expresa el estudio titulado “El Contrabando en Bolivia” (Instituto Boliviano de Comercio Exterior, 2006) respecto al tema del presente estudio, es preciso anotar la dificultad que significó estimar datos sobre el contrabando en Bolivia a partir de información dispersa, confusa y en la mayoría de los casos inexistente a la vista de los investigadores.

Los pocos estudios existentes respecto a esta temática, usaron diferentes metodologías para la medición aproximada del ingreso de mercadería de contrabando en el país.

Una de las metodologías utilizadas está basada en los registros estadísticos del comercio con los principales socios comerciales de Bolivia, así como en la información recabada de los principales puertos de tránsito hacia el territorio nacional, lo que se ha complementado con los flujos de comercio que se originan en las zonas francas de Iquique y Tacna, dos de los principales centros de redistribución de la carga consignada a Bolivia desde ultramar (Instituto Boliviano de Comercio Exterior, 2006). Otra metodología utilizada en la estimación del comercio ilícito de mercadería ha sido la desarrollada en el estudio “El contrabando en Bolivia” encargado por la Aduana Nacional en el año 2000 a la consultora Nogales & Asociados, método basado en una estimación del contrabando sobre la base de la estructura de las importaciones oficiales realizadas en un periodo específico. Una última metodología también utilizada en el referido estudio se basa en la estructura del Producto Interno Bruto de Bolivia (Instituto Boliviano de Comercio Exterior, 2005).

Como se observa, el intentar obtener una aproximación de datos respecto al contrabando, no es una tarea sencilla. En el estudio realizado por la CAINCO, se utiliza una metodología llamada, “Estadísticas Espejo” que consiste en comparar las estadísticas oficiales de comercio del país respecto a las estadísticas de

nuestros socios comerciales, determinando discrepancias que serían una aproximación del contrabando de bienes. (CAINCO, 2013).

Para completar el estudio, como se mencionó antes, es necesario también un estudio de las importaciones, ya que los datos que éstos muestren permitirán reflejar la existencia, incremento o reducción del contrabando, usando las metodologías antes mencionadas. Los datos oficiales de las importaciones los obtendremos de la Aduana Nacional de Bolivia, quien es la entidad encargada de registrar los mismos en base a las recaudaciones obtenidas anualmente.

La obtención de estos datos nos permitirá también corroborar si en los últimos años la Aduana ha incrementado sus recaudaciones por una mejora en la efectividad y control en las importaciones, o simplemente la subida de los aranceles ha sido el factor para el incremento de la recaudación.

A continuación se describen las metodologías empleadas para analizar las estimaciones de contrabando.

3.2.1 METODOLOGÍA DE ESTIMACIÓN: IMPORTACIONES

Importación es la operación de compra de mercancías provenientes de otros países, en tanto aquella esté registrada y sea susceptible de tributación bajo la legislación correspondiente al país del comprador. Por tanto, quedan al margen de esta definición los tráficos internacionales de productos prohibidos, o aquellos que ingresen secretamente evadiendo al fisco.¹⁷

Tributos Aduaneros Por Importación

¹⁷ “Definición de Importación” Enciclopedia de clasificaciones (2016). Ver: <http://www.tiposde.org/economia-y-finanzas/1016-definicion-de-importacion> visto 20 de diciembre de 2016.

“a) El Gravamen Arancelario y, si proceden, los derechos de compensación y los derechos antidumping.

b) Los impuestos internos aplicables a la importación, establecidos por Ley.”

Ley de Aduana N°1990, Art. 25

“Salvo lo dispuesto en los Acuerdos o Convenios Internacionales ratificados constitucionalmente, el Poder Ejecutivo mediante Decreto Supremo establecerá la alícuota del gravamen arancelario aplicable a la importación de mercancías y cuando corresponda los derechos de compensación y los derechos antidumping”

Ley de Aduana N°1990, Art. 26

Importaciones en Bolivia

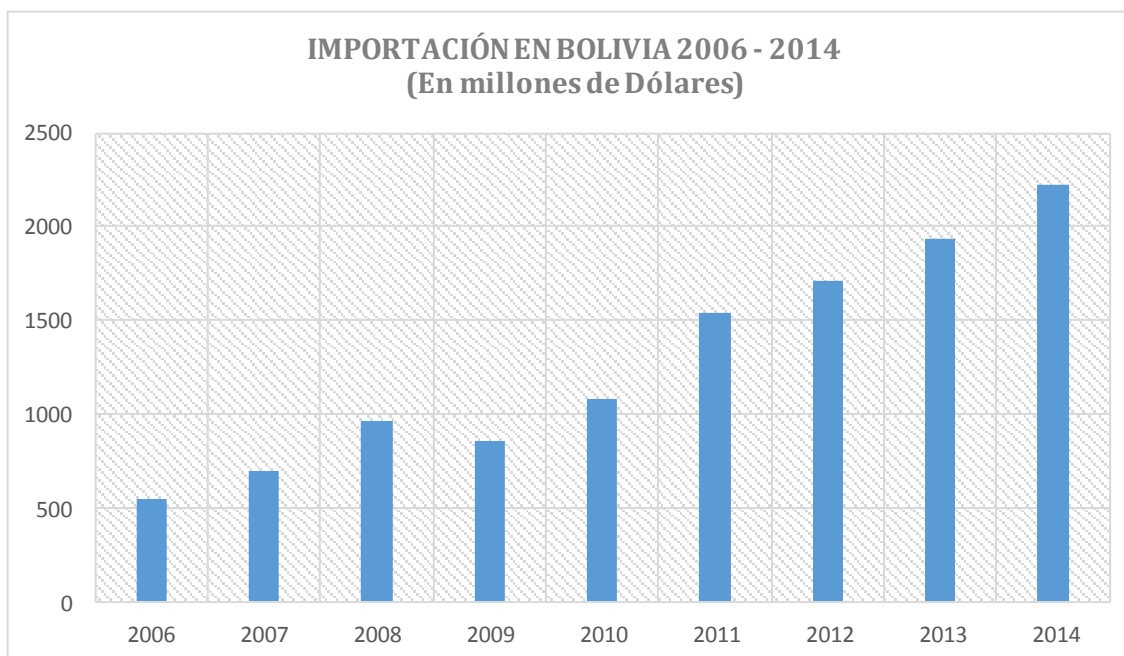


GRAFICO N° 1. Elaboración Propia, en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

El gráfico señala la recaudación obtenida del pago de tributos por importaciones regulares de mercancías y la recaudación obtenida a partir de la implementación de programas eventuales de regularización impositiva. Se cuantifica para los siguientes tipos de tributos: Gravamen Arancelario (GA), Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto al Consumo Específico (ICE) e Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados (IEHD)¹⁸.

En el mismo se observa un incremento importante en las recaudaciones totales por importación a lo largo del periodo de estudio, y éste se hace más considerable y significativo a partir del año 2011 en el que se registran algo más de 1500 millones de dólares de incremento respecto al año 2010. El único año en el que existe más bien un decremento en la recaudación es en el año 2009. Por tanto una vez observados los incrementos en las recaudaciones que se obtiene por la importación, quedan las cuestionantes de si el mismo, responde a una mayor

¹⁸ Boletín informativo Diciembre de 2006 “Recaudación Total”, Aduana Nacional de Bolivia. Ver: <http://www.aduana.gob.bo/aduana7/sites/default/files/kcfinder/files/recaudaciones/2006diciembre.pdf> visto: 17 de diciembre de 2016

eficiencia en el control aduanero, al alza de los gravámenes o al incremento en los volúmenes de importación

Índice de Volumen de Importación:

Refleja las fluctuaciones de los volúmenes de las mercaderías importadas en relación a un año determinado o periodo base.¹⁹

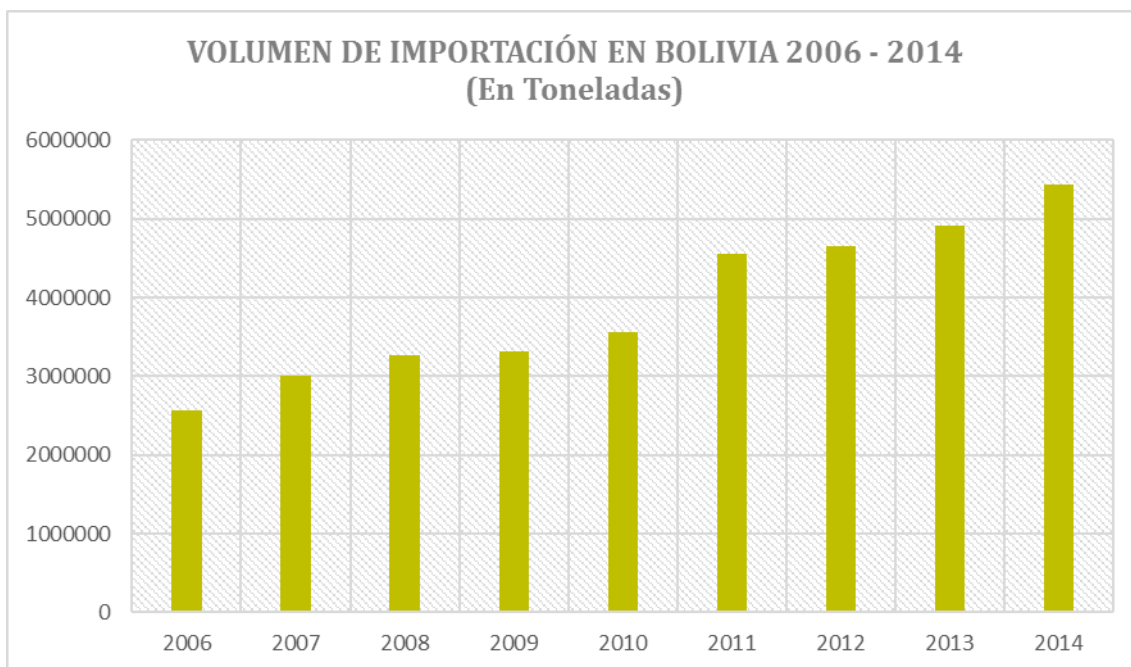


GRAFICO N° 2. Elaboración Propia en base a los boletines estadísticos proporcionados por el Banco Central de Bolivia N° 350, N° 364, y N° 367

A diferencia de la recaudación, el incremento en el volumen de importación no es tan amplio. De igual manera se aprecia un incremento a partir del año 2006 donde se obtiene un volumen de importación de 2566198,1 toneladas, y el año 2014, que se cierra con un total de 5434830,4 toneladas. A diferencia de las recaudaciones, el año 2009 (donde la recaudación baja) se registra un incremento en el volumen de importación respecto al año 2008.

¹⁹ "Índice de Volumen de Importación". Glosario de Términos Económicos, Banco Central de Reserva del Perú. Ver: <http://www.bcrp.gob.pe/publicaciones/glosario/i.html> visto 17 de diciembre de 2016

Relación entre Recaudación Total por Importación y Volumen de Importación:

Como se explicó anteriormente, es necesario observar la relación entre el Volumen de Importación y el Total de la Recaudación en el periodo 2006 - 2014, esto nos permitirá evidenciar, si la gestión de la aduana ha mejorado respecto al control de las importaciones (mayor volumen de importación) en relación al incremento de la recaudación que se observó en el Gráfico N°1.

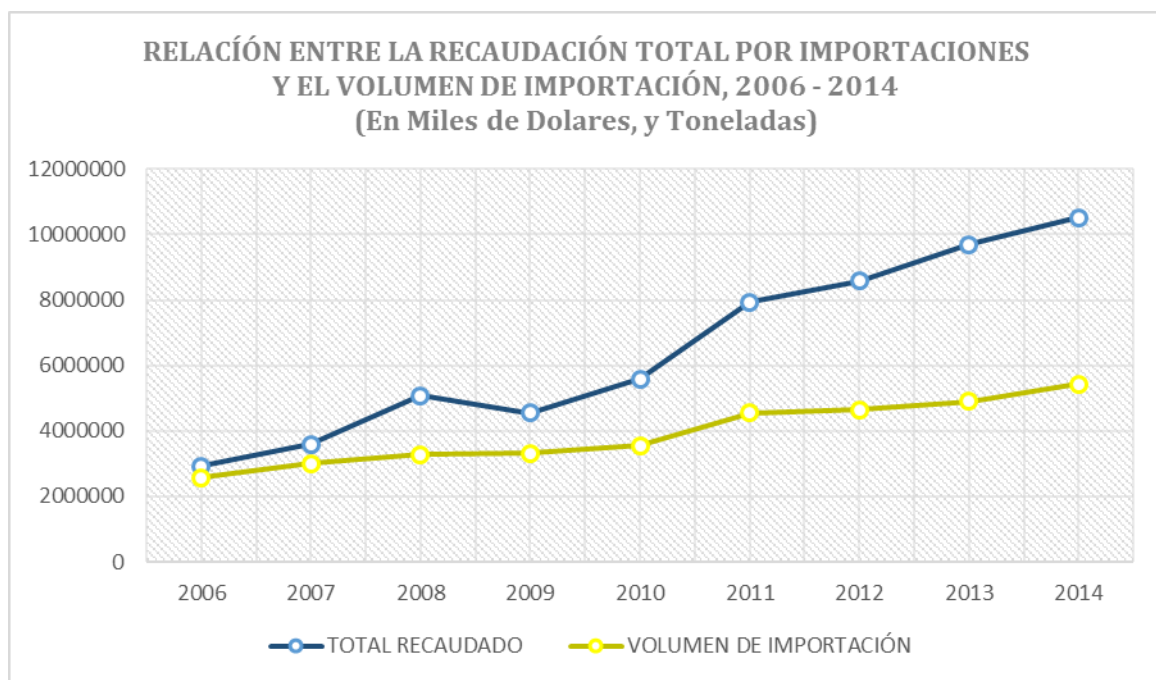


GRAFICO N° Elaboración propia en base a boletines estadísticos proporcionados por el Banco Central de Bolivia N°350; N°364, y N°367

Se observa un claro desprendimiento en el año 2008 en el que la recaudación total se incrementa y no así el volumen de recaudación, y en el año siguiente (2009) se evidencia una disminución del total recaudado, en cambio el volumen de importación no desciende, es más, sufre un ligero incremento respecto al año anterior. Posteriormente a partir del año 2012 se observa como el total recaudado pasa a ser casi el doble de lo que representa el volumen de importación, y se mantiene así hasta el 2014, mostrando así que el incremento en las

recaudaciones por importación de la Aduana Nacional de Bolivia, no responde directamente a un incremento en los volúmenes de importación, es decir, no es que se tenga mayor control de la mercadería que es importada, ni políticas de mayor efectividad en la lucha contra el contrabando;

Más bien este incremento que es más notorio desde el año 2012 responde directamente a la subida de los aranceles de importación. Por ejemplo, en lo que refiere al Gravamen Arancelario mediante DS N°1272, de junio de 2012, se observa una notable subida del porcentaje de gravamen según tipo de importación (asumida como una política de protección a la industria nacional) que cita de manera textual:

“Artículo Único.-

- I. Se incorpora a la estructura arancelaria nuevas alícuotas de Gravamen Arancelario de treinta por ciento (30%) y cuarenta por ciento (40%).***
- II. Se modifican las alícuotas del Gravamen Arancelario para las mercancías identificadas a nivel de sub partidas arancelarias estructuradas en base al Arancel Aduanero de Importaciones - Bolivia 2012, según el detalle del Anexo adjunto, que forma parte del presente Decreto Supremo.***
- III. Cuando existan modificaciones a la nomenclatura arancelaria, la nómina de mercancías contenidas en el Anexo del presente Decreto Supremo, será actualizada de forma automática, de acuerdo a dicha modificación.”***

Decreto Supremo N° 1272, 27 de junio de 2012

Recaudación por Importación en Bolivia 2006 – 2014

Está compuesta por la recaudación del Gravamen Arancelario (GA), el Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto al Consumo Especifico (ICE) y el Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados (IEHD), que son gravados según corresponda al tipo de mercancía importada. Se observa la recaudación de manera independiente de cada uno de los impuestos en la recaudación total, en los años del periodo de estudio.

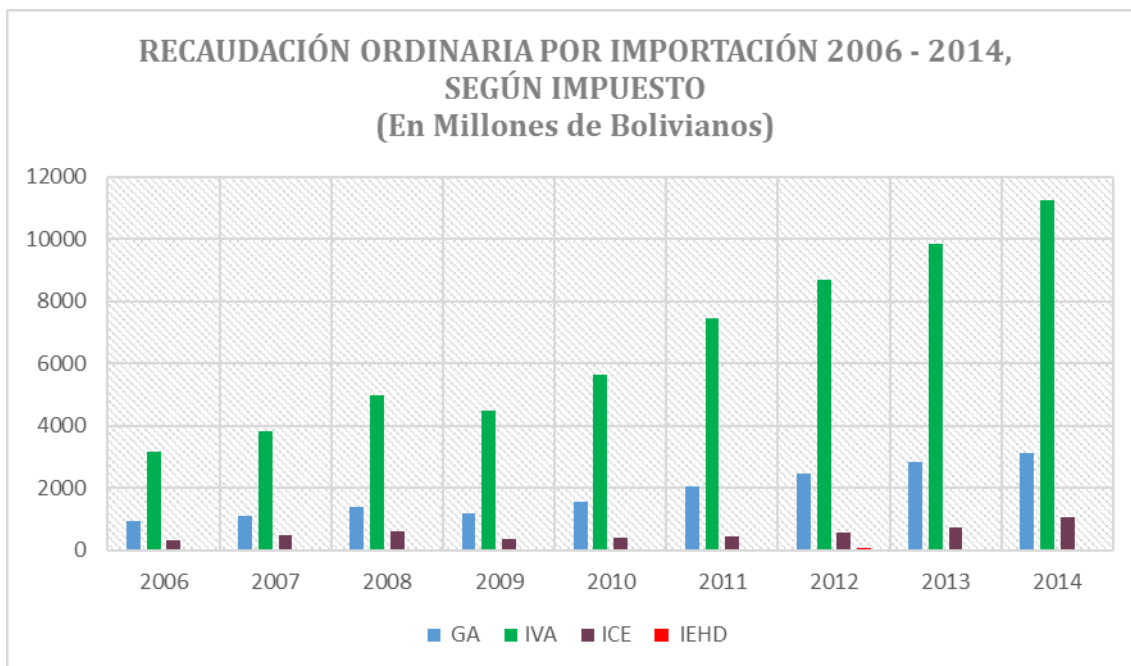


GRAFICO N°4. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

El impuesto con mayor participación en las recaudaciones es el Impuesto al Valor Agregado (IVA), que presenta esa recaudación por que se grava en toda la mercancía que ingresa al país, a diferencia de los restantes impuestos. Se observa un notorio incremento de la recaudación del 2014, respecto a la del 2006, llegando a recaudar casi 12000 millones de bolivianos el 2014. El siguiente impuesto en importancia en la recaudación es el Gravamen Arancelario (GA) que a diferencia del IVA, no se grava en el 100% de la mercancía importada. De todas formas como se mostró anteriormente existen disposiciones que incrementaron el porcentaje del impuesto el año 2012 lo que permitió que creciera el monto de recaudación. También respecto al 2006, el GA presenta un notable incremento en su recaudación, culminando el 2014 con casi 4000 millones de bolivianos recaudados. Los impuestos restantes (ICE e IEHD) son impuestos que se gravan a mercaderías específicas, y es por esto que su recaudación es notablemente más baja.

Para una mejor comprensión de lo visto anteriormente es necesario un pequeño desglose de los impuestos mencionados. Entonces decimos que:

Gravamen Arancelario (GA): Es parte del tributo aduanero que grava a la importación o exportación de mercancías.²⁰

Para entender mejor este concepto se debe tener conocimiento del significado de los términos:

Gravamen: Derecho, emolumento, tributo o contribución o tasa que se fija y exige a las importaciones de mercancías a un país. Aplicase en las negociaciones comerciales internacionales, para referirse de manera general a los derechos aduaneros y cualquier otro recargo de efecto equivalente, sea de carácter fiscal, monetario o cambiario u otro, que incida sobre las importaciones y exportaciones.²¹

Impuesto al Valor Agregado (IVA): Es el Impuesto al Valor Agregado que se paga por todas las ventas de bienes, por los contratos de obras, por los contratos de prestación de servicios y por las importaciones realizadas.²²

Observamos que Valor Agregado es el valor adicional que adquieren los bienes o servicios al ser transformados durante el proceso productivo. En otras palabras, el valor económico que un determinado proceso productivo añade a las materias primas utilizadas en la producción.²³

Impuesto al Consumo Específico (ICE): Está dirigido a fabricantes importadores que comercialicen y distribuyan al por mayor: cigarrillos y tabaco, bebidas

²⁰ "Gravamen Arancelario". Glosario de Términos Aduaneros, Comercio Exterior y Términos Marítimo Portuarios, CAINCO 2015

²¹ "Gravamen". Glosario de Términos Aduaneros, Comercio Exterior y Términos Marítimo Portuarios, CAINCO 2015

²² "Impuesto al Valor Agregado". Impuestos en facilito, Impuestos Nacionales Bolivia, ver: <http://www.impuestos.gob.bo/culturatributaria/index.php/impuestos-en-facilito/principales-impuestos> visto 19 diciembre de 2016

²³ "Impuesto al Valor Agregado". Impuestos en facilito, Impuestos Nacionales Bolivia, ver: <http://www.impuestos.gob.bo/culturatributaria/index.php/impuestos-en-facilito/principales-impuestos> visto 19 diciembre de 2016

refrescantes, cerveza, bebidas alcohólicas y alcohol potable. Se trata de ventas en el mercado interno e importaciones definitivas de bienes para el consumo final.²⁴

Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados (IEHD): Se aplica a personas naturales o jurídicas que importen y comercialicen: gasolina especial, gasolina premium, gasolina de aviación, gasolina natural, gasolina blanca, diesel oil nacional, diésel oil importado, diesel oil de gas natural, jet fuel internacional, jet fuel nacional, fuel oil, aceite automotriz industrial, grasas lubricantes y gas natural comprimido.²⁵

Una vez aclarados los conceptos, observamos la variación porcentual en relación a los años del periodo de estudio tomando como punto de partida del año 2006 mediante el siguiente gráfico:

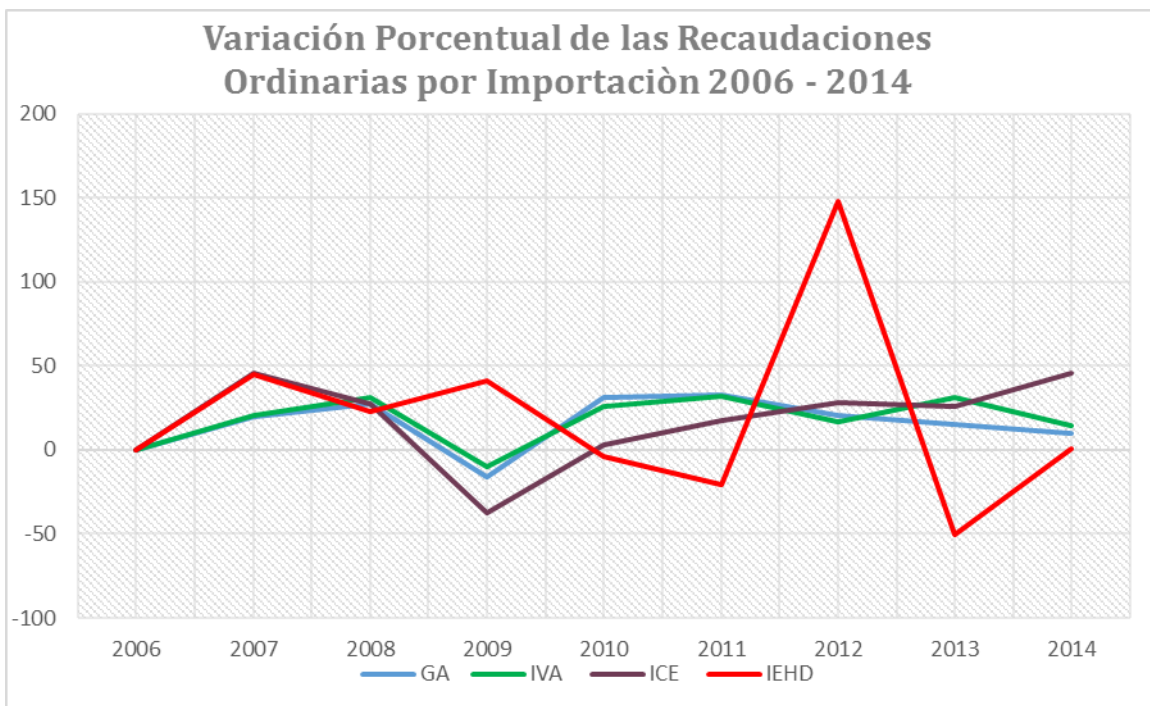


GRAFICO Nº 5. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

²⁴ "Impuesto a los Consumos Específicos". Glosario Impuestos Nacionales Bolivia, ver: http://impuestos.gob.bo/index.php?option=com_content&view=article&id=910:impuesto-a-los-consumos-especificos&catid=207 visto 19 de diciembre de 2016

²⁵ "Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados". Glosario Impuestos Nacionales Bolivia, ver: http://www.impuestos.gob.bo/index.php?option=com_content&view=article&id=909:14-06-2012-monitoreo-de-prensa-no-378&catid=166:monitoreoprensa visto 19 de diciembre de 2016

En este gráfico podemos observar, el descenso que sufrió la recaudación del ICE en el año 2009 en relación a los demás años, y la abrumadora subida que hubo en la recaudación en el año 2012 en el IEHD, que es porcentualmente la subida más notoria de todos los impuestos en el periodo analizado.

3.2.2 METODOLOGÍAS DE ESTIMACIÓN: BALANZA DE PAGOS

Es el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período. El saldo de la misma es la diferencia entre exportaciones e importaciones, es positiva cuando el valor de las importaciones es inferior al de las exportaciones, y negativa cuando el valor de las exportaciones es menor que el de las importaciones.²⁶

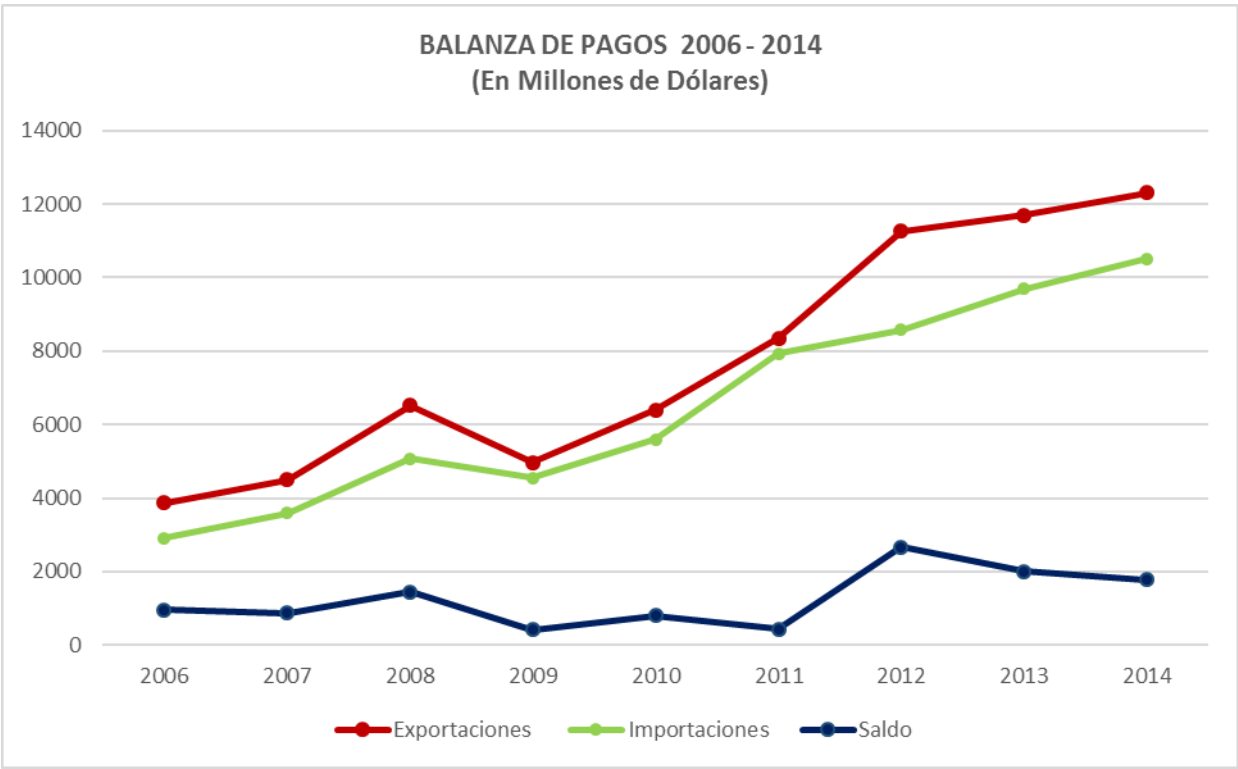


GRAFICO N° 6. Elaboración propia en base a boletines proporcionados por el Banco Central de Bolivia, boletines N°350; N°364 y N°367.

²⁶ "Balanza Comercial". Instituto de promoción de exportaciones e inversiones, ver: <http://www.proecuador.gob.ec/glossary/balanza-comercial/>

Observamos que la balanza de pagos se mantiene positiva a lo largo del periodo. Del año 2006 al año 2011 el comportamiento de las importaciones y exportaciones es muy parejo, sin embargo el año 2008 se observa una caída notable de las exportaciones que coinciden con el bajón en los precios internacionales de los hidrocarburos. En cambio el año 2012 el nivel de exportaciones sufre un notable incremento que se mantiene los siguientes dos años. Este incremento no implica un aumento en nuestros volúmenes de exportación, sino que más bien a que nos vimos favorecidos por la subida de precios internacionales de los hidrocarburos, que una vez más coinciden esta vez de manera favorable con el comportamiento de las exportaciones.

3.2.3 METODOLOGÍAS DE ESTIMACIÓN: ESTRUCTURA DE LAS IMPORTACIONES

Las importaciones están compuestas por tres grandes grupos según el uso o destino económico de la mercadería importada, estos son:

Bienes de uso:

- 1) Bienes de uso duradero
- 2) Bienes de Uso no Duradero

Materias Primas y Productos Intermedios:

- | | |
|----|---|
| 1) | Combustibles, lubricantes y productos conexos |
| 2) | Materias primas y productos intermedios para la agricultura |
| 3) | Materias primas y productos intermedios para la industria |
| 4) | Materiales de construcción |
| 5) | Partes y accesorios de equipos de transporte |

Bienes de Capital:

- 1) Bienes de capital para la agricultura
- 2) Bienes de capital para la industria
- 3) Equipo de transporte

El comportamiento de las importaciones según su uso o destino económico en el periodo de estudio se observa en el gráfico a continuación:

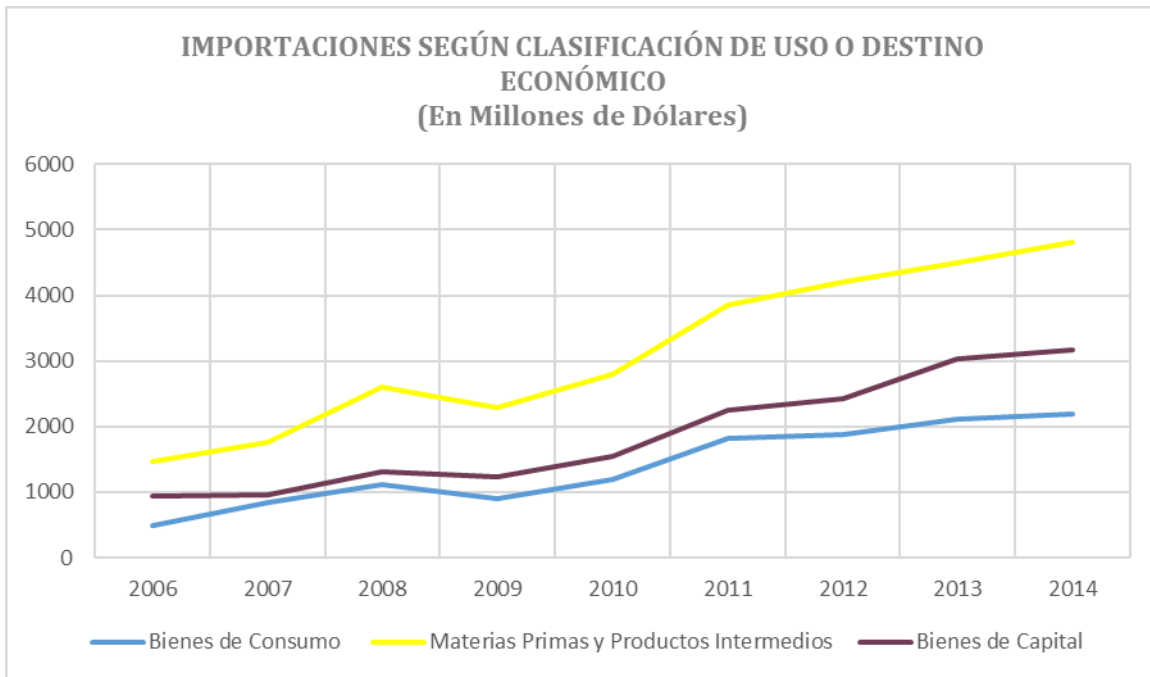


GRAFICO Nº 7. Fuente: Elaboración propia en base a los datos proporcionados por las Memorias de la Economía Boliviana del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Años 2010 y 2015

Se evidencia como las Materias Primas y Productos Intermedios son las que representan la mayor parte de la recaudación en el periodo, en cambio de manera extraña los Bienes de Consumo son los que menos recaudación registran a lo largo del periodo. Este dato llama mucho la atención en vista de que Bolivia no es un país con una industria muy consolidada, que produzca bienes de consumo o productos finales, es más, se vio en gráficos anteriores como nuestro nivel de exportación depende casi en su totalidad de la exportación de hidrocarburos y materias primas. Entonces, como se puede entender que los Bienes de Consumo, representen volúmenes mínimos de recaudación a lo largo del periodo. Es precisamente ahí donde nos damos cuenta el papel que juega el contrabando en desmedro de la economía nacional, porque cualquier ciudadano de a pie puede

darse cuenta de las abrumadoras cantidades de productos de línea blanca y línea negra además de otros variados (bienes de consumo) que invaden nuestros mercados, representan un mayor porcentaje que cualquier producto intermedio y materia prima que pueda ingresar al país, pero se pueden comprobar en estos datos oficiales, que éstos no se encuentran registrados como importaciones formales, por tanto, se deduce de manera automática que toda esa mercancía ha ingresado a territorio nacional por la vía ilegal, es decir, del contrabando.

3.2.4 METODOLOGÍAS DE ESTIMACIÓN: UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y ZONAS FRANCAS

Una Zona Franca está definida como el área de terreno de una nación, físicamente delimitada y sujeta a un régimen fiscal y aduanero especial. Dicho territorio, está dedicado a la producción y comercialización de bienes para la exportación, así como a la prestación de servicios vinculados con el comercio internacional

La Ley General de Aduanas, sostiene definir la zona franca como:

“Una parte del territorio de un Estado en el que las mercancías allí introducidas, se considerarán generalmente como si no estuviesen en el territorio aduanero, en lo que respecta a los tributos aduaneros a la importación.”

Ley N° 1990, Glosario de términos y definiciones aplicables

El (Instituto Boliviano de Comercio Exterior, 2006) señala que las zonas francas no han llegado a cumplir su propósito inicial de establecimiento en el territorio nacional, que consistía en desarrollar zonas deprimidas en las cuales se pudieran construir accesos hacia los principales centros de consumo del país y con ello generar nuevas economías de aglomeración y empleo. En las principales ciudades del país se cuenta con más de una zona franca cuya competencia con los almacenes de depósito concesionados se hace cada vez más evidente, pero

no en favor del operador de comercio, sino, solo un incentivo a la complicación de trámites y procedimientos en sus administraciones aduaneras.

Zonas Francas Comerciales en Bolivia:

1	Zona Franca Cial. El Alto
2	Zona Franca Cial. Desaguadero
3	Zona Franca Cial. Cobija
4	Zona Franca Cial. Guayaramerin
5	Zona Franca Cial. Patacamaya
6	Zona Franca Cial. Oruro
7	Zona Franca Cial. Villazón
8	Zona Franca Cial. Cochabamba
9	Zona Franca Cial. Santa Cruz
10	Zona Franca Cial. Puerto Suarez
11	Zona Franca Cial. Puerto Aguirre
12	Zona Franca Cial. San Matías
13	Zona Franca Cial. Winner
14	Zona Franca Cial. Yacuiba

TABLA N° 1 Elaboración Propia, en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

Zonas Francas Industriales en Bolivia:

1	Zona Franca Ind. El Alto
2	Zona Franca Ind. Patacamaya
3	Zona Franca Ind. Oruro
4	Zona Franca Ind. Cochabamba
5	Zona Franca Ind. Puerto Suarez
6	Zona Franca Ind. Winner
7	Zona Franca Ind. Santa Cruz

TABLA N° 2 Elaboración propia en base a datos proporcionados por La Aduana Nacional de Bolivia

La posición geográfica de Bolivia colindante con cinco Estados: Argentina, Brasil, Chile, Perú y Paraguay, y las extensas fronteras que sobrepasan los 6.000

kilómetros unida a una red de carreteras, ferrocarriles y puertos fluviales, han dado lugar al establecimiento de rutas de contrabando en las siguientes regiones fronterizas (Gómez, 2012)

Frontera con Chile: Charaña, Pisiga, Sabaya, Ollagüe, Hito Cajones.

Frontera con Argentina: Villazón, Bermejo, Yacuiba.

Frontera con Paraguay: Ibibobo, Hito Villazón.

Frontera con Brasil: Puerto Quijarro, San Matías, San Vicente, Guayaramerín y Cobija.

Frontera con Perú: Desaguadero y Guaqui.

Las mercancías que son introducidas a territorio boliviano son transportadas desde las regiones citadas a través de la red caminera vecinal y secundaria hasta llegar a poblaciones como Viacha en La Paz; Oruro; Uyuni en Potosí; Yacuiba en Tarija; Puerto Suárez y San Ignacio de Velasco en Santa Cruz; Trinidad en el Beni y Puerto Villarroel en Cochabamba, poblaciones que cuentan con galpones para el depósito y acondicionamiento para luego ser transportadas en forma segura a los mercados de consumo en el interior del país. (Gómez, 2012)

Durante el trayecto, contrabandistas y transportistas gozan de la protección de lugareños, para evadir los controles aduaneros, ya sea proporcionándoles información acerca de la presencia de la Unidad de Control Operativo Aduanero (COA) o en otros casos como refugios transitorios para sus vehículos (Gómez, 2012).

Desde los principales centros de acopio del contrabando, generalmente ubicados en las poblaciones intermedias de Viacha, Uyuni, San Ignacio de Velasco, Puerto Villarroel, Villamontes y otros, las mercancías son transportadas hasta los principales centros de consumo y de distribución.

Desde donde son rápidamente distribuidas en distintos depósitos o son repartidas entre los comerciantes minoristas para acogerse a lo que la Ley denomina Zona

Secundaria, donde la Aduana no interviene, dado su carácter de almacén minorista (Gómez, 2012).

Existe también una organización para el contrabando por vías ferroviarias, aéreas y fluviales en este caso existe un servicio door to door donde el propietario de la mercadería entrega ésta en el país de origen a un intermediario que posee los contactos necesarios para introducirla en forma segura hasta su destino final; este sistema obviamente requiere de la complicidad funcionaria de las autoridades encargadas del control, que aún persiste. En algunos casos se trata de contrabando puro, pero en la mayoría de los casos se amparan en la subfacturación de los productos.

Para el contrabando es común la utilización del argumento de mercaderías en tránsito hacia otros países limítrofes o tránsito hacia las aduanas interiores del país, especialmente aquellas que tienen origen en las zonas francas de Chile y Perú.

De esta forma la mercadería es introducida a territorio nacional sin completar su tránsito hasta el destino final declarado; a esta modalidad se la tiene registrada como tránsito no arribado. (Gómez, 2012)

3.2.4.1 RECAUDACIÓN POR IMPORTACIÓN: AMBITO GEOGRÁFICO

Es aquella que es cuantificada a partir de la agregación de la recaudación obtenida según aduana de pago, la cual no considera la residencia del importador. Los dominios de las agregaciones pueden ser los departamentos, Gerencias Regionales y tipo de Administración Aduanera, que obedecen al ámbito administrativo de la Aduana Nacional de Bolivia.²⁷

²⁷ "Recaudación por ámbito geográfico", Boletín Estadístico, Diciembre 2006 – 2014, ver: <http://aduana.gob.bo/aduana7/content/bolet%C3%ADn-de-recaudaciones-0> visto diciembre de 2016

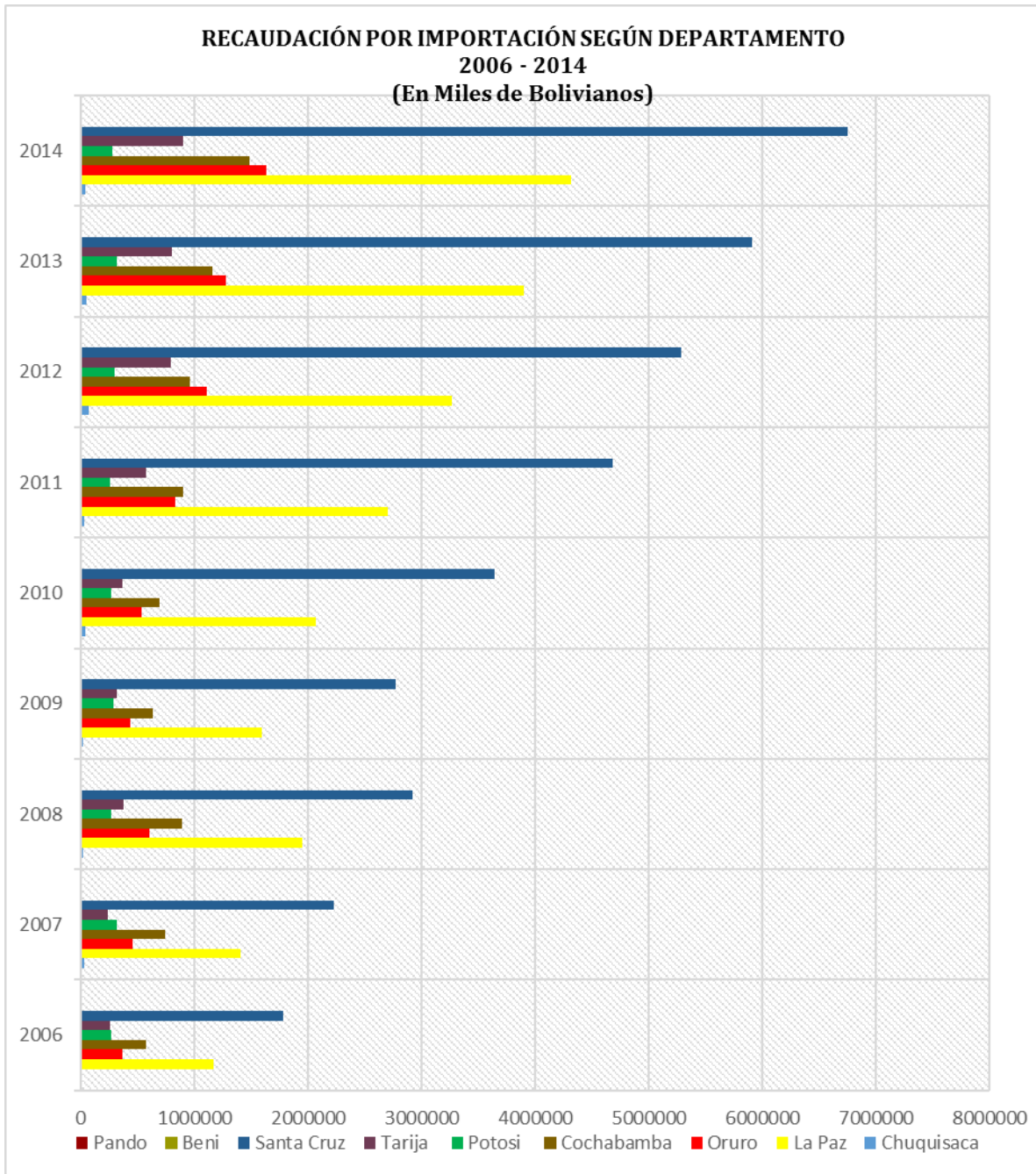


GRAFICO N° 8. Fuente: Elaboración propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

Se evidencia que los departamentos con mayor recaudación por concepto de importación son Santa Cruz (que es el que mayores niveles de recaudación obtiene a lo largo del periodo de estudio) La Paz, Oruro y Cochabamba, con recaudaciones muy por encima de los demás departamentos. En cambio, los

departamentos de Pando y Beni, son los que menos recaudaciones registran a lo largo del periodo. Este es un dato muy alarmante si tomamos en cuenta que ambos departamentos son fronterizos con Brasil, y que Cobija y Guayaramerin (Gómez, 2012) son dos zonas fronterizas donde se han registrado altos niveles de ingreso de contrabando al país.

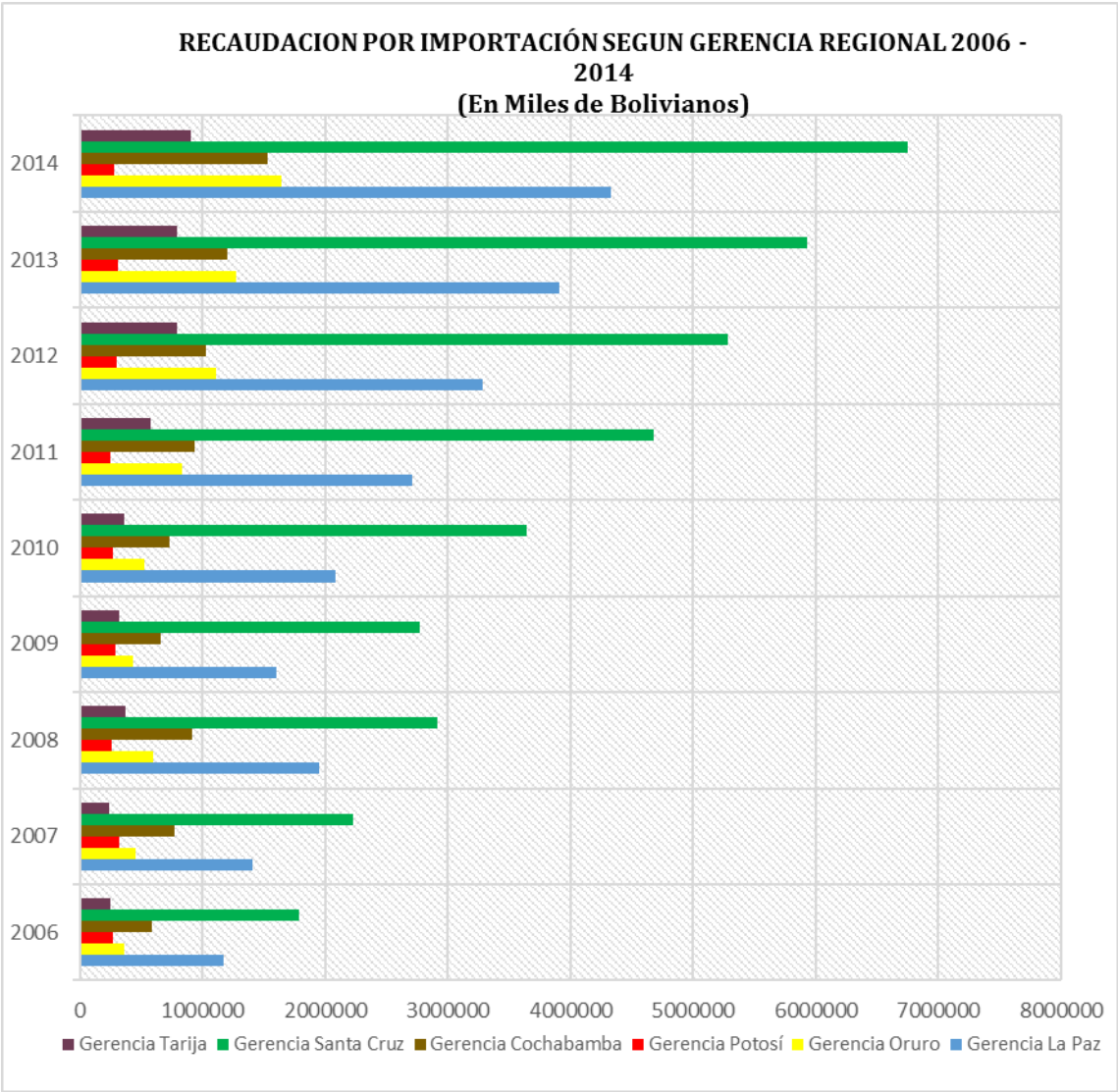


GRAFICO Nº 9. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

Al igual que en el anterior gráfico, es Santa Cruz la gerencia regional que registra mayor recaudación por concepto de importación, seguida de La Paz, Oruro y Cochabamba. Una de las razones por las que se puede dar esta figura es el tamaño de las gerencias regionales, y las administraciones aduaneras que tienen

a su cargo, pero el lado preocupante son las bajas recaudaciones de las gerencias regionales de Tarija y Potosí si tomamos en cuenta como se mencionó antes zonas geográficas muy vulnerables y donde existen rutas de contrabando consolidadas son: Villazón, en caso de Potosí Bermejo, Yacuiba Ibibobo, en Tarija e Hito Villazón (Gómez, 2012) que es la frontera con Paraguay, donde en varias ocasiones se ha reclamado la falta de presencia del estado por parte de los comunarios y F.F.A.A.²⁸

Para entender el gráfico anterior es necesario explicar la existencia de seis gerencias regionales en nuestro país, las cuales se encuentran a cargo del control, de la planificación y de la dirección de las actividades de las unidades operativas que están bajo su dependencia.

La Gerencia Regional La Paz, tiene a su cargo las siguientes administraciones de Aduana: Interior La Paz; Aeropuerto El Alto; Zona Franca Comercial El Alto; Charaña; Zona Franca Industrial El Alto; Guayaramerin; Desaguadero Zona Franca Comercial Desaguadero; Interior Cobija; Zona Franca Comercial Cobija; Postal La Paz; Zona Franca Comercial Guayaramerin; Zona Franca Industrial Patacamaya; Zona Franca Comercial Patacamaya.

La Gerencia regional Oruro, está a cargo de las siguientes administraciones de Aduana: Interior Oruro; Zona Franca Comercial Oruro; Zona Franca Industrial Oruro; Tambo Quemado; Pisiga.

La Gerencia Regional Potosí, tiene a su cargo las siguientes administraciones de Aduana: Interior Potosí; Avaroa; Apacheta; Villazón; Zona Franca Comercial Villazón.

La Gerencia Regional Cochabamba, está a cargo de las siguientes administraciones de Aduana: Interior Cochabamba; Zona Franca Comercial

²⁸ Ver: http://correodelsur.com/local/20170704_hace-falta-la-presencia-del-estado-en-el-hito-villazon.html
"Correo del Sur", visto: diciembre de 2016

Cochabamba; Zona Franca Industrial Cochabamba; Aeropuerto Cochabamba; Interior Sucre; Postal Cochabamba.

La Gerencia Regional Santa Cruz, tiene a su cargo las siguientes administraciones de Aduana: Interior Santa Cruz; Zona Franca Comercial Santa Cruz Aeropuerto Viru – Viru; Zona Franca Comercial Puerto Suarez; Zona Franca Industrial Puerto Suarez; Puerto Suarez; Arroyo Concepción Zona Franca Comercial Puerto Aguirre; San Matías; Zona Franca Comercial San Matías; Postal Santa Cruz; Zona Franca Comercial Winner; Zona Franca Industrial Winner; Zona Franca Industrial Santa Cruz.

La Gerencia Regional Tarija, está a cargo de las siguientes administraciones de Aduana: Yacuiba; Interior Tarija; Bermejo Zona Franca Cial. Yacuiba Villamontes.

Como podemos observar, existen administraciones aduaneras en puntos estratégicos de todos los departamentos del país, pero es necesario observar si la eficiencia en el control del ingreso de mercancías está reflejada en la participación de estas administraciones aduaneras en las recaudaciones por concepto de importación.

A continuación se observa la participación porcentual de recaudación de todas las administraciones de aduana en el país, iniciando el año 2006 y culminando el 2014, para poder advertir lo antes mencionado.

**PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR
IMPORTACION SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA, AÑO 2006**

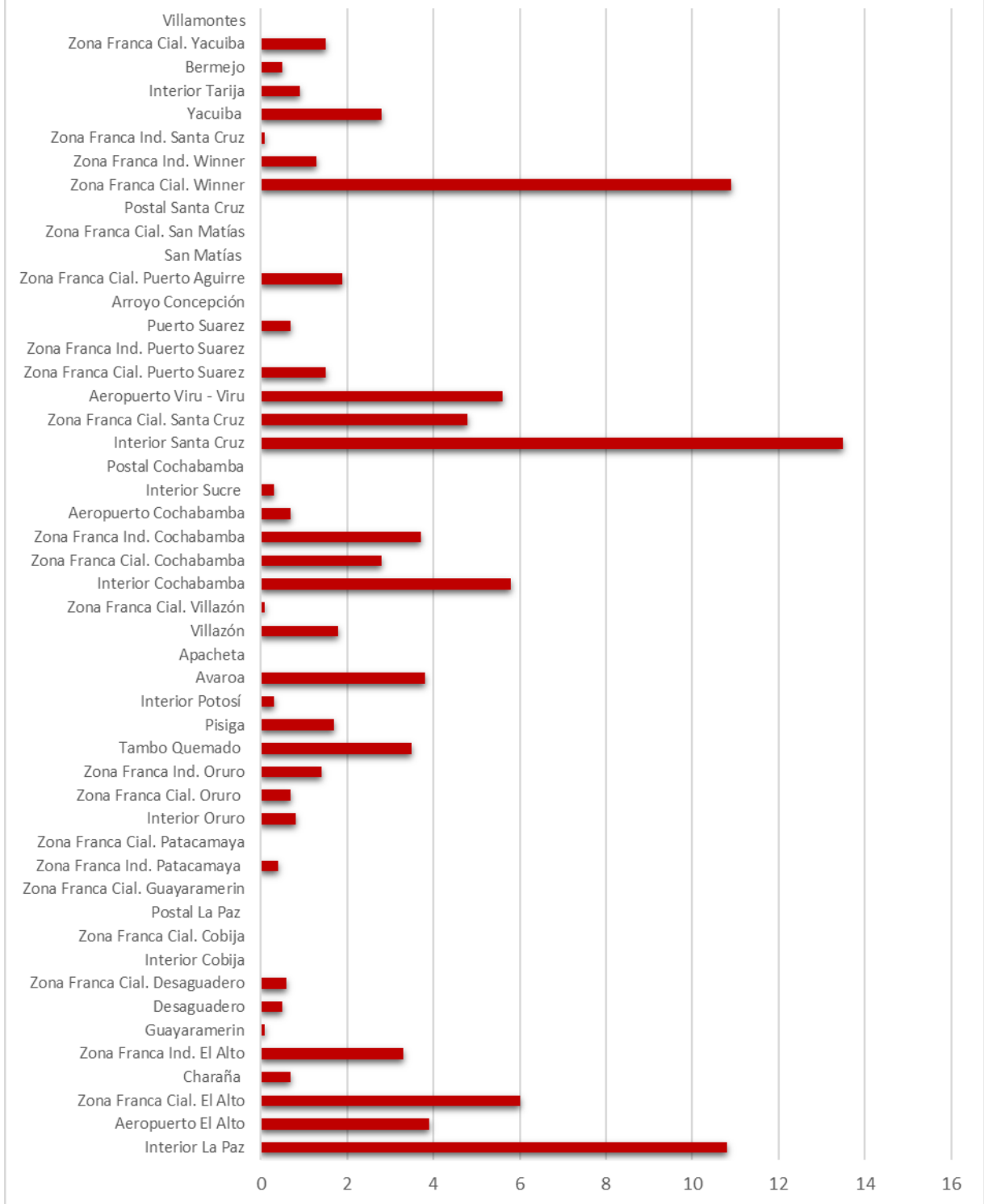


GRAFICO Nº 10. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

**PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN
SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA, AÑO 2007**

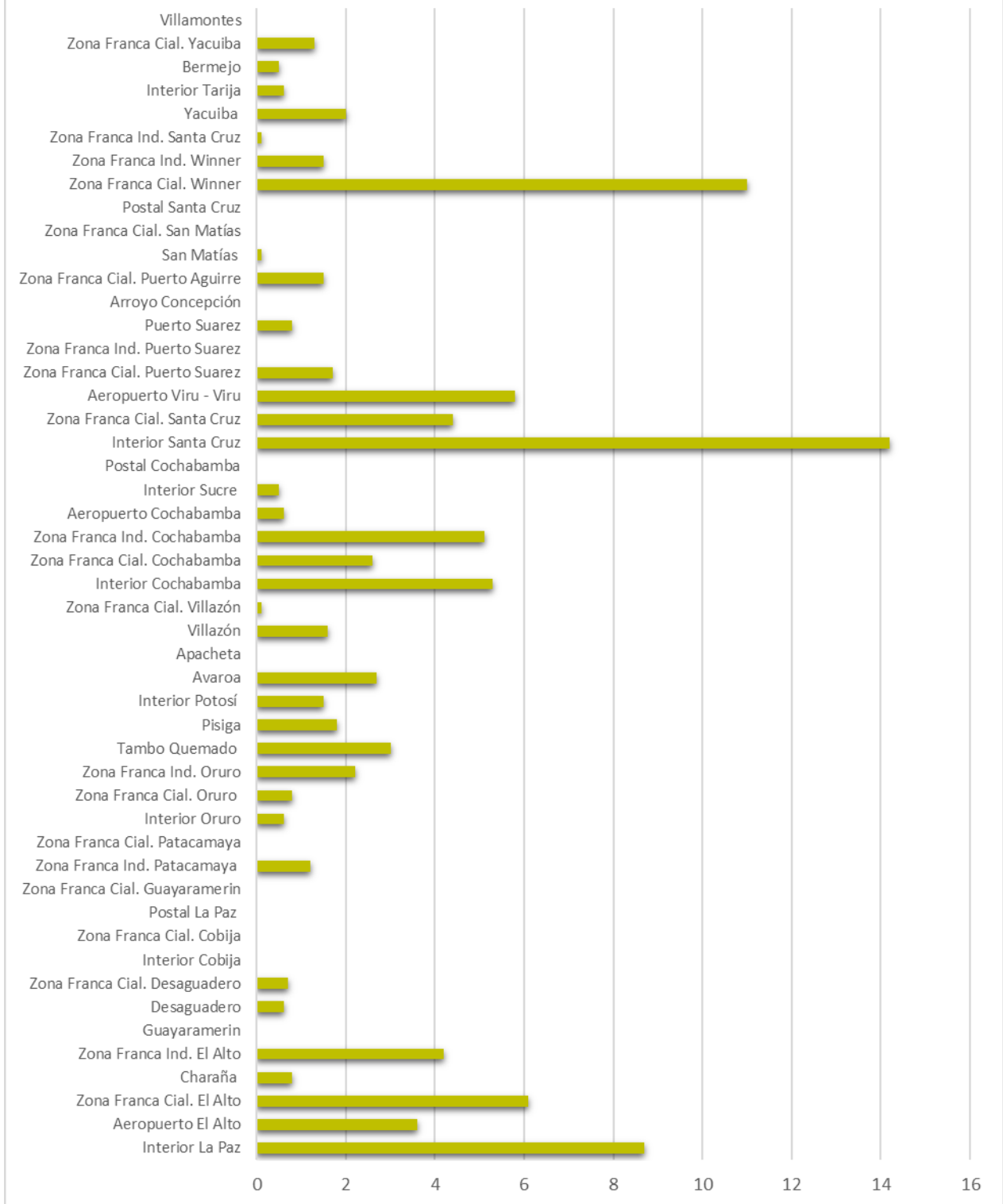


GRAFICO Nº 11. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

**PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR
IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA, AÑO 2008**

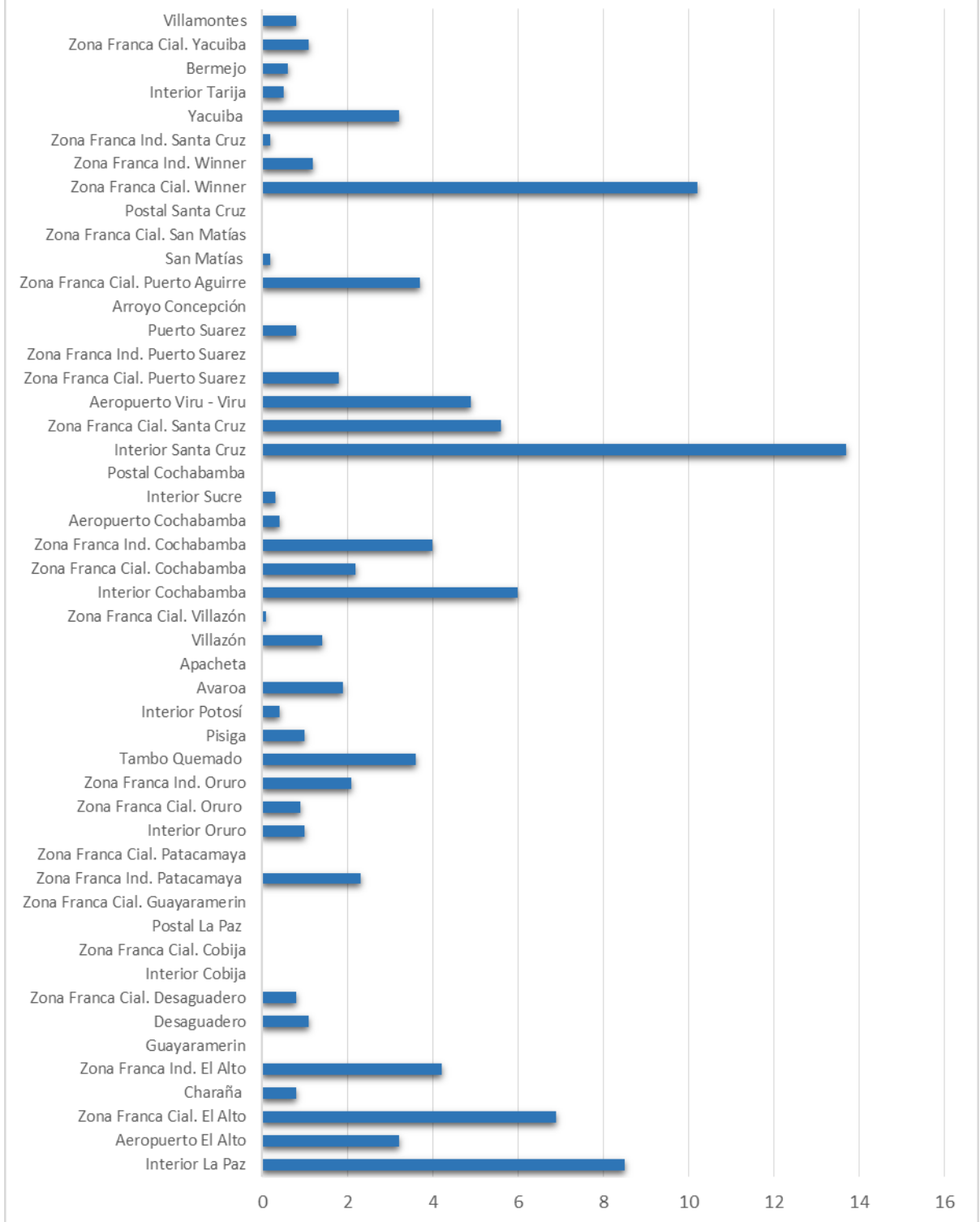


GRAFICO Nº 12. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA, AÑO 2009

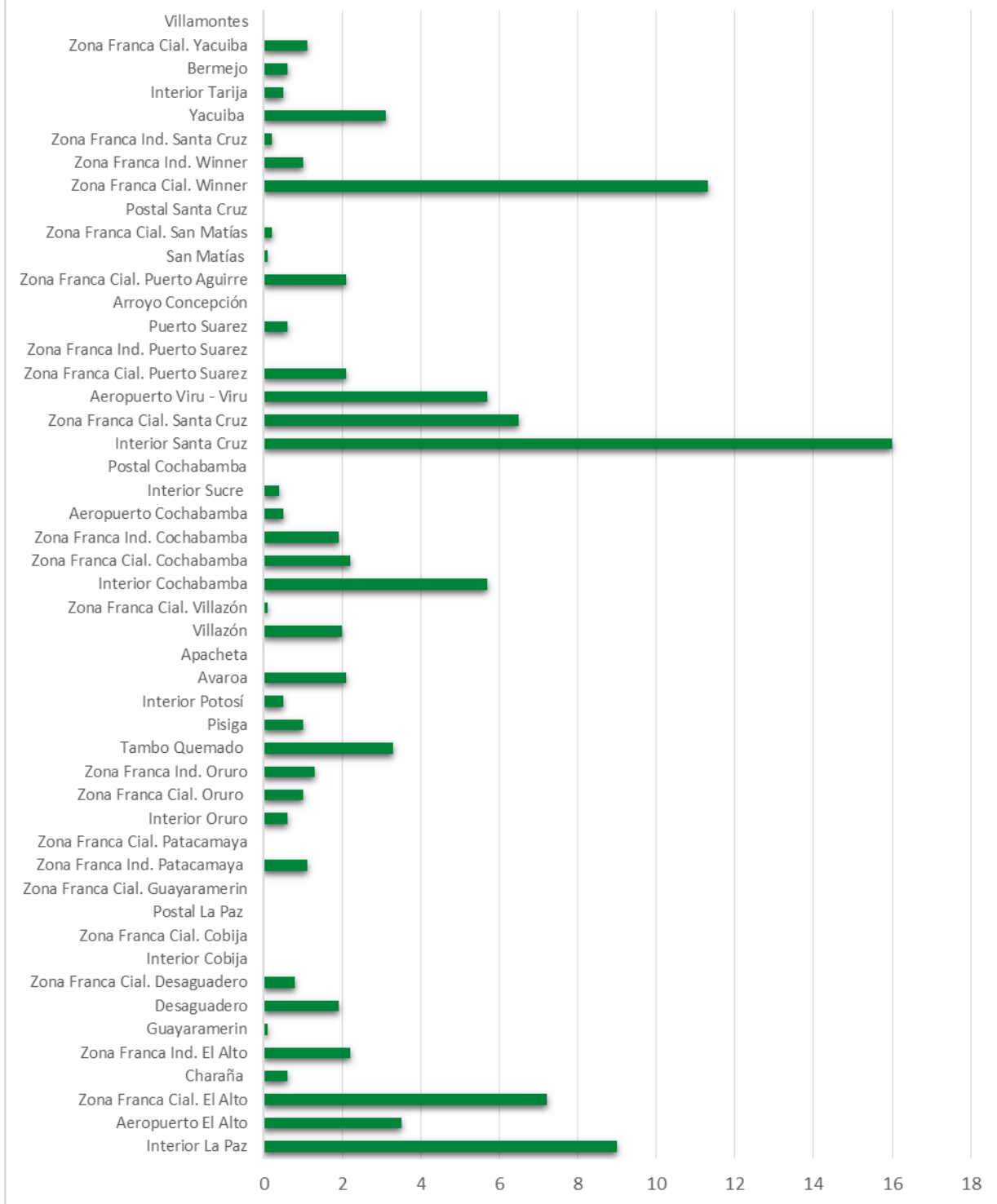


GRAFICO Nº 13. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

**PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR
IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA, AÑO 2010**

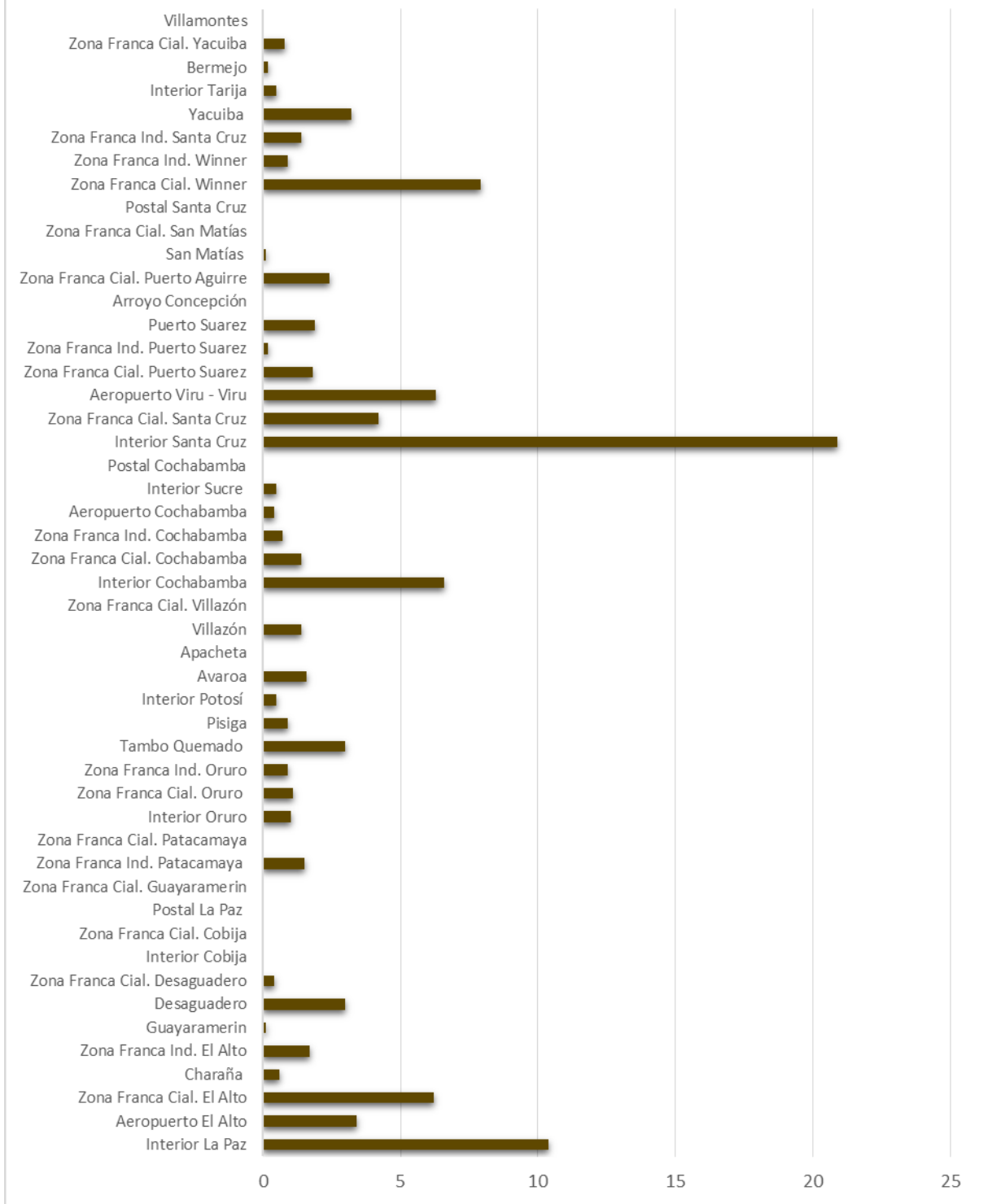


GRAFICO N° 14. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA, AÑO 2011

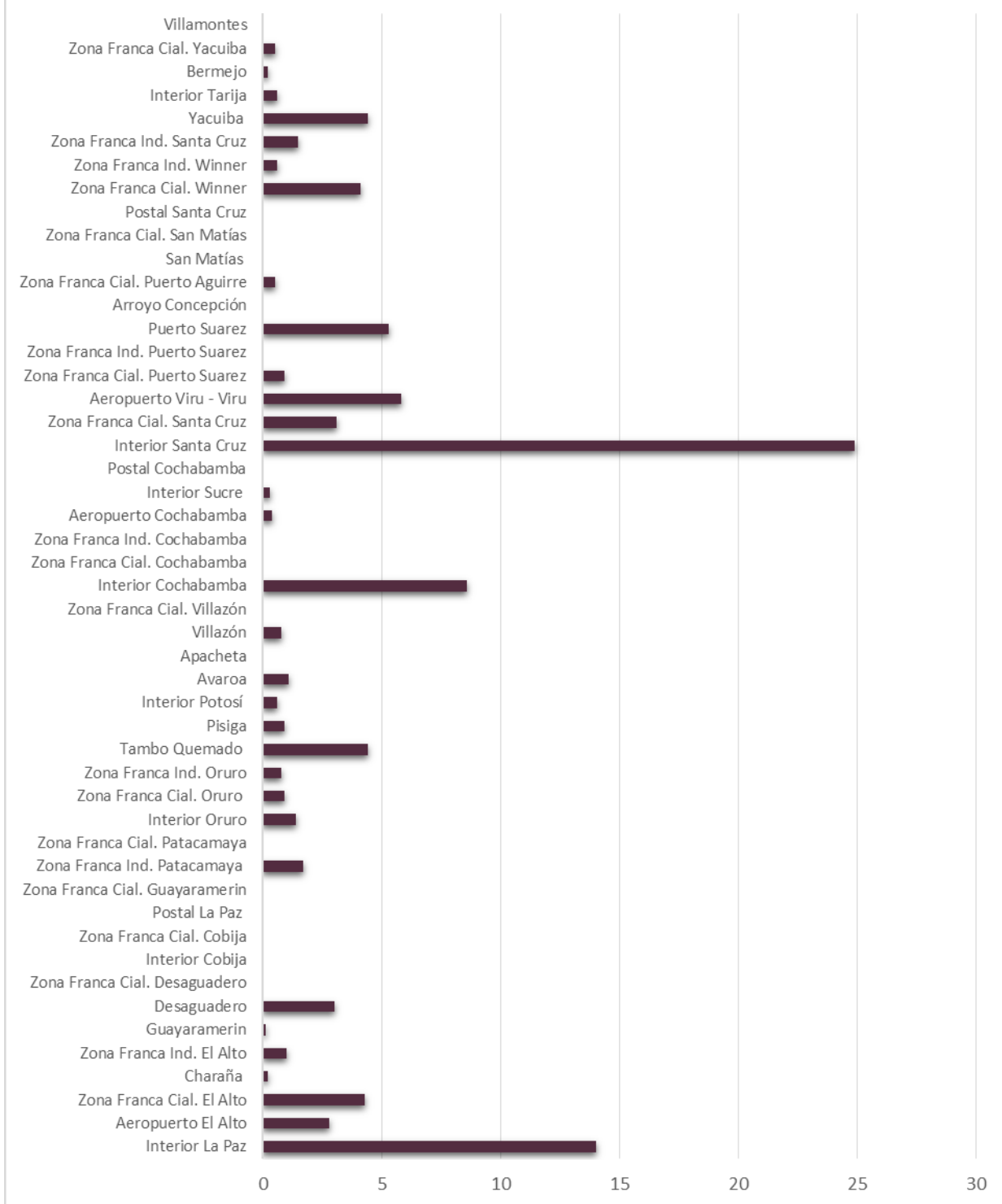


GRAFICO Nº 15. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGUN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA, AÑO 2012

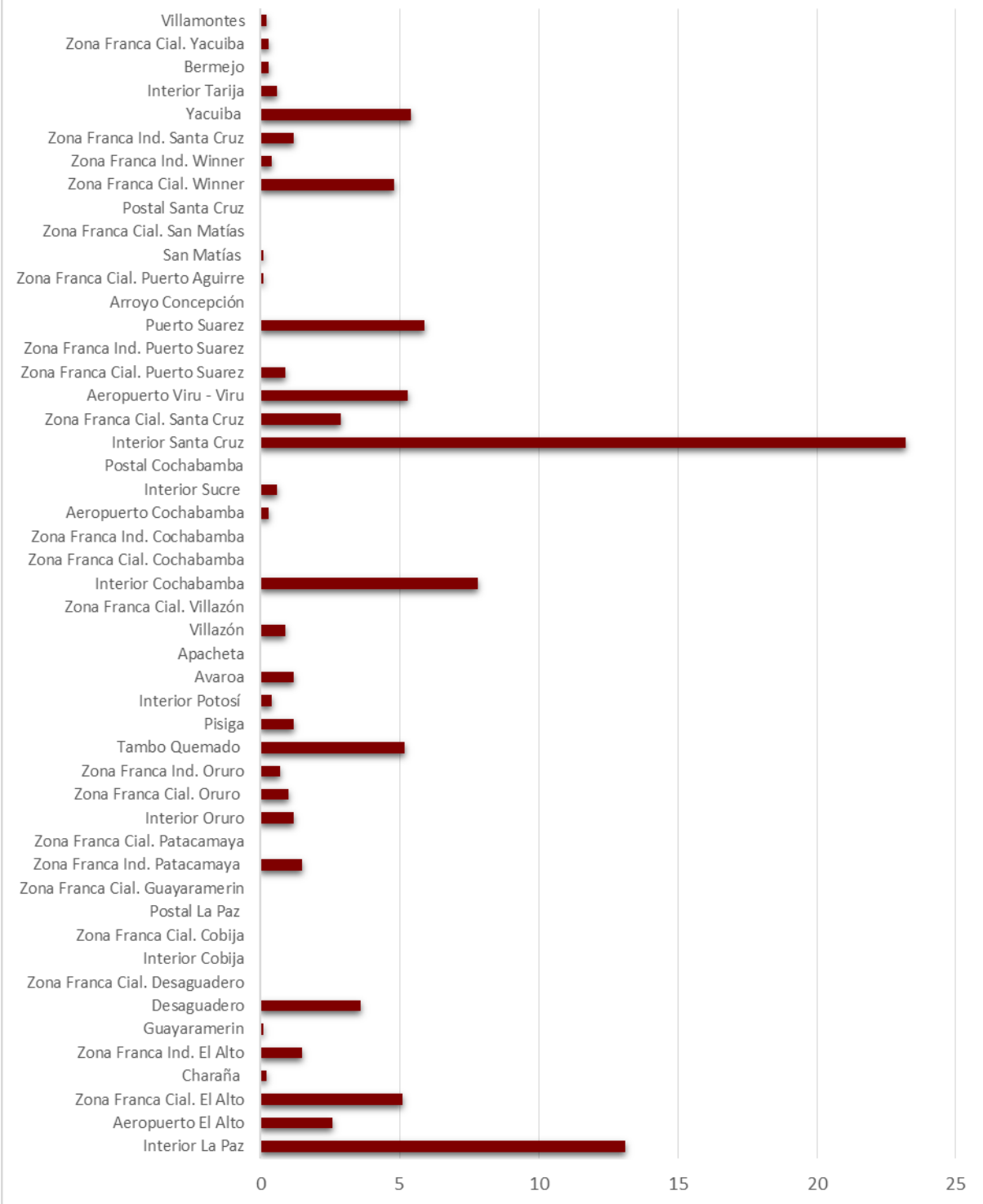


GRAFICO Nº 16. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA, AÑO 2013

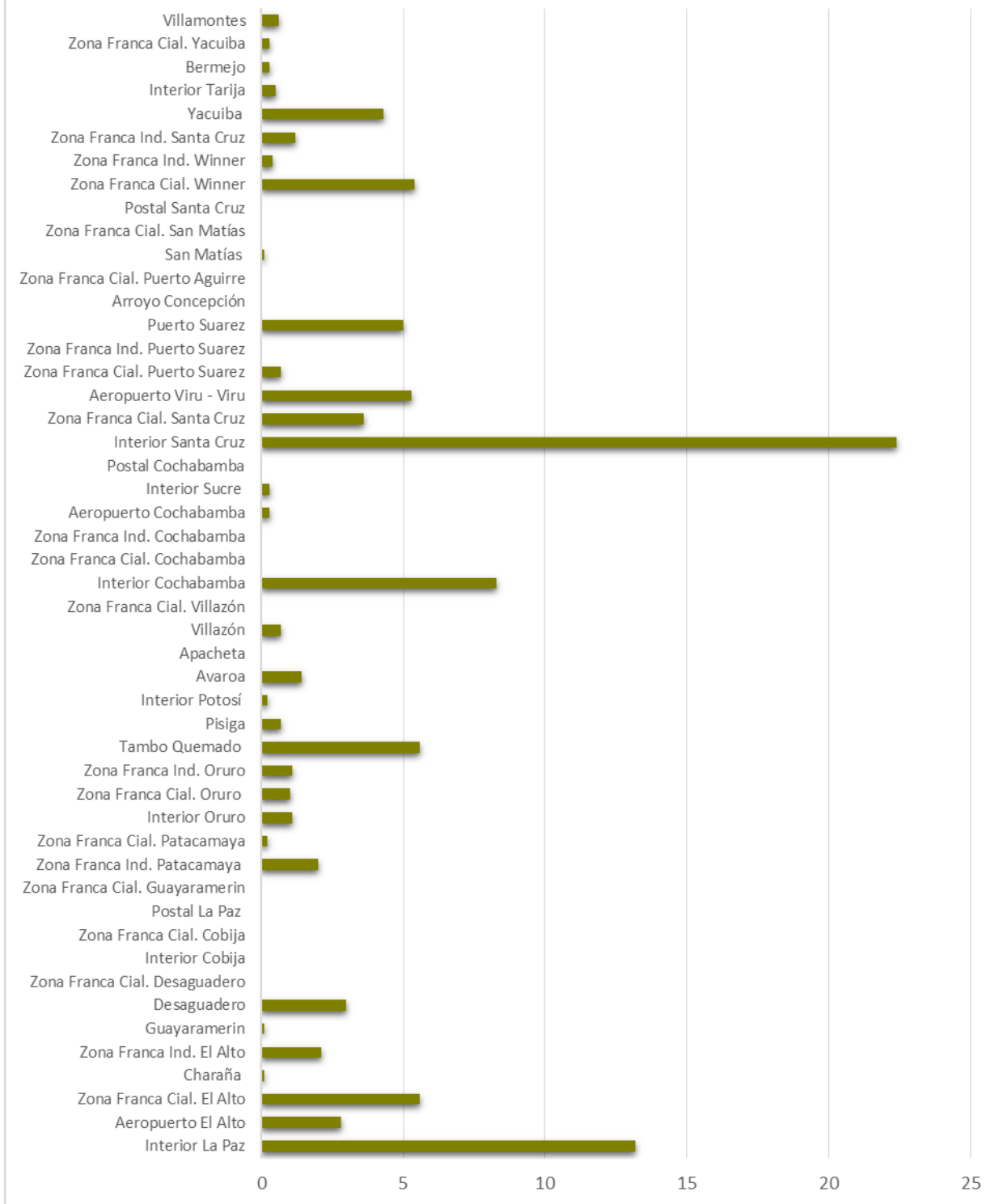


GRAFICO Nº 17. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

PARTICIPACIÓN PORCENTUAL EN LAS RECAUDACIONES POR IMPORTACIÓN SEGÚN ADMINISTRACIÓN DE ADUANA AÑO 2014

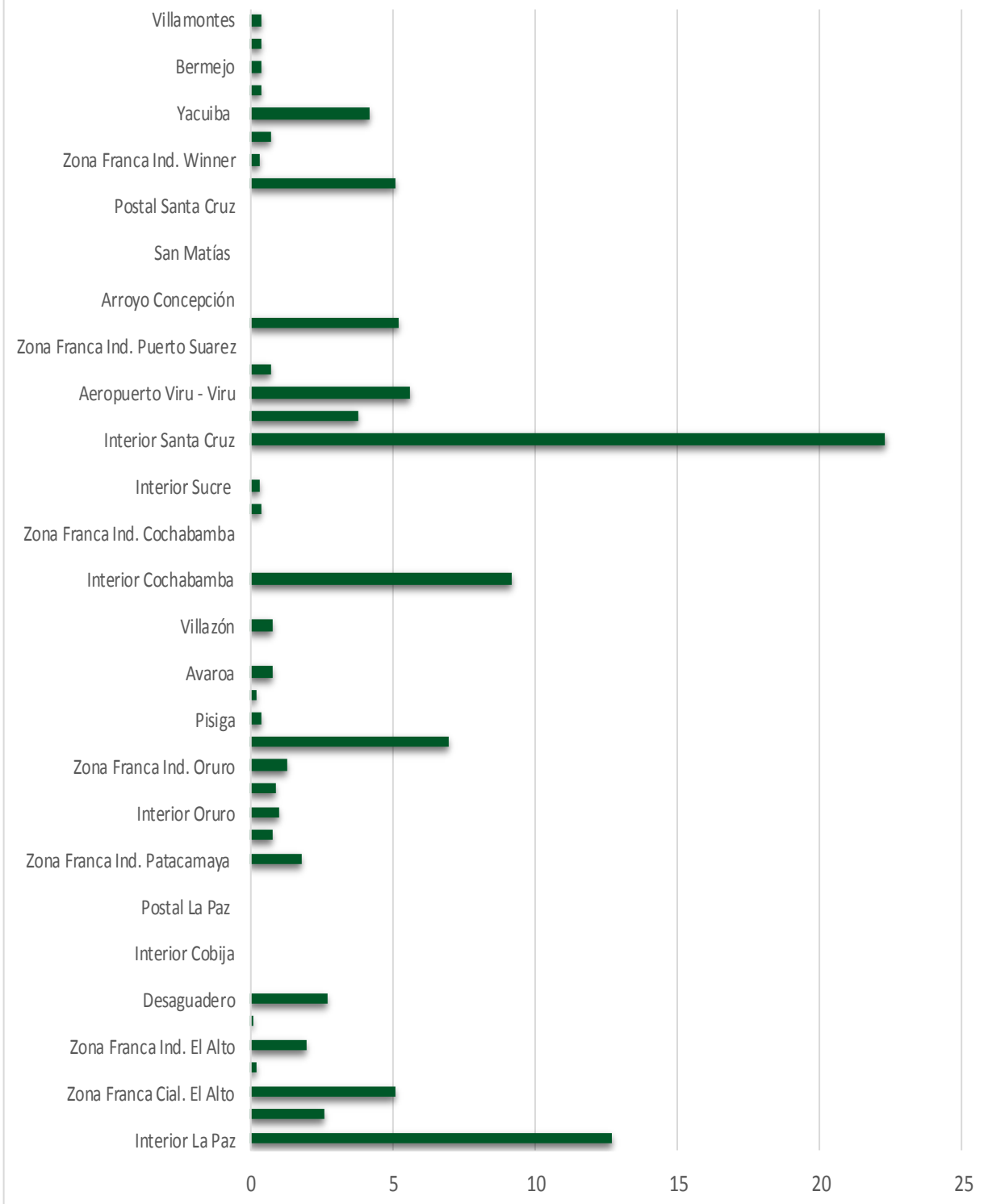


GRAFICO N° 18. Elaboración propia en base a los datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

Llama la atención que la mayor parte de la recaudación la registran las Administraciones de Aduana Interior Santa Cruz, e Interior La Paz. Hasta el año 2009, también se observa una participación importante en la recaudación en la Zona Franca Comercial Winner, pero a partir del 2010, esta es superada por la aduana Interior Santa Cruz.

Es preocupante observar los mínimos porcentajes de recaudación de las Aduanas que se encuentran en frontera, ya que estos datos nos reflejan claramente, como los puntos más importantes de control, por donde ingresa la mercadería de contrabando son también los más vulnerables, puesto que el nivel de recaudación de las Aduanas Interiores es tan alto, la lógica nos lleva una vez más a comprobar lo que menciona el estudio “La estructura y los Efectos del Contrabando en Bolivia” cuando nos habla de la modalidad conocida como tránsito no arribado.

Esto queda por demás comprobado con los bajos niveles de recaudación en frontera, en los que Administraciones Aduaneras como Charaña, Pisiga, Villazón, Bermejo, Yacuiba, San Matías, Guayaramerín y Desaguadero, que han sido señalados entre otros en los estudios antes mencionados como principales rutas para el ingreso de mercadería de contrabando apenas obtuvieron el 2006, Charaña 0,7%, Pisiga, 1,7%, Villazón 1,8%, Bermejo 0,5%, Yacuiba 2,8%, San Matías 0,0%, Guayaramerín 0,1%, Desaguadero 0,5%. Esto en porcentajes de la recaudación total en el país, y lamentablemente el año 2014, que es el último del periodo del presente estudio, en la mayoría de los casos, contrariamente a los que se esperaría, existe una disminución en la mayoría de los casos, como se observa a continuación: Charaña 0,2%, Pisiga, 0,4%, Villazón 0,8%, Bermejo 0,4%, Yacuiba 4,2%, San Matías 0,0%, Guayaramerín 0,1%, Desaguadero 2,7%. Estos bajos porcentajes nos hacen suponer la facilitación de ilícitos como el contrabando, ya que como se mencionó antes es más probable que después de pasar el control en frontera, la mercadería no llegue a aduana interior y se considere como tránsito no arribado, es decir, mercadería que ya ingresó al país, y que se convierte de esa forma en contrabando.

3.3. ERRORES Y OMISIONES EN LA BALANZA DE PAGOS

En el caso de Bolivia en los últimos años los errores y omisiones presentaron un notable incremento con signo negativo que motivó un estudio sobre los factores que la determinan a través de un análisis de variables no registradas: el contrabando, narcotráfico y desfase temporal en la importación de vehículos. Para el análisis de la cuenta errores y omisiones se debe considerar que ésta puede contener flujos tanto de débito o de crédito, por lo que el observar solamente el saldo neto que surge de la diferencia de ambos no es un indicativo de su verdadera magnitud.²⁹

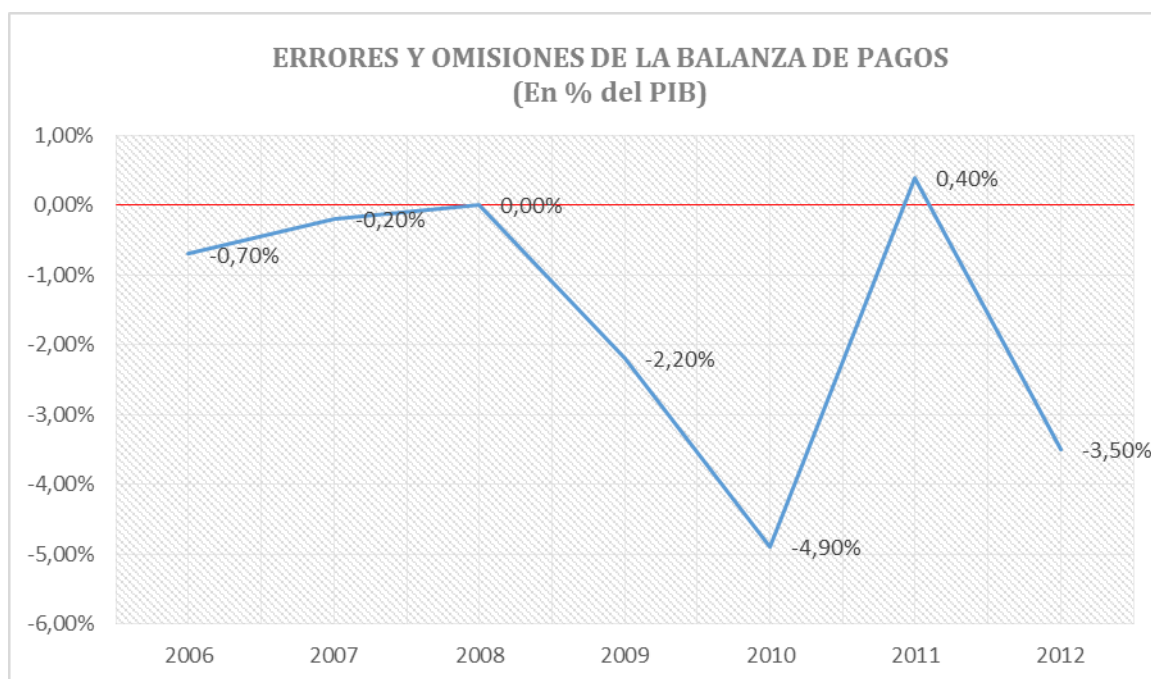


GRAFICO N° 19. Elaboración propia en base a los datos del estudio realizado por la CAINCO “Bolivia – Estimación del Contrabando de Mercancías y Regularización de Importación de Vehículos

Observamos que a excepción del año 2011, existe una tendencia negativa en lo que respecta a las Omisiones en la Balanza de pagos, el año en que esto se hace más notorio es el 2010, que los errores y omisiones representan de forma negativa el 4,90% del PIB de ese año.

²⁹ “Errores y Omisiones en la Balanza de Pagos”, Bolivia: Estimación del Contrabando de Mercancías y Regularización de Importación de Vehículos, CAINCO 2013

CAPÍTULO IV: CONTRABANDO EN BOLIVIA Y SU INCIDENCIA EN LA GESTIÓN GUBERNAMENTAL

Como se mencionó anteriormente el obtener datos para un estudio efectivo del contrabando es complicado, sin embargo con el uso de las metodologías que se mostraron, la Cámara Nacional de Comercio en un estudio realizado, denominado “Comportamiento de las Importaciones en Bolivia”, hace una estimación de la cantidad de contrabando que ingresa hasta 2012, y así también de la pérdida tributaria que esto representa para la economía nacional.

Por tanto, según un estudio publicado por la (Cámara Nacional de Comercio, 2013), la existencia del contrabando tiene un efecto distorsionador en la economía, ya que hace que todo el peso impositivo caiga solamente sobre las empresas constituidas formalmente, las cuales tienen que competir en condiciones desventajosas con las empresas que venden bienes internados al país por la vía de contrabando.

El INE realiza una estimación del contrabando en importaciones en las Cuentas Nacionales. Asumiendo que el contrabando en importaciones estimadas por el INE habrían pagado los impuestos establecidos por la ley tributaria, la estimación de la evasión tributaria durante estos últimos 10 años (hasta 2013) alcanzaría a US\$ 2.098 millones, equivalentes a 1,3 % del PIB de este periodo. (Cámara Nacional de Comercio, 2013).

Para la estimación del contrabando en este periodo, la Cámara Nacional de Comercio utilizó los datos proporcionados por el INE, quienes hasta el año 2012, incluían en las cuentas nacionales estimaciones del contrabando que ingresa al país. Lamentablemente a partir de ese año, esa información ya no se encuentra disponible en las Cuentas Nacionales, informes, anuarios ni boletines del Instituto Nacional de Estadística, lo cual imposibilita la corroboración de los datos, o actualizarlos hasta el año 2014 que es el último del periodo de estudio. Por tanto,

el siguiente gráfico, queda limitado a los datos obtenidos del estudio ya mencionado.

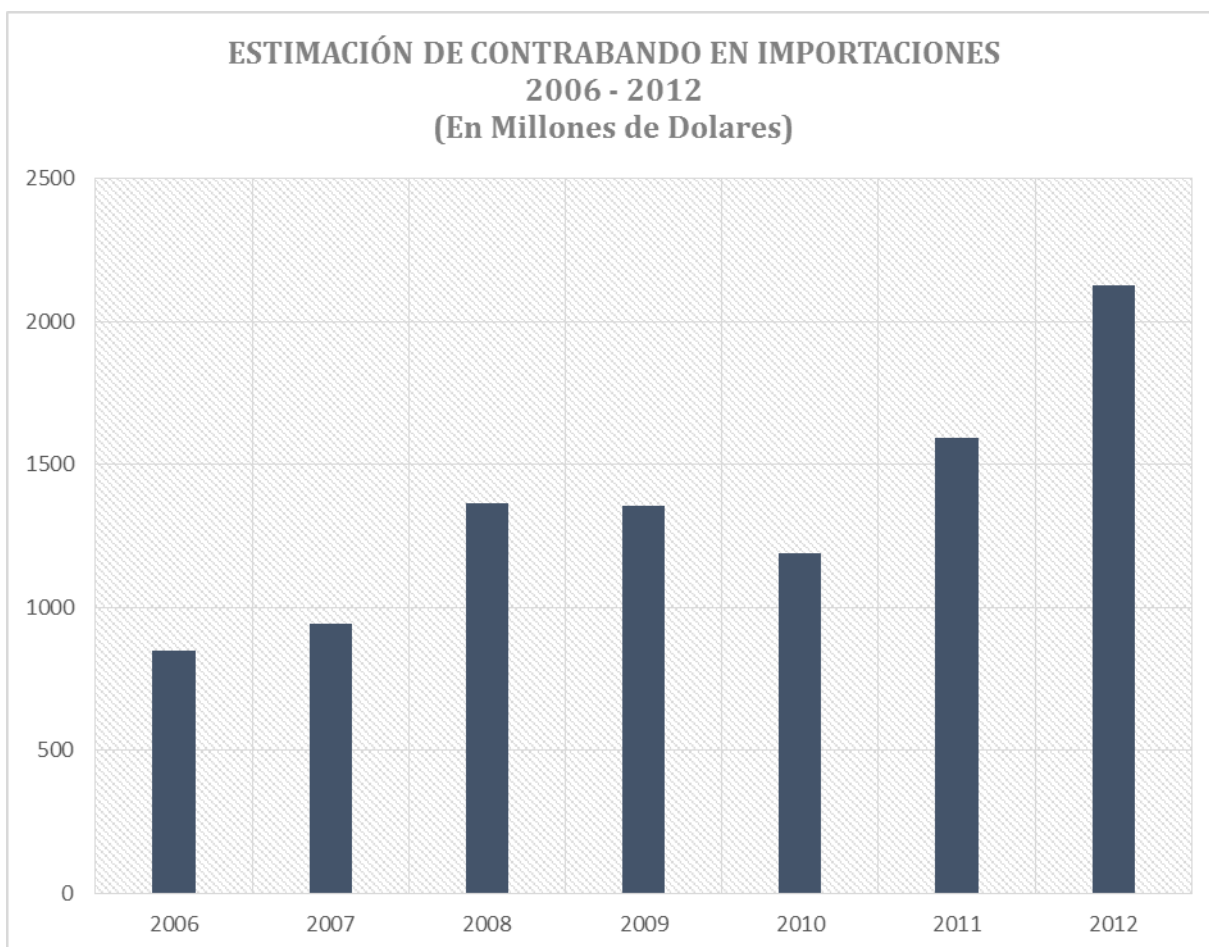


GRAFICO N° 20. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Cámara Nacional de Comercio “Comportamiento de las Importaciones en Bolivia”

Como podemos observar las cantidades de contrabando internado al país van en incremento hasta el año 2012, llegando ese año casi a 2500 millones de dólares, una cantidad impresionante, y que evidencia que año a año, pese a los controles aduaneros, los niveles de contrabando se han ido incrementado, y presumiblemente, como se vio en gráficos anteriores, del 2012 hacia el 2014, las cantidades tienden a incrementarse.

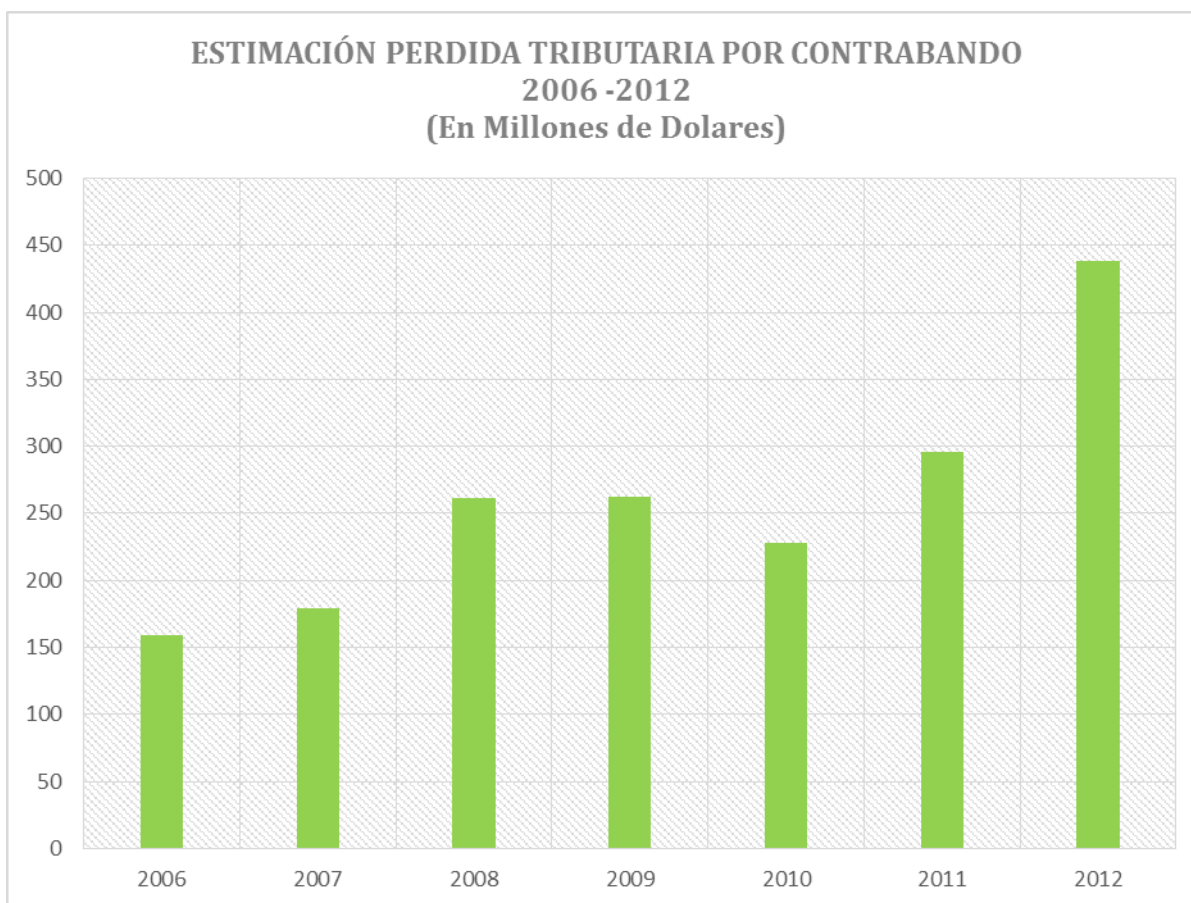


GRAFICO N° 21. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Cámara Nacional de Comercio "Comportamiento de las Importaciones en Bolivia"

La pérdida tributaria por el ingreso del contrabando al país, muestra un incremento sustancial a partir del año 2006, y se nota más a partir del año 2012 donde, como se mostró previamente, se incrementan los aranceles de importación, lo que refleja, mayor pérdida por el ingreso de mercadería de forma ilegal (450 millones de dólares), lamentablemente los datos quedan limitados hasta la gestión 2012, pero por la tendencia observada en el gráfico, los números deben ser más altos en los siguientes dos años.

4.1. CASOS DE LEGALIZACIÓN DEL CONTRABANDO EN BOLIVIA

En el país se han dado casos, en los que el mismo Estado, mediante políticas de regularización ha dado paso a la legalización del contrabando. Esto principalmente con el ingreso de automóviles por esa vía, denominados “chutos”. En el periodo estudiado se dieron dos grandes programas de regularización, el primero en 2007, y el segundo en 2011, medidas que fueron duramente criticadas, ya que gran parte de los vehículos ingresados al país, están declarados como robados en el vecino país de Chile, sin embargo, fue el mismo Presidente Evo Morales quien justificó esta decisión, tal como señala el artículo del periódico Emol.com de Chile “Evo Morales justifica legalizar autos de contrabando porque son para los pobres” donde indica: Morales aseguró que quienes tienen vehículos sin documentos, llamados popularmente "chutos", son "gente pobre" que busca "mejorar su estatus" y compran autos ilegales porque son baratos. "Todos tenemos derecho a tener nuestro auto", dijo el presidente en una rueda de prensa en La Paz, y alabó la decisión de la Asamblea, controlada por su partido, de dictar una ley de amnistía para decenas de miles de vehículos de contrabando.³⁰

Esta amnistía a través del programa de regularización puede entenderse como una forma prebendal, clientelar o de favoritismo a ciertos sectores de la sociedad que se beneficiaron con la medida, puesto que se trata de legalizar lo ilícito. También puede verse como una medida para generar ingresos al tesoro nacional, sin embargo, al mismo tiempo una medida de fomento al contrabando, porque al generarse un precedente de estas características, otros sectores pueden buscar obtener facilidades de similares características con mercancía ya introducida al país por vía ilegal.

A este ingreso obtenido por parte de la regularización ya mencionada, se registra en la Aduana Nacional de Bolivia como Recaudación Extraordinaria, que es la

³⁰ Ver: <http://www.emol.com/noticias/economia/2011/06/08/486263/evo-morales-justifica-legalizar-autos-de-contrabando-porque-son-para-los-pobres.html> Periódico Emol.com de 8 de junio de 2011, visto diciembre de 2016

recaudación obtenida a partir del pago de tributos a partir de la implementación de programas de regularización impositiva.³¹

Mediante Ley 3467 de 12/09/2006 y reglamentada por el Decreto Supremo 28963 de 06/12/2006 se efectuó un programa de Regularización de Vehículos Indocumentados a partir de enero de 2007 hasta febrero de 2009.

RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA POR NACIONALIZACIÓN DE VEHÍCULOS INDOCUMENTADOS (Enero a Diciembre 2007)	
Administración de Aduana	N° De Vehículos
Interior Sucre	450
Interior La Paz	957
Interior Cochabamba	979
Interior Oruro	694
Interior Potosí	411
Interior Tarija	528
Interior Santa Cruz	418
Interior Trinidad	6
TOTAL	4443

TABLA N° 3 Elaboración propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional

El Programa de Regularización iniciado en Enero de 2007, en la gestión 2007 se registró recaudación de 62.8 millones de bolivianos, correspondiente a la nacionalización de 4.443 vehículos automotores. Las aduanas que registran mayor recaudación son Cochabamba y La Paz, con 979 y 957 vehículos nacionalizados respectivamente, en tanto en Trinidad solo se registran 6 vehículos.

³¹ "Recaudación Extraordinaria", Boletín informativo Aduana Nacional de Bolivia, Diciembre de 2006 ver: <http://aduana.gob.bo/aduana7/sites/default/files/kcfinder/files/recaudaciones/2006diciembre.pdf>

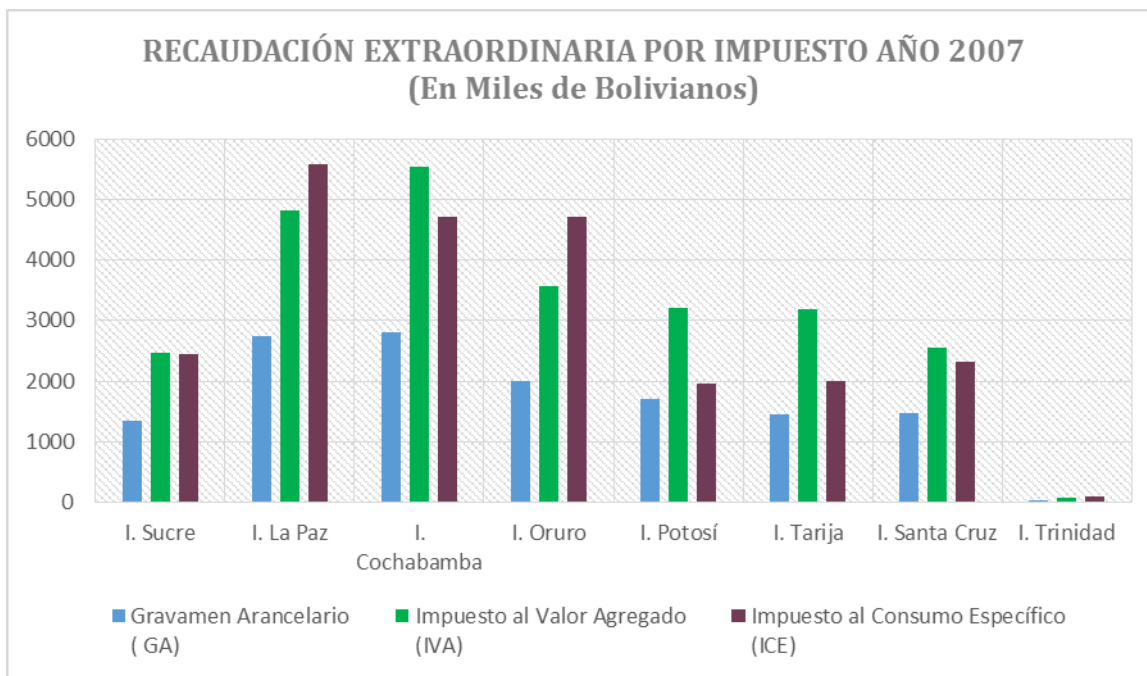


GRAFICO N° 22. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

Los impuestos que más recaudación registran en la gestión 2007, son el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto al Consumo Específico (ICE) y como se observó en la anterior tabla, las ciudades que registran mayor recaudación son La Paz, y Cochabamba.

RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA POR NACIONALIZACIÓN DE VEHÍCULOS INDOCUMENTADOS (Enero a Diciembre 2008)	
Administración de Aduana	N° De Vehículos
Interior Sucre	22
Interior La Paz	248
Interior Cochabamba	78
Interior Oruro	48
Interior Potosí	29
Interior Tarija	38
Interior Santa Cruz	72
TOTAL	535

TABLA N° 4 Elaboración propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional

Entre enero y diciembre de 2008 se nacionalizaron 535 vehículos automotores, con una recaudación de 6.6 millones de bolivianos, cantidades considerablemente más bajas que la gestión 2007, siendo La Paz la ciudad con mayor número de vehículos nacionalizados, con un total de 248 a lo largo de la gestión.

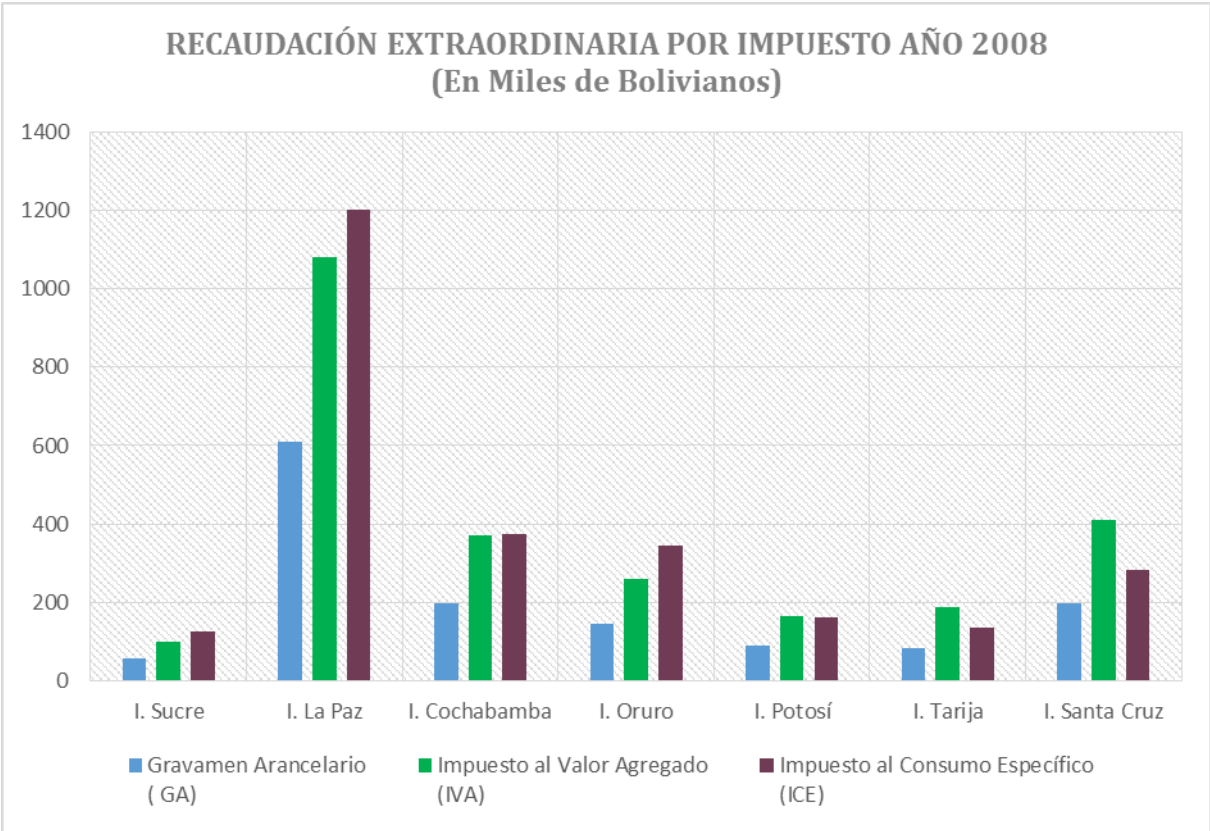


GRAFICO N° 23. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

En esta gestión el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto al Consumo Específico (ICE) continúan siendo los que generan mayor recaudación. Se observa una abrumadora diferencia entre la recaudación en la ciudad de La Paz respecto a las demás en todos los impuestos.

RECAUDACIÓN EXTRAORDINARIA POR NACIONALIZACIÓN DE VEHÍCULOS INDOCUMENTADOS (Enero a Febrero 2009)	
Administración de Aduana	N° De Vehículos
Interior La Paz	11
Interior Cochabamba	2
Interior Oruro	1
Interior Tarija	1
Interior Santa Cruz	1
TOTAL	16

TABLA N° 5 Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional

En los dos meses que continuó el Programa de Regularización en la gestión 2009 se nacionalizaron 16 vehículos automotores, siendo La Paz, donde se registró el mayor número con un total de 11 vehículos nacionalizados con una recaudación de 0,2 millones de bolivianos.

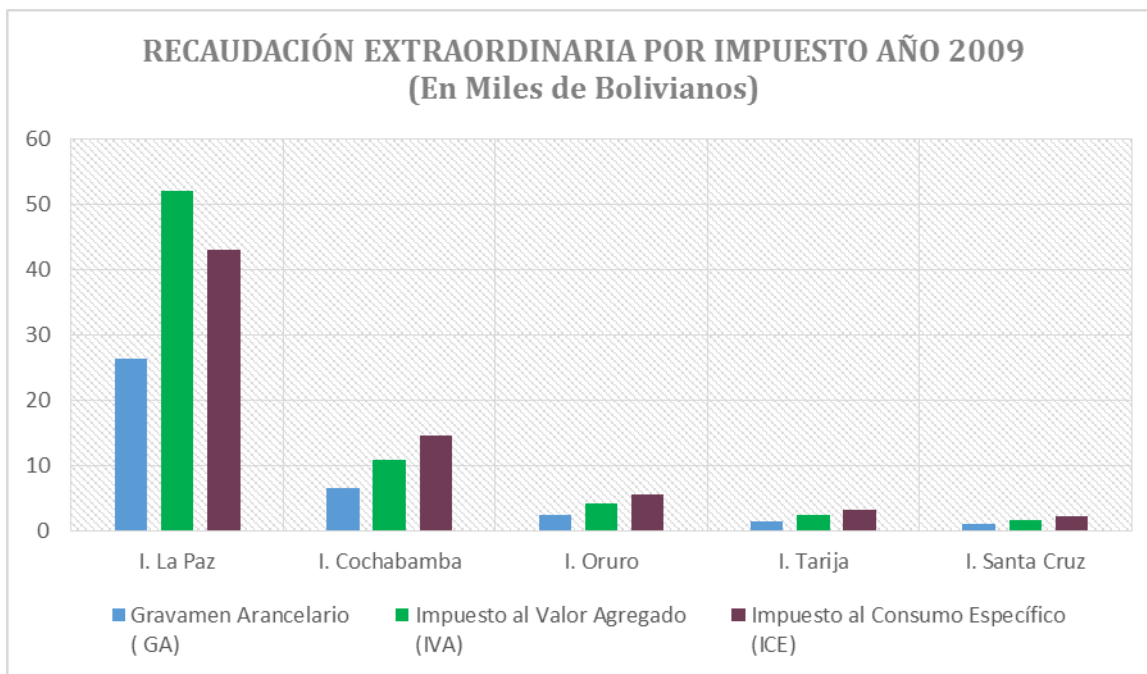


GRAFICO N° 24. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

Siendo el último periodo del Programa de Regularización la recaudación es considerablemente más baja que en las anteriores dos gestiones. Se observa que La Paz, es una vez más con marcada diferencia, la aduana con mayor recaudación en los 3 impuestos.

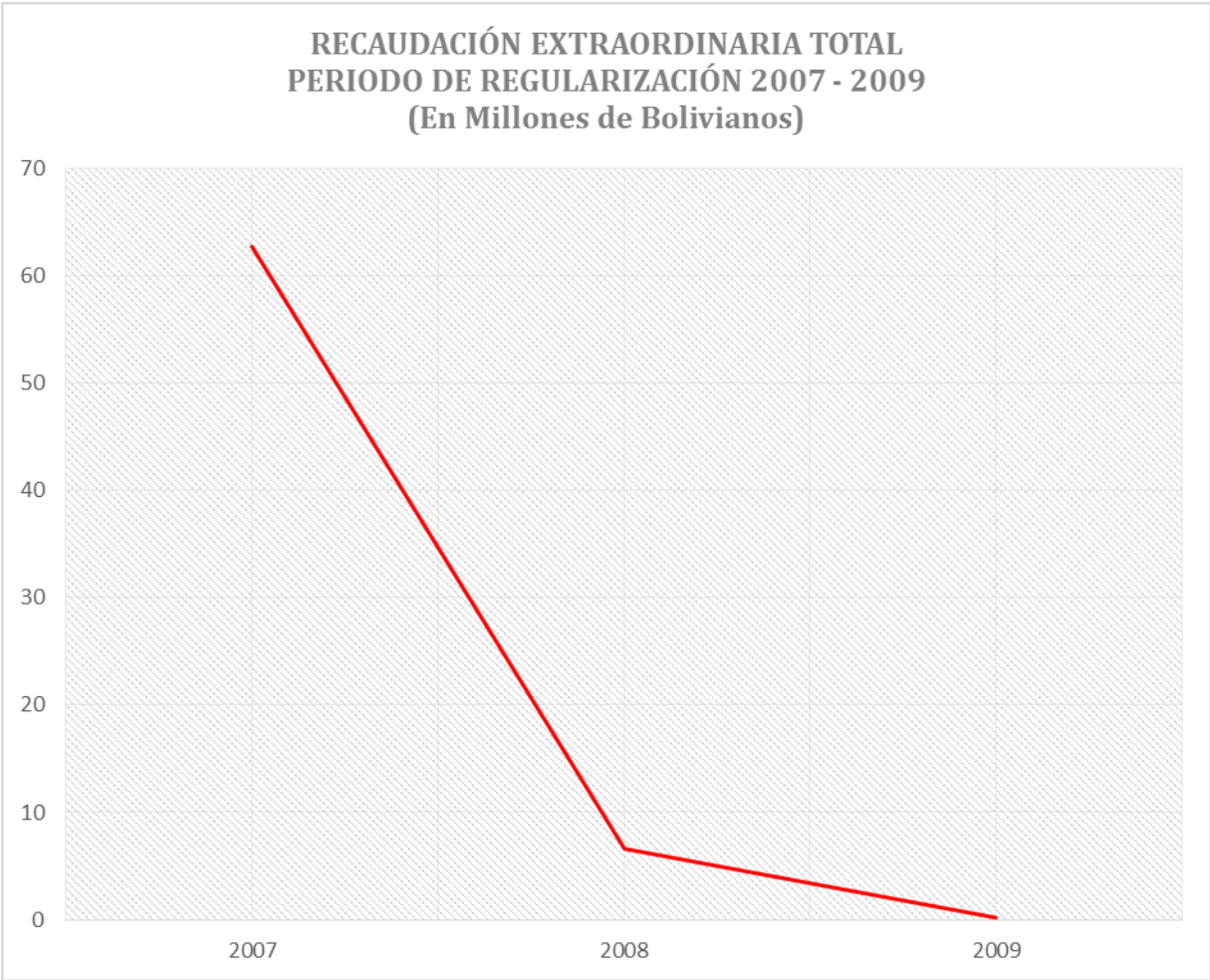


GRAFICO N° 25. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

Como se explicó anteriormente, se observa el claro descenso en las recaudaciones desde el inicio del Periodo de Regularización en el mes de Enero del año 2007, con una recaudación de 62,8 millones de bolivianos, hasta su fase final, y posterior conclusión en febrero del año 2009, donde se registra únicamente una recaudación de 0,2 millones de bolivianos.

Finalmente, la Ley N° 133³² de 08/06/2011 implementa a partir de julio de 2011 el Programa de Saneamiento Legal de Vehículos Automotores.

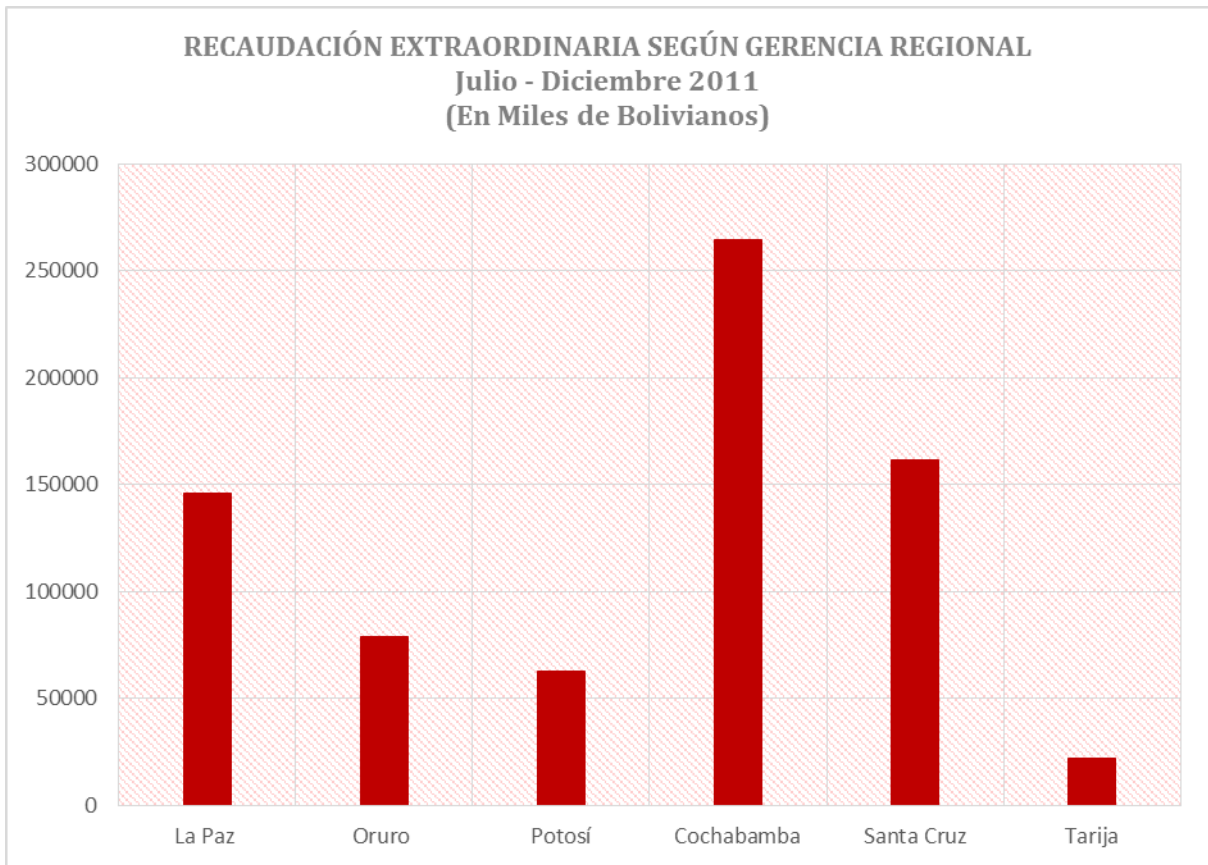


GRAFICO N° 26. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

En la primera etapa de la implementación del Programa de Saneamiento en el periodo de julio a diciembre de 2011 la recaudación extraordinaria ascendió a 738.4 millones de bolivianos por la nacionalización de 67.197 vehículos automotores, constituyéndose en la recaudación extraordinaria más alta alcanzada de los últimos catorce años. Siendo Cochabamba la Gerencia Regional con más recaudación en la gestión.

³² La Ley 133 de Saneamiento Legal, promulgada en junio de 2011, establece en su artículo primero que, por única vez, se autoriza "un programa de saneamiento legal de los vehículos automotores a gasolina, gas natural vehicular (GNV) y diésel, así como de mercancías consistentes en tractores, maquinaria agrícola, remolques y semirremolques, indocumentados que al momento de la publicación de la presente ley se encuentre en el territorio aduanero nacional"

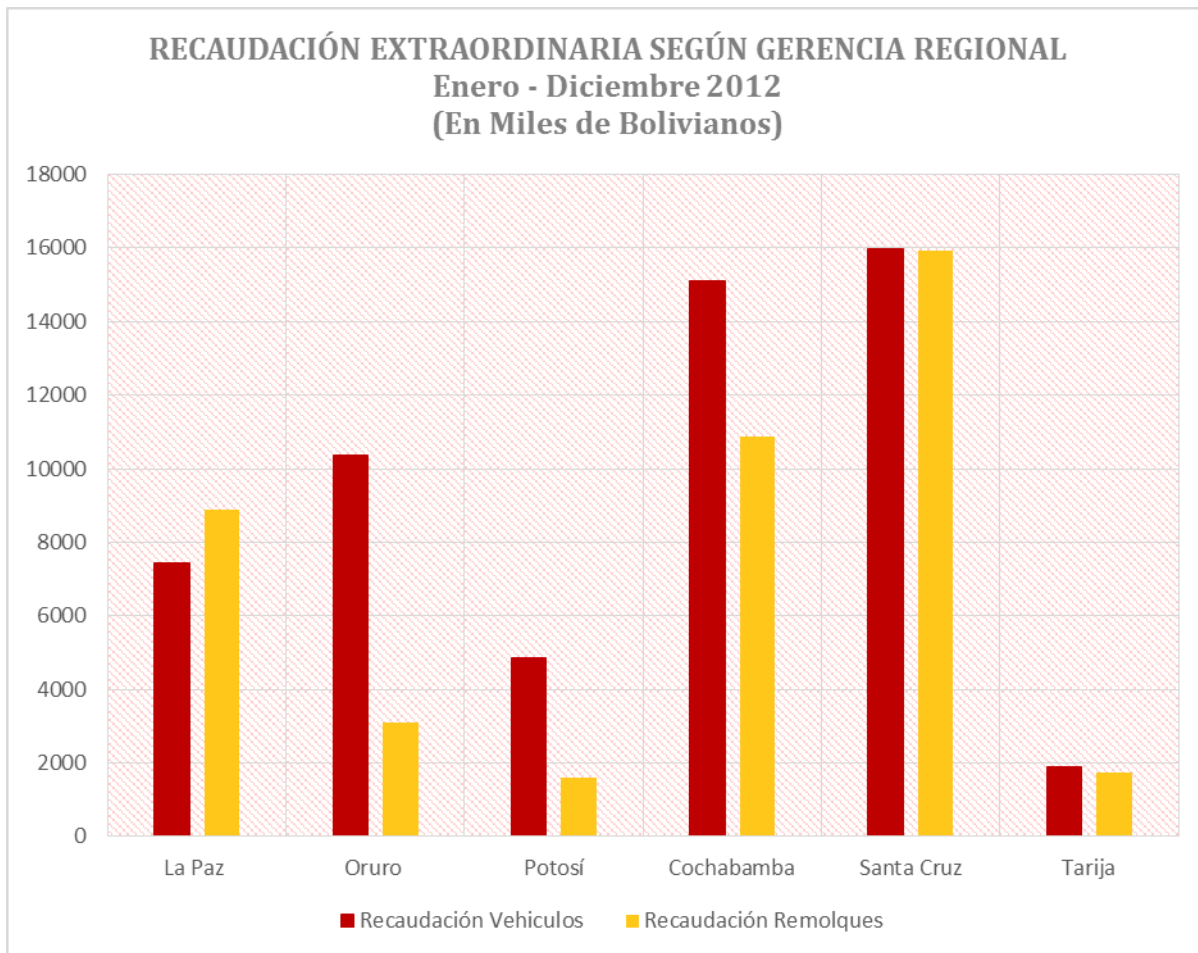


GRAFICO N° 27. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

A partir del mes de enero de 2012 se pone en vigencia la segunda etapa de la Ley 133, habiéndose regularizado en la gestión 2012 (de enero a diciembre) unos 14.378 remolques y semirremolques. Por esta razón se registró una recaudación de 42 millones de bolivianos. Además en la gestión se regularizaron 776 vehículos automotores, lo que dejó un a recaudación total de 55.6 millones de bolivianos entre esas regularizaciones y las que estaban pendientes de la gestión anterior.

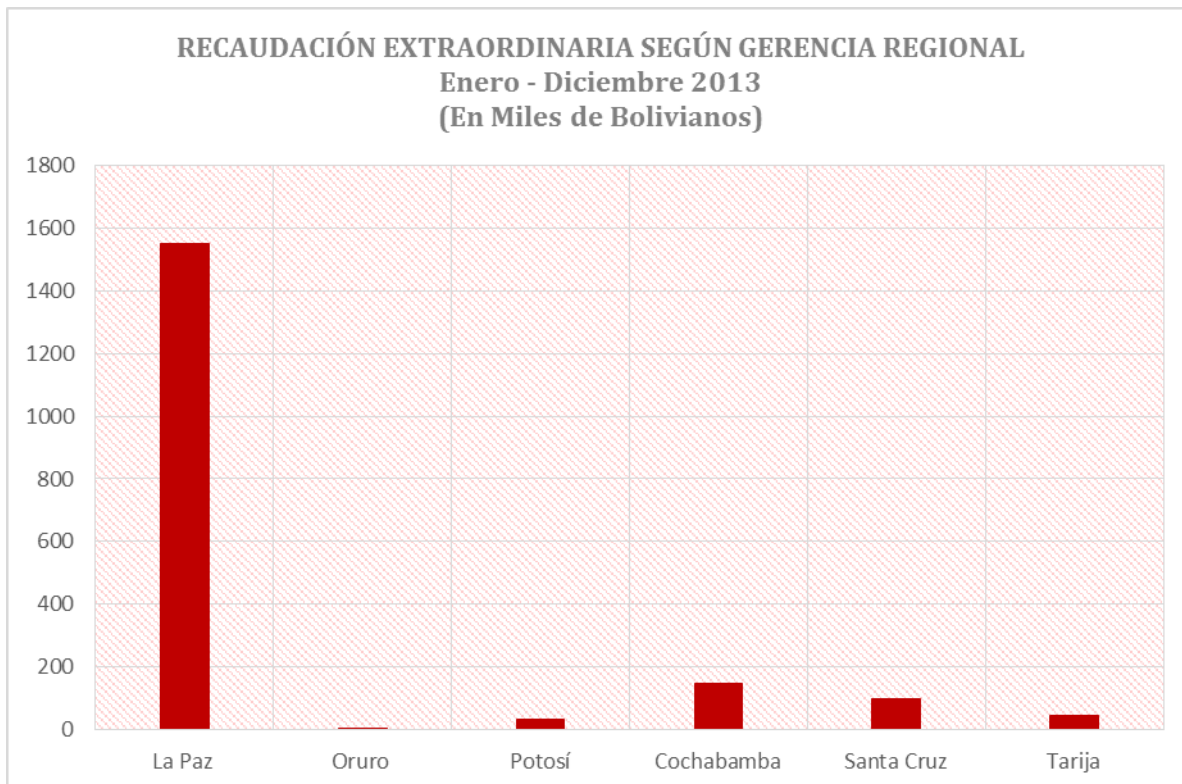


GRAFICO N° 28. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

En el 2013 concluyó el Programa de Regularización y se nacionalizaron 115 remolques y se registró recaudación extraordinaria de 1.877 mil bolivianos. Siendo La Paz, la Gerencia Regional con mayor recaudación en el año.

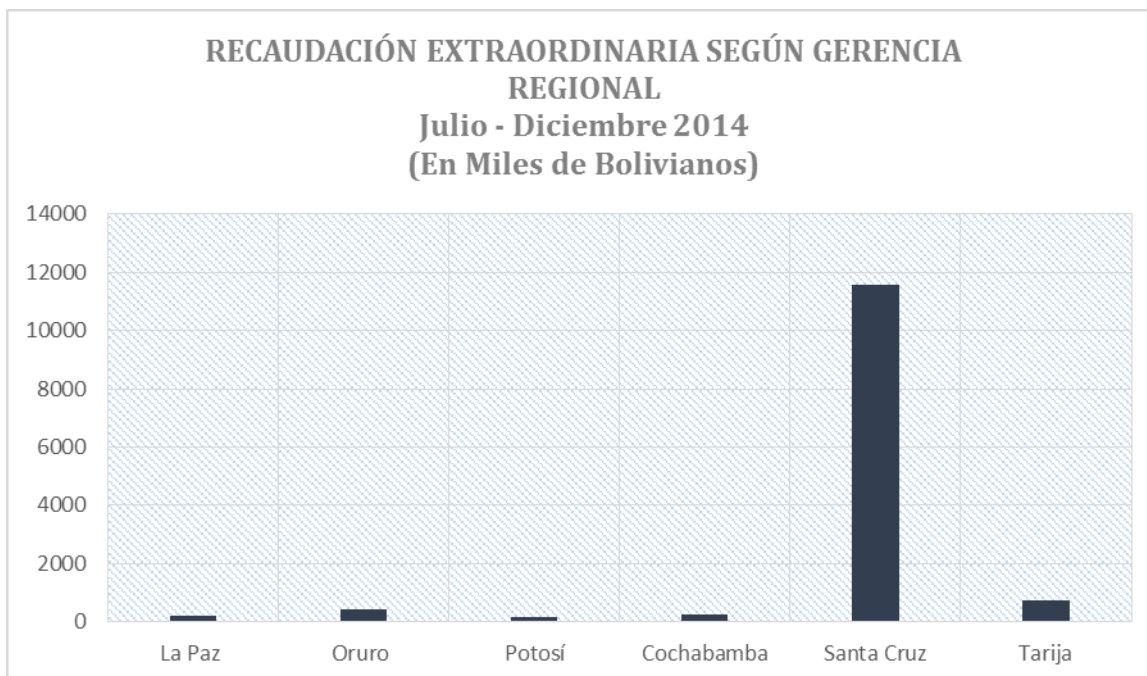


GRAFICO N° 29. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por la Aduana Nacional de Bolivia

En julio de 2014 se inicia el Programa de Regularización de Tractores y Maquinaria Agrícola, habiéndose regularizado a diciembre de 2014 un total de 2.520 unidades con una recaudación de 13.4 millones de bolivianos. Quedando Santa Cruz como la Gerencia Regional con mayor recaudación en la gestión.

4.2 TIPO DE CAMBIO COMO FACTOR INDIRECTO DE FOMENTO AL CONTRABANDO

A partir del mes de Diciembre del año 2011, el tipo de cambio en el país se mantuvo inamovible en 6,96 bolivianos por cada unidad de dólar. Esto como resultado de la política de Bolivianización de la Economía, que busca generar una mayor confianza de la población en la moneda nacional y así fortalecerla y promover su uso como moneda preferida en todas las transacciones dentro el territorio nacional. Sin embargo, esta política genera diferentes repercusiones cuando hablamos de comercio exterior, por la desventaja que esto supone para los exportadores el que los países vecinos devalúen su moneda, y beneficia a los

importadores quienes obtienen un mayor poder adquisitivo y por tanto pueden incrementar sus niveles de importación.

Según (Capitales , 2015) es casi imposible continuar sosteniendo esta situación y recomiendan priorizar un ajuste cambiario adecuado, sin que se sacrifique la economía nacional, a través de un análisis estructurado. Así, según empresarios consultados por Capitales, se evitaría que los países vecinos invadan Bolivia con sus productos. Ellos también hicieron notar que el tipo de cambio afecta a su sector a través del contrabando, que, al aumentar la oferta ilegal, provoca un decremento de precios en muchos productos.

Esto una vez más refleja el problema del tipo de cambio fijo que se mantiene en los últimos años en el país. Si bien las importaciones se han incrementado, no siempre este incremento se ha limitado al mercado formal, sino que a la par, también se han incrementado los niveles de contrabando, y eso genera que la industria nacional que de por sí ya era muy débil, quede al borde de la extinción.

Al respecto, el gerente general de la CAINCO Chuquisaca, Lorenzo Catalá, piensa que se puede realizar una pequeña depreciación del boliviano para potenciar la industria nacional exportadora, entre otras medidas monetarias que controlen la banca o los depósitos para mantener los niveles de bolivianización. Un estudio riguroso de riesgo pone como ejemplo el caso de Argentina, que en un año perdió el 60 por ciento de sus reservas. La consecuencia fue que, al devaluar su moneda, hubo una gran demanda de dólares. Hoy, los mercados comerciales de Bolivia han sido invadidos de productos que llegan de ese país, lo que afecta a la industria nacional. “Se necesita una política de cambio que ayude a los empresarios a retomar la competitividad o por lo menos a igualarla respecto al valor del dólar”, manifiesta Catalá. (Capitales , 2015).

En otro punto de vista podemos también observar que en este momento realizar un ajuste a la política cambiaria podría traer consecuencias negativas en el mercado interno.

Por ejemplo, en una entrevista realizada por el Consulado de Bolivia en Rosario, se observa que para el economista y gerente del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), Gary Rodríguez, no es aconsejable modificar el tipo de cambio en la actualidad, porque cambiaría las expectativas que tienen las personas sobre un mercado muy “bolivianizado”, lo que provocaría un proceso inflacionario en el país.

“Mover el tipo de cambio en el momento actual es desaconsejable, por la bolivianización de la economía y por las expectativas de las personas que podrían provocar un proceso inflacionario”, sostuvo en declaraciones a la agencia ABI.

A su juicio, el Gobierno boliviano mantiene inalterable el tipo de cambio como un mecanismo para controlar la inflación.

No obstante, Rodríguez advirtió que mantener fuerte la moneda nacional frente al dólar por mucho tiempo, ocasiona una crecida en las importaciones, porque se abaratan, y les quita competitividad a los exportadores del país, ante vecinos que aprovechan la debilidad de sus monedas para dinamizar su comercio exterior.

Sugirió que el reto del Gobierno es ver la forma de disminuir los costos en otros campos, como en el financiamiento a los exportadores, facilidades en la tramitología o acentuar la biotecnología para fortalecer la producción nacional y disminuir los efectos negativos que podría resultar de mantener congelado el tipo de cambio. De acuerdo a información del BCB, la “bolivianización” en cartera o préstamos que realiza el sistema financiero en moneda nacional alcanzó el 99% hasta mediados de este año, y a 84% en los ahorros. En el periodo 2000-2001, la cartera de créditos estaba dolarizada en más del 90%, es decir que casi el total de los préstamos se hacían en moneda extranjera, según el ente emisor.³³

³³ Ver: <https://www.consuladodebolivia.com.ar/2016/10/27/evo-logra-la-bolivianizacion-la-economia-creditos-moneda-nacional-99-ahorros-84/> visto: 17 de diciembre de 2017

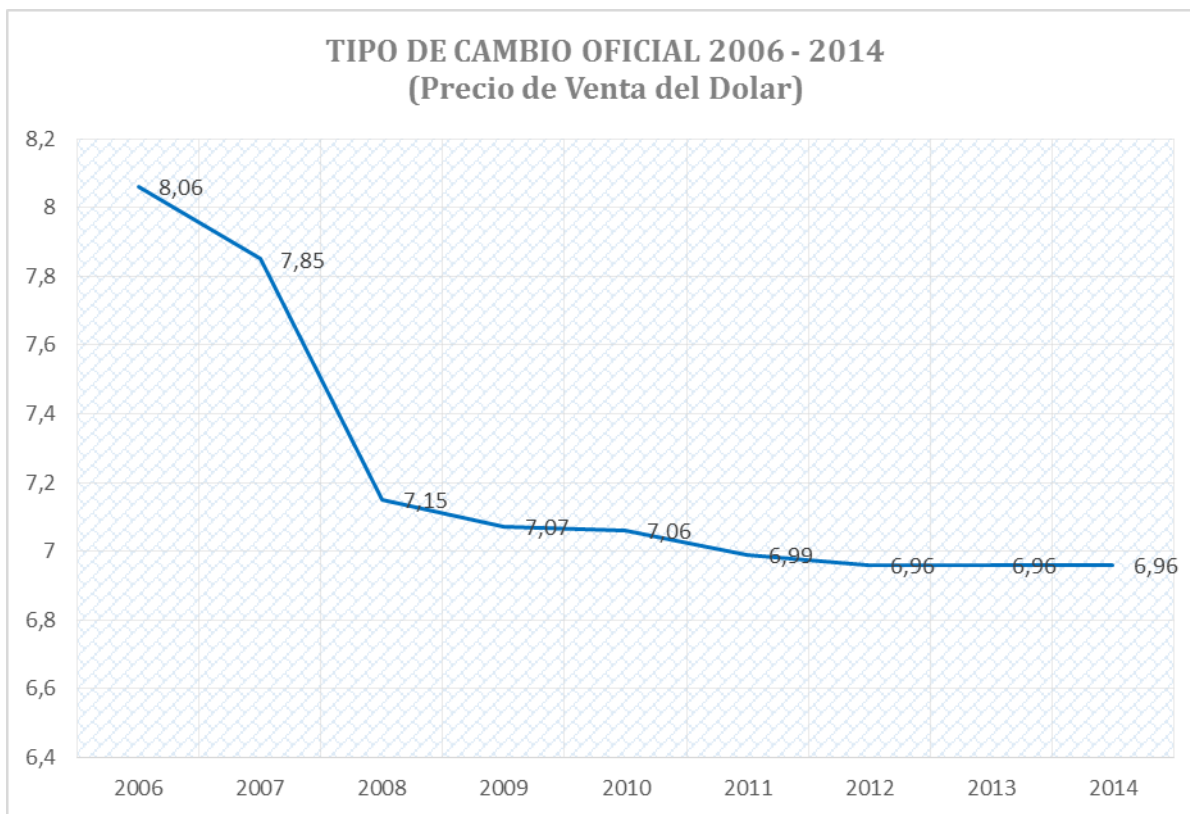


GRAFICO N° 30. Elaboración Propia en base a datos proporcionados por el Banco Central de Bolivia "Tipo de Cambio en Bolivia a través del Tiempo

En la práctica, la política de Bolivianización de la economía hace que los precios de la mercadería producida en el país sean demasiado elevados, no pudiendo competir con la mercadería que ingresa de los países vecinos. Esto genera un incremento sustancial de las importaciones, y una caída en las exportaciones. Además el mayor volumen de importación significa automáticamente un incremento en los niveles de contrabando, por tanto esta política fomenta de forma indirecta el crecimiento del contrabando en el país ya que no se implementaron, de manera paralela a la bolivianización, medidas que mejoren el control en las fronteras y en los puntos de control aduanero en las fronteras.

4.3 CONSIDERACIONES RESPECTO A LA LEY GENERAL DE ADUANAS

El marco normativo de la Aduana boliviana se sustenta en la Ley 1990 (Ley General de Aduanas) que se halla vigente desde su promulgación en el año 2000, aunque se han realizado modificaciones a dicha Ley. Sin embargo, aún existen aspectos normativos que inciden o no se hallan muy acorde con la lucha contra el contrabando. Entre esos aspectos destacan los siguientes:

- Ejercicio de la potestad aduanera

“El territorio aduanero, sujeto a la potestad aduanera y la legislación aduanera boliviana, salvo lo dispuesto en Convenios Internacionales o leyes especiales, es el territorio nacional y las áreas geográficas de territorios extranjeros donde rige la potestad aduanera boliviana, en virtud a Tratados Internacionales suscritos por el Estado boliviano. Para el ejercicio de la potestad aduanera, el territorio aduanero se divide en Zona Primaria y Zona Secundaria. La Zona Primaria comprende todos los recintos aduaneros en espacios acuáticos o terrestres destinados a las operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósito de las mercancías; las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de la Aduana Nacional, puertos, aeropuertos, caminos y predios autorizados para que se realicen operaciones aduaneras. También están incluidos en el concepto anterior los lugares habilitados por la autoridad como recintos de depósito aduanero, donde se desarrollan las operaciones mencionadas anteriormente. La Zona Secundaria es el territorio aduanero no comprendido en la zona primaria, y en la que no se realizarán operaciones aduaneras. Sin embargo, la Aduana Nacional realizará, cuando corresponda, las funciones de vigilancia y control aduanero a las personas, establecimientos y depósitos de mercancías de distribución mayorista en ésta zona.”

Ley de Aduana N° 1990, Art. 46

Siendo que el artículo refiere una zona primaria de plena potestad aduanera y una zona secundaria donde existe vigilancia y control aduanero en los establecimientos y depósitos de distribución mayorista, el control se exenta a los centros de venta “minorista”, desconociendo así, la potestad de ejercer vigilancia y control aduanero en toda la zona secundaria verificando en el establecimiento la condición de comerciante minorista inscrito en el Régimen Tributario Simplificado.

- Obligación tributaria aduanera

“La obligación aduanera es de dos tipos: obligación tributaria aduanera y obligación de pago en aduanas. La obligación tributaria aduanera surge entre el Estado y los sujetos pasivos, en cuanto ocurre el hecho generador de los tributos. Constituye una relación jurídica de carácter personal y de contenido patrimonial, garantizado mediante la prenda aduanera sobre la mercancía, con preferencia a cualquier otra garantía u obligación que recaiga sobre ella.”

Ley de Aduana N° 1990, Art. 6

“Los hechos generadores de la obligación tributaria aduanera son: a) La importación de mercancías extranjeras para el consumo u otros regímenes sujetos al pago de tributos aduaneros bajo la presente Ley. b) La exportación de mercancías en los casos expresamente establecidos por Ley. El hecho generador de la obligación tributaria se perfecciona en el momento que se produce la aceptación por la Aduana de la Declaración de Mercancías. La obligación de pago en aduanas se produce cuando el hecho generador se realiza con anterioridad, sin haberse efectuado el pago de la obligación tributaria.”

Ley de Aduana N° 1990, Art. 8

La Ley establece que la obligación tributaria aduanera se genera en el momento en que se produce el hecho generador del tributo y que se perfecciona con la aceptación de la Declaración de Mercancías. Esto permite que no se establezca ningún tipo de garantía por el pago de los tributos aduaneros entre el momento en que se produce el hecho generador del tributo y el momento de su perfeccionamiento. Situaciones en las que se evaden impuestos en la modalidad tránsito aduanero no arribado.

- Base imponible de los Tributos Aduaneros

“La base imponible sobre la cual se liquidarán los gravámenes arancelarios estará constituida por el valor en Aduana, de acuerdo con el Título Octavo de la presente Ley. La base imponible sobre la cual se liquidarán los derechos de compensación y los derechos antidumping se determinará de acuerdo con las disposiciones del GATT. A su vez, la base imponible de los impuestos internos aplicables a la importación se regirá por las normas respectivas. Para el cálculo de la base imponible, los valores expresados en moneda extranjera serán convertidos a moneda nacional al tipo de cambio oficial de venta del Banco Central de Bolivia, vigente a la fecha de la aceptación de la Declaración de Mercancías, por la administración aduanera. Para determinar la base imponible de las mercancías importadas por vía aérea, se aplicará hasta un máximo del veinticinco por ciento (25%) del monto correspondiente al flete aéreo efectivamente pagado. En los casos de cambio del Régimen Aduanero de Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo al Régimen de Despacho a Consumo, la base imponible estará constituida por el valor de transacción de la mercancía vigente al momento de la presentación de la Declaración de Mercancías aceptada por la correspondiente administración aduanera”

Ley de Aduana N° 1990, Art. 27

“La Valoración Aduanera de las Mercancías se regirá por lo dispuesto en el Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT - 1994), el Código de Valoración Aduanera del GATT y lo dispuesto por la Decisión 378 de la Comunidad Andina o las que la sustituyan o modificaciones que efectúe la Organización Mundial de Comercio OMC.

Se entiende por el Valor en Aduana de las mercancías importadas, el valor de transacción más el costo de transporte y seguro hasta la aduana de ingreso al país. El Valor de Transacción es el precio realmente pagado o por pagar por las mercancías, cuando éstas se venden para su exportación con destino al territorio aduanero nacional, ajustado, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 8º del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, GATT 1994.”

Ley de Aduana N° 1990, Art. 143

Es pertinente señalar que elevados impuestos generan una mayor tendencia de evasión tributaria. El Impuesto al Valor Agregado (IVA) constituye una tasa efectiva de 14,94%, que sumada al gravamen arancelario, y más aún los productos gravados con ICE, la tasa efectiva total puede llegar hasta el 81,4% sobre el valor del CIF (IBCE, 2004).

CAPITULO V: ¿CONTRABANDO Y ESTABILIDAD POLÍTICA?

5.1 ESTABILIDAD POLÍTICA

La Estabilidad Política, es un término que ha sido estudiado por varios autores a través del tiempo, observando los distintos fenómenos alrededor del globo desde puntos de vista como el de la Sociología, la Ciencia Política e incluso la Psicología. Sin embargo jamás se ha llegado a un consenso respecto a su significado de manera concreta, o a un concepto uniforme que este término pudiera llegar a tener, por esta razón desde los diferentes enfoques que se han estudiado en el presente trabajo se va hacer uso del que mejor se acomode a los objetivos planteados en la investigación.

Existen además, diferentes formas de estudiar la Estabilidad Política. Un claro ejemplo no los presenta el autor Mario Torrico Terán en su estudio titulado “Factores Explicativos y Dimensiones de la Estabilidad Política: Un estudio Mundial” en el que se indica, que en las Ciencias Sociales solo podemos observar aquello que nuestro enfoque teórico nos permite, y la teoría que adoptemos, está en función de la preocupación que tenemos o del problema que buscamos resolver (Torrico, 2009).

Ante esa afirmación, muestra diferentes formas de estudiar la estabilidad política desde diferentes problemáticas. Quienes se interesan por la Estabilidad Política a nivel de Régimen, están generalmente interesados en determinar los motivos estructurales por los que llegan a caer, y dado que los regímenes suelen durar décadas, no se preocupan por los acontecimientos circunstanciales que suceden (Torrico, 2009).

En cambio, señala que los interesados en la Estabilidad política de los gobiernos, sí prestan atención a determinados eventos, pero solo en la medida en que estos amenazan la supervivencia del ejecutivo en funciones, por lo que no solo se concentran en los episodios que involucran conflicto movilizad o enfrentamiento

violento, sino también, por ejemplo examinan la composición de los parlamentos para ver si los gobiernos tienen un número de legisladores suficientes para aprobar sus medidas y/o en los parlamentarismos, librar un voto de no confianza. Y, finalmente, aquellos que estudian la Estabilidad Política a nivel del Orden Civil, tienen una mirada que analiza los acontecimientos políticos del día a día, especialmente aquellos en los que existe movilización de amplios sectores y/o violencia de por medio, independientemente de que ello amenace la permanencia del gobierno o del régimen (Torrigo, 2009).

Estos puntos de vista señalados por Torrigo nos aclaran el panorama de por qué no existe un consenso respecto a la uniformidad del término, ya que la Estabilidad Política, al igual que la Economía Informal, ha sido estudiada según las características y particularidades presentadas a través del tiempo y en diferentes países.

Podemos concluir que desde el punto de vista señalado, la Ciencia Política se enmarca en el estudio de la Estabilidad Política poniendo énfasis en el desenvolvimiento de los regímenes políticos, de los gobiernos y también al denominado Orden Civil.

Si bien estos tres aspectos quedan bien delimitados, el cuestionamiento sería la relación existente entre ellos en vista de que tratan del estudio de un mismo fenómeno, y para responder el cuestionamiento, es necesario remitirse una vez más, al estudio realizado por Torrigo en el que se señala la relación existente.

No resulta problemático pensar que un cambio de régimen se produce a partir de la acumulación de condiciones que propician su caída, mismas que a su vez dependen de otros factores. Si bien los regímenes pueden caer como consecuencia de múltiples motivos (crisis económicas, incapacidad por establecer acuerdos políticos, etc.) su muerte suele ser anunciada, y, a final de cuentas, precipitada por conflictos movilizados y/o violentos. Es por ello que la durabilidad del régimen o gobierno, es función del Orden Civil, es decir, de la ocurrencia de eventos como manifestaciones, disturbios, revoluciones, etc. Y a su vez se

sostiene que el Orden Civil, es función de diferentes factores económicos, sociales y políticos (Torrigo 2009).

Esta relación, observada como resultado del estudio de los diferentes autores que han llevado a cabo el estudio de la Estabilidad Política desde diferentes ramas, y a través del tiempo, es el que nos va a servir para delimitar el estudio de la estabilidad política en el presente trabajo, entendiendo la misma como la durabilidad de un régimen o gobierno en función al Orden Civil, en este caso a la ausencia de eventos como ser manifestaciones, disturbios, revoluciones, huelgas etc. Mostrando que en nuestro país, este Orden Civil, es resultado de diferentes factores principalmente económicos que lo favorecen.

En los diferentes estudios señalados por Torrigo, se puede observar que a lo largo de los años autores difieren mucho en sus respectivos planteamientos respecto al tema de Estabilidad Política, y en los factores que consideran importantes para la medición, sin embargo, tienen en común que analizan la política en términos de desviación de un patrón de estabilidad. Por ejemplo (Eckstein y Gurr, 1975) proponen el estudio de los patrones de autoridad como punto de partida de los estudios políticos. Ake (1975) propugna el análisis de los patrones de comportamiento en la evaluación de Estabilidad Política, y (Sanders 1981) plantea entender la inestabilidad como desviación del patrón de normalidad de ocurrencia de eventos políticos.

Sin embargo los estudios mencionados, tienen como característica independientemente del planteamiento teórico desarrollado, el concebir a la estabilidad política como un fenómeno a ser explicado, lo que refleja su importancia en el ámbito académico y político en el tiempo.

Para el presente trabajo, tomaremos en cuenta, además de la relación establecida por Torrigo, la obra de Lipset (1963) quien teorizó que el desarrollo y la estabilidad en la economía, son factores principales para consolidar la democracia, lo que nos da como resultado la Estabilidad Política del régimen o gobierno, considerando que con el desarrollo económico, se puede avanzar expandiendo

niveles de alfabetización, información y acceso a los medios, ampliando la clase media, activando organizaciones cívicas independientes, destacando la legitimidad y otros valores sociopolíticos, factores que derivarían en lo que Torrico denomina el Orden Civil.

5.2 ORDEN CIVIL COMO RESULTADO DEL COMERCIO INFORMAL

En los capítulos precedentes se ha evidenciado como aproximadamente el 70% de la Población Económicamente Activa (PEA) se encuentra empleada en el sector informal, y prácticamente la totalidad de ese abrumador porcentaje está dedicada al comercio en los diferentes mercados del país.

Como se ha señalado anteriormente, con esta tendencia a la informalidad, se ha generado una economía con mercados paralelos, gracias a la evasión de controles e impuestos establecidos, donde gracias a esta forma de comercio, los oferentes maximizan sus ganancias y los demandantes consiguen productos a un menor costo, lo que permite observar, que el contrabando satisface las necesidades de ambos.

Por tanto, con sus necesidades satisfechas, el índice de conflictividad que pueda representar ese sector de la sociedad es muy bajo, y siendo éste una parte mayoritaria de la población, estaríamos frente a lo que Torrico denomina Orden Civil.

Esto se puede explicar haciendo un análisis de los individuos que participan de esta actividad, ya sea como oferentes o como demandantes, desde lo que se denomina Individualismo Metodológico³⁴, que sostiene que todos los fenómenos sociales, son en principio, explicables por elementos individuales, y principalmente porque estas explicaciones se basan en la maximización racional de utilidades del individuo, o simplemente costo – beneficio. Es así que, ya sea el demandante, al encontrar precios más bajos, o el oferente con la maximización de sus ganancias y

³⁴ “Individualismo Metodológico” El individualismo metodológico según J. Elster – Estudios Filosofía Historia Letras. ITAM. 1987

ambos con las necesidades satisfechas, además encontrando un beneficio económico en ambos casos, no consideran la existencia de un problema, como lo es el contrabando, que, como se ha mostrado en capítulos anteriores es un problema creciente que afecta a la economía del país, siendo además un delito que debe ser sancionado.

Esta situación se puede comprobar en el día a día, ya que siendo Bolivia un país de conflicto constante por diferentes razones y motivado por las demandas de diversos sectores de la sociedad, hace mucho tiempo que no se escucha una movilización motivada por el Desempleo, y tampoco por la escasez, ya sea de alimentos, o bienes de uso. Es más, desde el año 2004, la tasa de desempleo ha descendido, de un 8% ese año, a un 3,5% en el año 2014, coincidiendo claramente con el incremento de la economía informal, denominada también en capítulos anteriores, economía del contrabando, que absorbe una gran parte de la Población Económicamente Activa (PEA), que al no encontrar un empleo formal, optan por migrar a esta economía, con la que encuentran el sustento a todas sus necesidades.

5.3 EL GOBIERNO NACIONAL Y EL CONTRABANDO

A pesar de cualquier criterio que se haya podido encontrar, el Contrabando, es un delito que afecta a la economía del país, de los productores, de los comercios formales etc. Y que además cuenta con sanciones dentro del territorio nacional y a nivel internacional.

Es por esta razón que el Gobierno de Bolivia, ha declarado en reiteradas ocasiones el perjuicio que esta actividad representa para el país, y ha promulgado diferentes leyes y decretos supremos para endurecer la lucha contra el ingreso de contrabando a territorio nacional (al menos de manera legal), así como también la tenencia de mercadería de contrabando en depósitos que se encuentren dentro del país.

Dentro del territorio nacional, según el Código Tributario Boliviano, el contrabando tiene las siguientes características y sanciones:

“ARTÍCULO 181°.- (CONTRABANDO).

Comete contrabando el que incurra en alguna de las conductas descritas a continuación:

a) Introducir o extraer mercancías a territorio aduanero nacional en forma clandestina o por rutas u horarios no habilitados, eludiendo el control aduanero. Será considerado también autor del delito el consignatario o propietario de dicha mercancía.

b) Realizar tráfico de mercancías sin la documentación legal o infringiendo los requisitos esenciales exigidos por normas aduaneras o por disposiciones especiales.

c) Realizar transbordo de mercancías sin autorización previa de la Administración Tributaria, salvo fuerza mayor comunicada en el día a la Administración Tributaria más próxima. 190Ley 2492

d) El transportador, que descargue o entregue mercancías en lugares distintos a la aduana, sin autorización previa de la Administración Tributaria.

e) El que retire o permita retirar de la zona primaria mercancías no comprendidas en la Declaración de Mercancías que ampare el régimen aduanero al que debieran ser sometidas.

f) El que introduzca, extraiga del territorio aduanero nacional, se encuentre en posesión o comercialice mercancías cuya importación o exportación, según sea el caso, se encuentre prohibida.

g) La tenencia o comercialización de mercancías extranjeras sin que previamente hubieren sido sometidas a un régimen aduanero que lo permita.

El contrabando no quedará desvirtuado aunque las mercancías no estén gravadas con el pago de tributos aduaneros.

Las sanciones aplicables en sentencia por el Tribunal de Sentencia en materia tributaria, son:

- I. Privación de libertad de cinco (5) a diez (10) años, cuando el valor de los tributos omitidos de la mercancía decomisada sea superior a UFV's 200.000 (Doscientos Mil Unidades de Fomento de Vivienda).**
- II. Comiso de mercancías. Cuando las mercancías no puedan ser objeto de comiso, la sanción económica consistirá en el pago de una multa igual a cien por ciento (100%) del valor de las mercancías objeto de contrabando. 191Ley 2492.**
- III. Comiso de los medios o unidades de transporte o cualquier otro instrumento que hubiera servido para el contrabando, excepto de aquellos sobre los cuales el Estado tenga participación, en cuyo caso los servidores públicos estarán sujetos a la responsabilidad penal establecida en la presente Ley, sin perjuicio de las responsabilidades de la Ley 1178. Cuando el valor de los tributos omitidos de la mercancía sea igual o menor a 200.000 (Doscientos Mil Unidades de Fomento de Vivienda), se aplicará la multa del cincuenta por ciento (50%) del valor de la mercancía en sustitución del comiso del medio o unidad de transporte. Cuando las empresas de transporte aéreo o férreo autorizadas por la Administración Tributaria para el transporte de carga utilicen sus medios y unidades de transporte para cometer delito de Contrabando, se aplicará al transportador internacional una multa equivalente al cien por ciento (100%) del valor de la mercancía decomisada en sustitución de la sanción de comiso del medio de transporte. Si la unidad o medio de transporte no tuviere autorización de la Administración Tributaria para transporte internacional de carga o fuere objeto de contrabando, se le aplicará la sanción de comiso definitivo**
- IV. Cuando el valor de los tributos omitidos de la mercancía objeto de contrabando, sea igual o menor a 200.000 (Doscientos Mil Unidades de Fomento de Vivienda), la conducta se considerará contravención tributaria debiendo aplicarse el procedimiento establecido en el Capítulo III del Título IV del presente Código.**
- V. Quienes importen mercancías con respaldo parcial, serán procesados por el delito de contrabando por el total de las mismas."**

Además de este artículo en el que se delimitan las características del contrabando y las sanciones existentes para los que lo cometan, el Gobierno promulgó otras leyes, para regular el comercio, prohibir y combatir el contrabando en sectores más específicos. A continuación se mostrarán las más relevantes.

El 21 de junio del año 2006, siendo la primera gestión del presidente Evo Morales Ayma, se promulgó el Decreto Supremo N° 28761 en el que se prohíbe el ingreso y la comercialización de ropa usada al territorio nacional, como un intento de frenar el contrabando de la misma, ya que el incremento de ingreso de ropa usada va en desmedro de la producción nacional, llevando a la quiebra a varias empresas manufactureras del país al no poder competir con los bajos precios de ésta.

“Artículo 3°.- (Prohibiciones) Sin perjuicio de las prohibiciones establecidas en la Ley General de Aduanas en otras normas legales y en las señaladas en las notas legales adicionales de cada sección o capítulo del Arancel Aduanero de Importación, se prohíbe.

- 1- La importación a territorio nacional de mercancías clasificada como prendería usada, a partir del 21 de abril de 2007 indefectiblemente.***
- 2- La comercialización de la mercancía señalada en el párrafo anterior a partir del 1 de marzo de 2008 indefectiblemente.***
- 3- La importación y comercialización de mercancía clasificada como prendería vieja, desechos, desperdicios, ropa íntima, de cama y de tocador.”***

Artículo N° 3 - Decreto Supremo 28761

Posteriormente como una medida para endurecer la lucha contra el contrabando, en la gestión 2010, el Gobierno también a la cabeza del presidente Morales, promulgó el Decreto Supremo N° 708, con el que modifica al Código Tributario

Boliviano y a la Ley de Aduanas, los alcances de la lucha contra el contrabando, entre los artículos más relevantes se encuentran los siguientes.

“Artículo 2°.- (Traslado interno de mercancías)

El traslado interno, interprovincial e interdepartamental, de mercancías nacionalizadas dentro del territorio aduanero nacional por el importador, después de la autorización del levante, deberá ser respaldado por la declaración de mercancías de importación. Las mercancías nacionalizadas, adquiridas en el mercado interno, que sean trasladadas interdepartamentalmente o interprovincialmente y que cuenten con la respectiva factura de compra verificable con la información del Servicio de Impuestos Nacionales, presentada en el momento del operativo, no serán objeto de decomiso por parte de la Unidad de Control Operativo Aduanero.

Artículo 4°.- (Confiscación) I. En caso de que se identifique mercancía de contrabando en bienes inmuebles, se consignarán en el Acta de Intervención las características del bien utilizado para la comisión del delito, diferenciando si se trata de recintos, depósitos, almacenes, viviendas u otros. Dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes al Acta de Intervención, el fiscal responsable de la investigación solicitará al Juez la aplicación de las medidas cautelares establecidas en el Artículo 188 del Código Tributario Boliviano, en tanto se sustancie el proceso penal.

- I. En caso de medios y unidades de transporte, una vez efectuada el Acta de Intervención, se adoptarán las medidas cautelares establecidas en el Artículo 188 del Código Tributario Boliviano.***

 - II. La sanción de confiscación será aplicable en sentencia, con arreglo a lo dispuesto por el Parágrafo III del Artículo 149 del Código Tributario Boliviano, modificado por el Artículo 3 de la Ley N° 037, de 10 de agosto de 2010.***
-

Artículo 6°.- (Control aduanero en fronteras) La Aduana Nacional presentará anualmente al Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, un plan estratégico de lucha contra el contrabando en el que priorizará el control en fronteras.

Los objetivos e indicadores de este plan, serán incluidos como factor de

evaluación en el Convenio Anual que suscribe la Aduana Nacional con el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

Artículo 7°.- (Control aduanero en zona secundaria) De conformidad a las atribuciones establecidas en la Ley General de Aduanas y su reglamento, la Aduana Nacional podrá realizar la función de vigilancia y control a personas, establecimientos y depósitos de mercancías de distribución mayorista, en Zona Secundaria, considerando lo dispuesto en el Artículo 4 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, y modificado por el Decreto Supremo N° 25930, de 6 de octubre de 2000.”

Artículos N° 2, 4, 6, y 7 - Decreto Supremo N° 708

Por último el año 2013, el Gobierno de Morales, mediante Decreto Supremo N° 1826, aprueba la compra de 6 Helicópteros Súper Puma, para los cuales se prevé como una de las tareas específicas, la lucha contra el contrabando.

Artículo Único.-

“Se autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas Públicas transferir recursos del Tesoro General de la Nación - TGN, al Ministerio de Defensa por un monto equivalente a € 161.154.284.- (CIENTO SESENTA Y UN MILLONES CIENTO CINCUENTA Y CUATRO mil DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO 00/100 EUROS), para la adquisición de seis (6) Helicópteros SÚPER PUMA, sus accesorios, repuestos, capacitación y colaterales, destinados al cumplimiento de las funciones de la Fuerza Aérea Boliviana y tareas de seguridad y defensa del Estado, defensa civil, lucha contra el narcotráfico y contrabando.”

Artículo Único – Decreto Supremo N° 1826

Además de los Decretos Supremos promulgados que se observaron, el Gobierno Nacional, que es el mismo en todo el periodo de estudio (MAS – IPSP) siempre ha tenido en sus declaraciones, como uno de sus principales pilares el apoyo que brinda a la producción nacional. Esto puede comprobarse incluso en el Plan Nacional de Desarrollo, en su acápite Bolivia Productiva, donde menciona claramente el apoyo a la producción nacional, y el fomento para su crecimiento.

No obstante, ya sea viendo los decretos, o el discurso de apoyo a la producción nacional, la realidad es completamente diferente. Como se ha mencionado en

anteriores capítulos y se ha mostrado incluso de manera gráfica, el ingreso de contrabando al país se ha incrementado a través de los años, desde el 2006, que representaban un estimado de 849,2 millones de dólares en 2006, hasta una cifra alarmante como lo es 2128 millones de dólares el año 2012, año en que se deja de tener acceso a las cifras estadísticas que estiman este ilícito.

Se ha demostrado también de manera gráfica las falencias que existen en la recaudación en frontera al momento del ingreso de mercaderías, esto porque se da paso a las mercaderías en tránsito hacia las aduanas interiores y se permite la posibilidad de tomar vías alternas fomentando al contrabando de manera indirecta. Lo que más llama la atención de estos aspectos, es que no es un tema nuevo, como se ha demostrado en este capítulo, el Gobierno Nacional ha venido hablando de una lucha frontal contra el contrabando, ha promulgado decretos, incluso se ha equipado con helicópteros para mejorar el control, pero no se han cambiado los procedimientos básicos de ingreso de mercaderías, tampoco se ha reducido la cantidad de mercadería de contrabando que ingresa al país, y es más, en algunos casos incluso se ha dado paso a la Legalización del contrabando, aspecto también mencionado en capítulos anteriores con los programas de regularización vehicular.

Entonces, es necesario evaluar si existe una lucha real contra el ingreso de contrabando, si existe realmente ese apoyo y fomento a la producción nacional como menciona el PND, y esa protección a la industria de la que habla el Gobierno.

Una medida de protección a la industria y producción nacional, fue la subida de los aranceles a la importación de cierto tipo de mercadería, pero, esto como se observó anteriormente fue contraproducente ya que al mantener la estabilidad en el tipo de cambio producto de la política de Bolivianización, los importadores aún tienen el poder adquisitivo para comprar mercaderías en el exterior e internarlas en nuestro país, sin embargo por esta subida de los aranceles, prefieren hacerlo por la vía ilegal, incrementando los niveles de ingreso de contrabando a nuestras fronteras.

Como se ha mencionado a lo largo del desarrollo del presente trabajo, hacer una medición efectiva y exacta del contrabando es imposible, ante la inexistencia de datos reales sobre los que se pueda trabajar, además es un tema complejo que si bien se encuentra muy arraigado en nuestra sociedad, aún se maneja con mucha cautela, y la mayoría de la información que se encuentra al respecto solo se puede sustentar con la información diaria que circula en los medios escritos o electrónicos que sean de difusión masiva en el país.

Desde ese punto de vista, se observan algunos de los escritos más llamativos en esos medios.

El periódico electrónico (FIDES 2006) señala que, cerca de 200 artesanos y pequeños productores de ropa nacional se reunieron en la acera del Palacio de Comunicaciones en la ciudad de La Paz, y quemaron decenas de unidades de la "ropa de muertos", como la llaman ellos a las prendas de segunda mano importadas. La medida estaba condicionada a la cita que sostuvo el representante de los pequeños empresarios, Emilio Gutiérrez, quien se reunió con la ministra de Desarrollo Económico, Encargada de Producción y Microempresas, Celinda Sosa. Pero la reunión, en vez de apaciguar al sector, molestó más a los productores quienes ejecutaron su protesta callejera, la primera que recibe el presidente de la República, Evo Morales. El miércoles, la reunión de Gabinete promulgó el Decreto Supremo 28614, cuyo objetivo es ampliar por 180 días la vigencia del Decreto 27340 del ex Presidente Mesa, para la importación legal de ropa usada.

El primer decreto de la gestión del presidente Morales, contrariamente a todo lo observado, se aprueba para ampliar el ingreso de ropa usada al país, siendo que la mayor parte de este ingreso se lo hace de manera ilegal, observamos una clara intención de favorecer a un sector informal, en desmedro de la producción nacional.

Posteriormente en el mismo año según señala (FIDES 2006) El Ministro de Hacienda, Luis Carlos Arce, dijo hoy que la protesta de la Confederación de Chóferes de Bolivia no obedece a móviles económicos sino políticos y que la ley que autoriza la legalización de los vehículos indocumentados será aprobada por el Parlamento. La autoridad dijo que esta ley, que es necesaria, fue discutida por más de tres meses en la Cámara de Diputados y Senadores, donde los dirigentes de los chóferes sindicalizados no tuvieron una participación clara.

Al poco tiempo de iniciar su mandato, el Gobierno Nacional ya se propuso aprobar el primer programa de nacionalización de autos indocumentados, conocidos vulgarmente como Chutos, y ante el reclamo de la Confederación de Choferes de Bolivia simplemente hizo mención a móviles políticos que patrocinaban estas protestas, mencionando que es necesaria la aprobación de la ley, sin mencionar siquiera que estos vehículos ingresan al país por la vía del contrabando y siendo la segunda norma aprobada que fomenta el ingreso de contrabando al país en el mismo año.

Otro medio de prensa escrita a nivel nacional señala (El Diario 2007) En el municipio de Caranavi, al menos 7 de cada 10 vehículos que circulan por este municipio, no cuentan con placas ni documentos, sin embargo trabajan a vista y paciencia de las autoridades locales de Tránsito y amparados por los sindicatos de transporte público municipal e interprovincial del lugar.

Este artículo muestra un claro fomento al ingreso de vehículos de contrabando ya que en localidades como Caranavi, no existe ningún control, y sin importar la procedencia del vehículo estos pueden transitar libremente, incluso fungiendo como transporte público.

El año 2009, el periódico El País indica lo siguiente, El Gobierno, el Comité de Defensa de la Industria Nacional (Codeina) y el sector de los importadores de ropa usada abrieron una fase de negociaciones con el fin de encontrar solución a la posición de estos sectores, unos que defienden la industria nacional y otros que insisten en la importación de prenda a medio uso. La ministra de Desarrollo Productivo, Patricia Ballivián, ponderó la predisposición de los sectores para el diálogo y dijo que en su gestión se buscará fortalecer el aparato productivo nacional. "Vamos a empezar negociaciones, lo importante es la predisposición, los vamos a esperar y creo que vamos a llegar a un equilibrio, nadie quiere marchas. El diálogo está abierto y tengo la esperanza que vamos a llegar a un punto de equilibrio", declaró (El País 2009).

Pese a las declaraciones de la ministra Ballivián, se evidencia que el decreto supremo 28614, del año 2006 en el que se ponía un plazo fatal para la internación de ropa usada el 2007, y posteriormente se prohibía el ingreso de la misma al país no fue cumplida, y en lugar de hacer cumplir el mencionado decreto, la ministra llama al dialogo a los sectores, de lo que se puede concluir que se seguirá permitiendo la internación de ropa usada a nuestras fronteras.

De lo mencionado en el trabajo respecto a la legalización de contrabando en Bolivia, se ha hablado en medios escritos nacionales e internacionales por ejemplo un conocido periódico español menciona, la decisión del presidente boliviano, Evo Morales, de legalizar miles de vehículos que entraron a Bolivia de contrabando -- muchos de ellos robados en los países vecinos-- ha despertado una fuerte polémica en distintos sectores de esa nación que consideran esta medida "tolerante" con el crimen organizado (La Razón - España 2011).

Al respecto también se pronunciaron medios nacionales. El Senado aprobó la madrugada de este viernes la Ley de Regularización y Saneamiento Vehicular que, según el partido oficialista, permitirá la nacionalización de al menos 10.000 motorizados indocumentados o ilegales. Tras la sanción de la modificación del

artículo 82 de la Ley del Régimen Electoral, el pleno de la Cámara Alta inició a las 0.55 de este viernes el tratamiento de la ley de amnistía para los vehículos chutos. A las 02.30, el pleno de esa instancia legislativa aprobó con modificaciones el proyecto de ley impulsado por la bancada del MAS. La senadora oficialista Martha Poma fue la única que rechazó esta norma (La Razón 2011).

Ya se hizo mención a este programa de regularización de vehículos, en el cual una vez más se fomenta el ingreso de contrabando a nuestras fronteras.

El año 2013, en un medio de prensa escrito se hace mención nuevamente al ingreso de ropa usada por vía de contrabando al país. Pese a la prohibición vigente para importar y comercializar ropa usada, en los últimos cinco años el número de mayoristas importadores de este tipo de prendería o farderos se duplicó, y también creció considerablemente el número de minoristas. “Todos los que quieren pueden meter ropa (al país). Antes había como 100 farderos y ahora son 200”, informó a este medio la vicepresidenta de Prendería a Medio Uso, Elizabeth Verástegui. “Nosotros sólo somos comercializadores. Personalmente ignoro cómo ingresa al país (la ropa usada) pero se nota que el contrabando continúa, tenemos para seguir comprando y no necesitamos ir a los puntos de acopio en Chile. Directamente compramos de Oruro o en El Alto”, precisó la dirigente (Pagina Siete 2013).

Una vez más se observa como el Decreto Supremo 28614 no sirvió para nada, y el ingreso de ropa usada por vía de contrabando en lugar de reducir se incrementó, mostrando nuevamente la falta de efectividad de las autoridades por combatir el ilícito.

También el 2013 el sector gremial inicia movilizaciones para incrementar el monto del capital con el que puedan trabajar sin emitir factura, y llegan a un acuerdo con el gobierno. Tras una serie de reuniones de negociación, el ministro de Economía y Finanzas Públicas, Luis Arce Catacora, firmó esta mañana con la Confederación Sindical de Trabajadores Gremiales, Artesanos, Comerciantes Minoristas y Vivanderos de Bolivia un acuerdo para modificar el capital mínimo del Régimen Tributario Simplificado (RTS) de Bs12.000 a Bs15.001 y el tope máximo de Bs37.000 a Bs45.000 (La Patria 2013).

El 2013, en el periódico digital Erbol, se toca un tema muy interesante del que se ha hablado en el presente trabajo, en el que refiere, La presidenta de la Asociación de Importadores y Comerciantes Cuenta Propia, Mercedes Quisbert, dijo que sus afiliados no emiten factura por la venta de distintos artefactos porque “ahuyenta” a los potenciales compradores. “Nosotros quisiéramos ponernos de acuerdo con Impuestos Nacionales, cómo se va a trabajar, pero a estas alturas tampoco nos pueden clausurar porque si nos clausuran nosotros vamos a tener que despedir a nuestros empleados, vamos a tener que cerrar negocios o vender directamente en la calle porque los alquileres tanto en la Uyustus como en la Eloy Salmón son muy altos. Nosotros al gobierno no le pedimos salud, no le pedimos sueldo, no le pedimos trabajo, lo único que le pedimos es que nos dejen trabajar”, puntualizó (Erbol Digital 2013).

El que se menciona en el artículo de periódico es un punto en el que se ha hecho mucho énfasis al hablar de la Economía Informal, en el que se señala que las personas que no encuentran un trabajo formal, recurren a esta economía como modo de sustento, pero no cuentan con los beneficios sociales que exige la ley, ni con las formalidades exigidas como la emisión de factura.

En otro punto, también el año 2013, el mismo periódico indica, que del 1994 al 2005, Bolivia perdió cerca de 5.000 MM/\$us., según estimaciones oficiales, por el tráfico ilegal de oro hacia Perú y Brasil. Entre el 2010 y el 2012, dos viceministros del gobierno plurinacional consideraron que el promedio anual de 15 t. destinadas al contrabando se había reducido a dos; y que cada 10 y 15 t. significaban una pérdida de 400 y 700 MM/\$us. Nada de esto sería novedoso, si no fuera porque que en los ocho años del gobierno del presidente Evo Morales, el mayor aliado político de los cooperativistas, el oro drenado ilegalmente sumó otros tantos 4.000 MM/\$us (Erbol Digital 2013).

Este artículo apunta directamente al gobierno de Morales como el principal aliado de los Cooperativistas y el responsable del fomento del contrabando de ORO que genera otra pérdida millonaria para las arcas del estado.

Ya en el año 2014, se observa nuevamente la proliferación de autos indocumentados, el periódico El Día de Santa Cruz señala lo siguiente, La mayor cantidad de vehículos que circulan en el municipio de Coroico y las localidades Trinidad Pampa y San Juan en los Yungas de La Paz son "chutos" y cuentan con la etiqueta del programa informático Boliviano de Sistemas de Auto identificación (B-Sisa) que es administrado por la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH). En un recorrido realizado por estas regiones por parte de la ANF entre el 27 y 28 de marzo se evidenció y se verificó la circulación de vehículos ilegales conocidos como "chutos", que contaban con la etiqueta B-Sisa. También se percibió la falta de control de parte de las autoridades públicas encargadas de prohibir su movilización (El Día 2014).

En este último artículo, se percibe el consentimiento que dan las autoridades a los contrabandistas, en este caso específico a los importadores de autos. Pese a que han existido programas de regularización en pasadas gestiones, este ilícito ha ido en aumento, y al contar con la certificación B-SISA, que solo debe ser entregada después de una exhaustiva revisión del vehículo y de los papeles, podemos aseverar que estas cuentan con el consentimiento de autoridades gubernamentales, ya que esta sería la única forma que puedan conseguir esta certificación que les permite comprar gnv o gasolina según sea el caso. Una vez mas en lugar de luchar contra el contrabando, se lo está fomentando.

Una vez revisados estos artículos relevantes de periódicos nacionales e internacionales, podemos deducir que el Gobierno Nacional maneja un doble discurso respecto al Contrabando, ya que por un lado, promulga decretos que buscan enfrentarse a esta problemática, endureciendo las sanciones para los contrabandistas, prohibiendo su ingreso, por ejemplo la ropa usada, o, fortalecen su equipamiento para realizar un control más efectivo a las fronteras (compra de helicópteros), no obstante por otro lado, fomentan el ingreso de contrabando a nuestras fronteras ya que como se pudo observar, jamás hacen cumplir los decretos que aprueban, claro ejemplo el de la ropa usada cuyo ingreso se ha duplicado después de la promulgación del que debería, ser el decreto de su prohibición, por otro lado legalizan el ingreso de vehículos indocumentados, incrementan el capital de trabajo para los gremiales en el sector informal, y otorgan permisos como la certificación B-SISA para que autos indocumentados puedan transitar libremente por los sectores rurales del país.

Y es que en Bolivia, el contrabando es un “problema” tan arraigado en la economía, que responde a un fenómeno estructural de nuestra sociedad, y del que no se discierne si en realidad es un problema, o, se vuelve una solución.

CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De acuerdo a los objetivos planteados, y a las metodologías de estimación de ingreso de contrabando utilizadas en el presente trabajo, se puede concluir lo siguiente:

La relación entre el volumen de importación y el total de las recaudaciones por importación, en el periodo 2006 -2014, presenta un incremento muy diferenciado en las recaudaciones por importación respecto al volumen de importación, por tanto, este incremento corresponde al alza de los aranceles aduaneros que se dan a partir del año 2011, más específicamente del Gravamen Arancelario, y no así a una mejora en el control de ingreso de mercancía y eficiencia en las recaudaciones por importación en este periodo.

La balanza de pagos se ha mantenido positiva a lo largo del periodo, pero esto, no es resultado de un incremento en las exportaciones o una disminución en la cantidad de importación, es en cambio, una consecuencia de la subida de los precios internacionales de los hidrocarburos, que han sido favorables para el país durante el periodo y son los que más influencia generan en las exportaciones, por tanto en el saldo de la balanza de pagos.

Por los factores externos que se pueden observar en las dos primeras metodologías estudiadas no se puede contar con una estimación efectiva del contrabando.

La estructura de las importaciones muestra un incremento constante, a excepción del año 2009, en la mercancía importada en general. Llama la atención que los bienes de consumo presentan a lo largo del periodo la menor cantidad de recaudación registrada, considerando que nuestro país no es productor de bienes de consumo, y, a diferencia de lo que se evidencia en los datos, no contamos con una industria consolidada ni muy grande a comparación del nivel internacional que pueda sustentar que nuestra principal importación sean las materias primas y productos intermedios. Por esta razón, observando la abrumadora cantidad de

mercadería que se oferta diariamente en las calles de nuestra ciudad, así como en mercados que funcionan dentro la economía informal como la Uyustus, la Eloy Salmon, feria 16 de Julio etc., se puede deducir que esos productos ingresan al país por la vía del contrabando, ya que las cantidades registradas en los datos por importaciones no coinciden con lo que se observa en la realidad nacional.

Por otra parte, la posición geográfica de Bolivia, con cinco países colindantes hace que sea una zona muy vulnerable a ilícitos en las importaciones. Ya en el año 2004 el Instituto Boliviano de Comercio Exterior había señalado las regiones más desprotegidas, por las que ingresaba la mayor parte de contrabando a Bolivia. Un estudio realizado por Gómez Alison, coincide con tales afirmaciones en 2012. Sin embargo, la investigación señala que esas zonas aún son las que menor cuantía de ingresos por recaudación aduanera representan. Charaña 0,47%, Pisiga 1,06%, Villazón 1,27%, Bermejo 0,4%, Yacuiba 3,62%, San Matías 0,07% Guayaramerín 0,02%, Cobija 0%, Desaguadero 2,15% (promedio del total recaudado durante el periodo). Se debe considerar que Puerto Quijarro, San Vicente y Guaqui no cuentan con puntos aduaneros donde se pueda nacionalizar mercadería, sino simplemente con puestos de control de tránsito. Estos datos hacen evidente, que estas regiones continúan siendo las zonas más estratégicas para el contrabando de mercancías.

Otra característica que evidencia la investigación se asienta en la manera que contribuyen a la recaudación total las aduanas interiores, representando estas el 44,6% del total, y constituyendo de esa forma el mayor porcentaje de recaudación. Ésta marcada tendencia responde a los datos antes mencionados, ya que las zonas fronterizas deberían ser el filtro principal para nacionalizar la mercancía que ingresa al país, pero en cambio, el permitir paso hacia las aduanas interiores para la regularización de la misma, no garantiza que tales mercancías lleguen a los puestos de control aduanero en las aduanas interiores, y abre la posibilidad de tomar vías alternativas para evadir la tributación (transito no arribado), lo que responde a los bajos porcentajes de recaudación en frontera ya que la mayor

parte de los importadores eligen esa vía para el ingreso de su mercancía, por lo que se constituye en una forma de facilitar el ingreso de contrabando al país.

Llama potentemente la atención que estos procedimientos no se hayan modificado hasta el año 2014, considerando los estudios mencionados desde el año 2004 realizados por el Instituto Boliviano de Comercio Exterior, donde ya se señalaban estas deficiencias en los procedimientos de importación.

Por estas razones, la estimación de ingreso de mercancía de contrabando muestra un crecimiento importante en el año 2006 hasta el año 2012 en el que prácticamente se duplica la cantidad, además, se observa un dato importante, en el año 2009, cuando las recaudaciones por importación descendieron respecto a los años anteriores, el ingreso de contrabando se incrementó, poniendo en evidencia las deficiencias en los controles y en las políticas de lucha contra el contrabando ese año.

En Bolivia se dieron casos muy particulares en los que el contrabando se utilizó como un factor de beneficio político y económico para el partido de gobierno, con la nacionalización de autos denominados chutos, en dos polémicos programas de regularización. El primero se inicia en el año 2007, y concluye en el año 2009, y fue denominado en la norma como Arrepentimiento Eficaz, para personas con vehículos ingresados al país de manera ilícita, a los cuales se les exige el pago de la multa equivalente a un porcentaje del impuesto omitido, con las siguientes escalas: durante el primer año multa del 60%; durante el segundo año multa 80% y a partir del tercer año multa del cien por ciento 100%, computables a partir de la vigencia de la Ley 3467 del 12 de septiembre 2006. Este primer programa, además de recaudar 69,6 millones de bolivianos, es una de las primeras políticas importantes del flamante gobierno del MAS, y del presidente Evo Morales, quien a manera de satisfacer las demandas populares, promulga esta ley, que beneficiaba a varios importadores de vehículos chutos, así como también, a dirigentes de diferentes pueblos y comunidades como Caranavi en las que circulan estos autos ingresados de manera ilegal, y esto, origina un precedente en el que el ilícito del

contrabando se ve favorecido por un gobierno necesitado de demostrar respaldo a esa población que había coadyuvado a su histórica victoria en las urnas.

El segundo programa se inicia el año 2011, y es aún más polémico que el anterior, ya que los países vecinos como Chile, y Brasil, denunciaron el ingreso de varios vehículos robados en sus países a Bolivia por medio del contrabando, y que a esa fecha se encontraban en calidad de ilegales (chutos); si se aprobaba esa amnistía era fomentar dos delitos, el contrabando, y el robo, ya que el gobierno boliviano estaba notificado de las denuncias por robo de vehículos, y el ingreso de los mismos al país. Sin embargo en una evidente medida política y con una Asamblea que era dominada por el MAS, Evo Morales aprueba el programa denominado "Programa de Saneamiento Legal de Vehículos Automotores" justificando el mismo diciendo que la intención de este programa era beneficiar a los pobres, que estas personas de bajos recursos solo buscan mejorar su estatus y estos vehículos son baratos.

El mencionado programa recaudó más de 1300 millones de bolivianos, considerando que la medida implicaba que los dueños de los "chutos" paguen al contado el 20% de los impuestos correspondientes y el 20% de las multas aplicadas; el resto de la deuda debía ser cancelada en dos cuotas semestrales. Y a la fecha, aún hay varios dueños de estos vehículos, que no han terminado de pagar las cuotas correspondientes, lo cual debería implicar una incautación de esos vehículos, pero en cambio se está analizando otorgar una amnistía para que los que aún mantengan deudas puedan regularizarlas.

Se puede observar la clara vinculación política con ambos programas, en especial si se toma en cuenta que el nacionalizar vehículos que ingresaron al país de manera ilegal, no solo legitima un delito (dos en el caso de los autos robados en otros países), sino que genera muchos problemas para el país, como el incremento en la emisión de gases de carbono, y también el incremento en la subvención a los combustibles ya que con una mayor de cantidad de vehículos circulando, se prevé mayor demanda de los mismos. Además, un importante problema que se ha observado en ambos es el de generar un gran precedente de

legalización de contrabando que puede ser utilizado por los diferentes sectores que cuentan con actividades económicas en el sector informal, como forma de legalizar un ilícito para regularizar sus diferentes situaciones y continuar así con el ingreso de mercancía de contrabando al país afectando directamente nuestra economía.

Es evidente que los sectores beneficiados por el gobierno con estas medidas, no son simplemente gente pobre, como mencionaba el presidente, en muchos casos se han beneficiado dirigentes cocaleros, comunarios, grandes importadores de vehículos de contrabando para reventa, ya que es verificable la cantidad de vehículos de esta naturaleza que existe en los diferentes pueblos y comunidades de nuestro país. Sectores con grandes cultivos de coca, como los yungas o el chapare cuentan como medio de transporte con vehículos sin placas, y estos son proporcionados por los importadores mayoristas quienes se encargan de introducir al país estos vehículos denominados chutos. A su vez, con esta medida, el gobierno y el presidente Evo Morales, ganan el respaldo y el apoyo de estos sectores, y comunidades, quienes al ser beneficiados, generan estabilidad en la gestión del gobierno del MAS.

A partir del año 2011 en Bolivia, se ha mantenido el tipo de cambio en 6,96 bolivianos para la venta, en una política denominada Bolivianización de la economía, que tiene como objetivo incrementar la confianza en la moneda nacional, es decir el Boliviano, respecto al dólar, para que sea utilizado con mayor frecuencia en las transacciones de compra y venta en el territorio nacional. Esto sin duda ha generado para el gobierno y para el país una estabilidad en la economía, ya que las transacciones, las cuentas de ahorro, e incluso los créditos, son preferidos en moneda nacional en la actualidad, sin embargo, un sector que se ve muy afectado por esta política es el sector productivo, en vista de que esta política fomenta a la importación por que esta se hace menos costosa ante la devaluación de las monedas de los países vecinos respecto al dólar. Se debe tomar en cuenta que el incremento en las importaciones también está ligado al incremento del contrabando, ya que el crecimiento en los últimos años del sector

informal, permite evidenciar que este también se ha visto beneficiado por la política de la bolivianización, y los volúmenes de ingreso de contrabando se han ido incrementando a partir del año 2011 por que los costos de la mercadería se abaratan, y tomando en cuenta la evasión de tributos que esta actividad realiza, genera mayores ganancias para los contrabandistas y les permite comprar cada vez más, haciendo un efecto de bola de nieve, lo que explica, el porqué del crecimiento de los mercados informales en el país. Un dato que no pasa desapercibido por los economistas, y por los productores y exportadores pero que el gobierno no ha dado importancia.

Bolivia cuenta con la Ley General de Aduanas, como la única reguladora del ingreso y salida de mercadería del país, sin embargo en esta se hallan varios vacíos muy importantes que favorecen la internación de mercancía de contrabando, en lo que refiere a la potestad aduanera, a la obligación tributaria, pero sobre todo a la base imponible, ya que en algunos casos los impuestos comprendidos para nacionalizar un bien son demasiado elevados, y esto genera que la mayor parte de los importadores, busquen alternativas para ingresar sus productos, de manera que su ganancia no se vea mermada por un alto costo de legalización. Estos puntos ya habían sido observados el año 2004 por el Instituto Boliviano de Comercio Exterior, sin embargo a la fecha no han sido modificados, y continúan siendo un aliciente para que los importadores elijan el camino del contrabando al momento de ingresar su mercancía al país.

Es evidente que el contrabando, y el comercio informal están muy ligados a la cultura del pueblo boliviano, día a día se observa como una gran cantidad de vendedores se asientan en distintas calles de nuestro país, y somos nosotros quienes ante la necesidad de adquirir productos, también nos convertimos en consumidores y fomentamos esta actividad, que no pasa desapercibida ante los ojos de ningún ciudadano ni autoridad. Entonces, es natural preguntarse porque nadie interviene en ello, no obstante, si observamos de manera analítica nuestra sociedad, en la que diariamente existen conflictos, por diferentes razones, y demandas de la sociedad, advertimos que no se escucha hablar de “desempleo”;

y es que desde el año 2006, la tasa de desempleo ha descendido hasta un 3,5% el 2014, un periodo en el que también se advierte un abrumador incremento del sector informal. Como se ha mencionado en la investigación, el comercio informal es el escape para las personas que no pueden encontrar un empleo formal, ya sea de comerciantes, de sub contratantes, o de contratados, el comercio informal es el colchón para una gran mayoría de la sociedad, que por necesidad o por decisión propia, ejercen este tipo de actividad en su diario vivir, muy probablemente sin siquiera las condiciones exigidas por las normas laborales exigentes, pero, ese no es problema, claramente para los que componen el sector siendo este casi el 70% de la población económicamente activa.

Es más que evidente que siendo una actividad que se ha enraizado en la cultura nacional y en nuestra sociedad, es muy difícil controlarla, ya que esta cuenta con una organización de sindicatos confederaciones y demás, que no permiten que se pueda afectar su forma de vida ya tradicional, y es en este punto que ningún gobierno se anima a pagar el elevado costo que tendría el poner fin a estas actividades que no dejan de ser ilícitas.

El ejercer mayor control y una lucha real contra el contrabando implicaría una pelea frontal con estos sectores, los cuales al ver afectados sus intereses se movilizaran por los medios que sean necesarios (marchas, huelgas, bloqueos etc.) y al ser un sector mayoritario de la población, el gobierno quedaría desestabilizado, ya que estas medidas también generarán malestar en el resto de la población que se verá perjudicada, en vista de que no está por demás decir, que a cualquier ciudadano de a pie, le llama mucho más la atención adquirir productos de estos sectores informales, en vista de que los costos son mucho más bajos que los del mercado formal, y en muchos casos incluso la oferta es más variada. Esta sería una irónica consecuencia de erradicar el contrabando que resultaría nefasta para un partido político con aspiraciones de mantener el poder como lo es en estos momentos el Movimiento Al Socialismo. Es por esta razón, que la lucha real y efectiva contra el contrabando queda relegada (en lugar de convertirse en una política de Estado) a instituciones como la Aduana Nacional de

Bolivia y los efectivos del C.O.A. quienes con un escaso personal, puntos de control desactualizados, bajos sueldos, políticas que permiten el ingreso de mercancía sin nacionalizarla en la frontera, y pobres puntos de control aduanero en las fronteras, no podrán lograr mayores resultados que los vistos hasta ahora en presente trabajo, y el único perjudicado, es el país, que día a día pierde millones de bolivianos en recaudación por ingreso de mercancía.

GLOSARIO DE TERMINOS

BALANZA DE PAGOS: Es un indicador macroeconómico que proporciona información sobre la situación económica del país de una manera general. Es decir, permite conocer todos los ingresos que recibe un país procedentes del resto del mundo y los pagos que realiza tal país al resto del mundo debido a las importaciones y exportaciones de bienes, servicios, capital o transferencias en un período de tiempo.

CUENTAS NACIONALES: Las cuentas nacionales son un registro contable de las transacciones realizadas por los distintos sectores de la economía de un país en el cual se brinda una perspectiva global del sistema económico.

GRAVAMEN ARANCELARIO (GA): Es parte del tributo aduanero que grava a la importación o exportación de mercancías.

IMPUESTO AL CONSUMO ESPECÍFICO (ICE): Está dirigido a fabricantes importadores que comercialicen y distribuyan al por mayor: cigarrillos y tabaco, bebidas refrescantes, cerveza, bebidas alcohólicas y alcohol potable. Se trata de ventas en el mercado interno e importaciones definitivas de bienes para el consumo final.

IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA): Es el Impuesto al Valor Agregado que se paga por todas las ventas de bienes, por los contratos de obras, por los contratos de prestación de servicios y por las importaciones realizadas.

IMPUESTO ESPECIAL A LOS HIDROCARBUROS Y DERIVADOS (IEHD): Se aplica a personas naturales o jurídicas que importen y comercialicen: gasolina especial, gasolina premium, gasolina de aviación, gasolina natural, gasolina blanca, diesel oil nacional, diésel oil importado, diesel oil de gas natural, jet fuel internacional, jet fuel nacional, fuel oil, aceite automotriz industrial, grasas lubricantes y gas natural comprimido.

POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA: Se conoce con el nombre de Población Económicamente Activa al conjunto de la población que a partir y hasta la edad que cada Estado fija como límites mínimo y máximo para ingresar y egresar del mundo laboral, se encuentra efectivamente trabajando o está buscando activamente un puesto de trabajo.

POBLACION ECONOMICAMENTE INACTIVA: Comprende a todas las personas en edad de trabajar (14 años y más) que no participan en la producción de bienes y servicios porque no necesitan, no pueden o no están interesadas en tener actividad remunerada. A este grupo pertenecen: las personas que son exclusivamente: estudiantes, amas de casa , pensionados, jubilados, rentistas, incapacitados permanentes para trabajar, personas que no les llama la atención o creen que no vale la pena trabajar, otros incluidos dentro de la población en edad de trabajar (PET).

POBLACION EN EDAD DE TRABAJAR: Se define como Población en Edad de Trabajar (PET) a todas las personas mayores a una edad a partir de la cual se considera que están en capacidad de trabajar. En el caso de Bolivia, esta ronda los 14 años.

PRODUCTO INTERNO BRUTO: Es la suma de todos los bienes y servicios finales que produce un país o una economía, elaborados dentro del territorio nacional tanto por empresas nacionales como extranjeras, y que se registran en un periodo determinado (generalmente un año).

RECAUDACION EXTRAORDINARIA: Es la recaudación obtenida por el pago de tributos a partir de la implementación de programas de regularización impositiva.

SUBFACTURACIÓN: Es la declaración de las mercaderías importadas, para efectos aduaneros, por un valor inferior al que realmente tienen.

TIPO DE CAMBIO: El tipo de cambio o tasa de cambio es la relación entre el valor de una divisa y otra, es decir, nos indica cuantas monedas de una divisa se

necesitan para obtener una unidad de otra. Por ejemplo, para obtener un euro necesito entregar 1,0827 dólares.

TRIBUTOS ADUANEROS: Los gravámenes e impuestos internos que gravan a las importaciones o exportaciones de mercancías.

ZONA FRANCA: Una parte del territorio de un Estado en el que las mercancías allí introducidas, se considerarán generalmente como si no estuviesen en el territorio aduanero, en lo que respecta a los tributos aduaneros a la importación.

ZONA SECUNDARIA: Es la parte del territorio aduanero nacional que no comprende la zona primaria aduanera. Es decir, que aquellos lugares no habilitados por la autoridad aduanera para la recepción, almacenamiento, movilización, cargue y descargue de mercancías objeto de comercio internacional, se constituyen en zona secundaria aduanera.

BIBLIOGRAFÍA

(s.f.).

CAINCO. (2013). *BOLIVIA: Estimación Del Contrabando de Mercancías y Regularización de Importación de Vehículos*.

Cámara Nacional de Comercio. (2013). *Comportamiento de las Importaciones en Bolivia*. Santa Cruz.

Capitales . (28 de Julio de 2015). Tipo de cambio no se mueve y afecta a la industria. *Correo del Sur* .

Castells, M., & Porters, A. (1989). *The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Developed Countries*. Baltimore.

De Soto, H. (1986). *El Otro Sendero "La Revolución Informal"*. Lima.

El Potosí. (23 de Junio de 2016). *El Potosí*.

Evía, J. -N. (2010). *Una perspectiva económica sobre la informalidad en Bolivia*. La Paz: Fundación Milenio.

Feige, L. E. (1980). *Una nueva Perspectiva en los Fenómenos Macro Ecuménicos, Teoría y Medición del sector Inobservado de la Economía de los Estados Unidos, Causas, Consecuencias e Implicaciones*. Wisconsin.

Fields, G. (1980). *Poverty, Inequality and Development* . Cambridge: University Press.

Gómez, A. (2012). *La estructura y los efectos del contrabando en Bolivia*. La Paz: Universidad Mayor de San Andrés.

Harris, J., & Todaro, M. (1970). *Migración, El Desempleo y Desarrollo*. American Economic Review.

IBCE. (2004). *El contrabando en Bolivia: Una visión heterodoxa*. Santa Cruz: Instituto Boliviano de Comercio Exterior.

Instituto Boliviano de Comercio Exterior. (2005). *El contrabando en Bolivia "Una Visión Heterodoxa"*. Santa Cruz: IBCE.

Instituto Boliviano de Comercio Exterior. (2006). *El contrabando en Bolivia*. Santa Cruz: IBCE.

Lewis, W. A. (1954). *Economic Development With Unlimited Supplies of Labour* . Manchester .

Loayza, N. (1987). *Causas y Consecuencias de la Informalidad en Perú* . Banco Mundial.

Mankiw, G. (2007). *Principios de Economía*. Madrid: Thomson Editores Spain.

Mansilla, H., & Castedo, E. (1993). *Economía Informal y Desarrollo Sociopolítico en Bolivia*. La Paz: Centro Boliviano de Estudios Multidisciplinarios.

Portes A., Haller W. (2004). *La economía informal*. Santiago: Naciones Unidas.

Schneider, F. (2003). *El Tamaño y Desarrollo de las Economías Sombrias en Asia Pacífico* . Linz.

Velasquez, D. (2016). *ECONOMÍA INFORMAL EN BOLIVIA: Análisis, Evaluación y Cuantificación en Base al Enfoque Monetario de la Demanda de Efectivo (Periodo 1994-2014)*. Scielo.

Lipset, S.M. (1963). *El hombre político, las bases sociales de la política*, Buenos Aires.
Sanders, David (1981). *Patterns and the political instability*, New York
Ake, Claude (1974). *Modernization and political instability*,
Gurr and Eckland (1978). *A comparative studie of civil strife*
Torrico, Mario (2009) *factores explicativos y dimensiones de la Estabilidad Política: Un estudio mundial* México D.F.

REVISTAS Y BOLETINES:

PERFIL CRIMINOLÓGICO – CONTRABANDO, FLACSO Ecuador. *Diana Salazar Méndez, “El Contrabando desde una Mirada Jurídica”*

IMPUESTOS NACIONALES, *Impuestos en Facilito, IVA – ICE*

ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA, *Boletín de Recaudaciones*, diciembre de 2006

ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA, *Boletín de Recaudaciones*, diciembre de 2007

ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA, *Boletín de Recaudaciones*, diciembre de 2008

ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA, *Boletín de Recaudaciones*, diciembre de 2009

ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA, *Boletín de Recaudaciones*, diciembre de 2010

ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA, *Boletín de Recaudaciones*, diciembre de 2011

ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA, *Boletín de Recaudaciones*, diciembre de 2012

ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA, *Boletín de Recaudaciones*, diciembre de 2013

ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA, *Boletín de Recaudaciones*, diciembre de 2014

BANCO CENTRAL DE BOLIVIA, *Boletín Estadístico N° 350*, junio de 2011

BANCO CENTRAL DE BOLIVIA, *Boletín Estadístico N° 364*, diciembre de 2014

BANCO CENTRAL DE BOLIVIA, *Boletín Estadístico N° 367*, septiembre de 2015

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS BOLIVIA, *Memorias de la Economía Boliviana*, año 2010

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS BOLIVIA, *Memorias de la Economía Boliviana*, año 2015

LEYES

LEY GENERAL DE ADUANAS, “*Ley N° 1990*”

LEY DE REGULARIZACIÓN DE VEHÍCULOS INDOCUMENTADOS, Y
ARREPENTIMIENTO EFICÁZ, “Ley N° 3467”

LEY DE SANEAMIENTO LEGAL DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES “Ley N° 133”

CODIGO TRIBUTARIO BOLIVIANO “Art. N° 181 (Contrabando)”

REVISION HEMEROGRÁFICA

El Día . «Vehiculos chutos circulan con certificación B-SISA en los yungas.» *El Día* , 1 de abril de 2014 .

El Diario. «En Caranavi 7 de cada 10 Vehiculos son "Chutos".» *El Diario* , 4 de Septiembre de 2007.

El País . «Gobierno, textileros e importadores de ropa usada abren fase de negociación.» *El País*, 23 de Marzo de 2009.

Erbol Digital . «Oro: Ni EBO ni la aduana pueden contra el contrabando.» *Erbol Digital* , 19 de diciembre de 2013.

—. «Vendedores cambian y suben precios para evitar dar factura.» *Erbol Digital* , 5 de diciembre de 2013.

FIDES. «Gobierno Vé Mviles Politicos en Demanda de Choferes por Autos Chutos.» *Agencia de Noticias Fides*, 27 de Septiembre de 2006.

—. «Ropa usada provoca primer conflicto social a Gobierno de Morales.» *Agencia de Noticias Fides*, 2 de Febrero de 2006.

La Patria . «Gobierno llega a Acuerdo con gremiales y estos levantan presión .» *La Patria* , 5 de septiembre de 2013.

La Razón - España. «Controversia en Bolivia por la decisión de Morales de legalizar coches de contrabando.» *La Razón* , 9 de junio de 2011.

La Razón . «Senado da luz verde a la legalización de autos chutos.» *La Razón* , 27 de mayo de 2011.

Pagina Siete. «En 5 años se duplico el numero de importadores de ropa usada .» *Pagina Siete*, 22 de julio de 2013.

PAGINAS WEB

Definición de Gestión

Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Primera Edición, Guatemala

https://conf.unog.ch/tradfrweb/Traduction/Traduction_docs%20generaux/Diccionario%20de%20Ciencias%20Juridicas%20Politicas%20y%20Sociales%20-%20Manuel%20Ossorio.pdf

Definición de Elusión de Impuestos

Perfil Criminológico – CONTRABANDO, FLACSO Ecuador

<http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/7512/2/BFLACSO-PC15.pdf>

Definición de Evasión Tributaria

Perfil Criminológico – CONTRABANDO, FLACSO Ecuador

<http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/7512/2/BFLACSO-PC15.pdf>

Definición de Contrabando

Perfil Criminológico – CONTRABANDO, FLACSO Ecuador

<http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/7512/2/BFLACSO-PC15.pdf>

Definición de Defraudación Aduanera

Perfil Criminológico – CONTRABANDO, FLACSO Ecuador

<http://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/7512/2/BFLACSO-PC15.pdf>

Información sobre Comercio Exterior

Guía y Glosario de Términos, Organización Mundial del Comercio.

https://search.wto.org/search?q=comercio+exterior&site=Spanish_website/g12ns

Definición de Importación

Enciclopedia de clasificaciones (2016)

<http://www.tiposde.org/economia-y-finanzas/1016-definicion-de-importacion>

Definición de Índice de Volumen de Importación

Glosario de Términos Económicos, Banco Central de Reserva del Perú.

<http://www.bcrp.gob.pe/publicaciones/glosario/i.html>

Concepto de Impuesto a los Consumos Específicos

Glosario Impuestos Nacionales Bolivia

http://impuestos.gob.bo/index.php?option=com_content&view=article&id=910:impuesto-a-los-consumos-especificos&catid=207

Concepto de Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados

Glosario Impuestos Nacionales Bolivia

http://www.impuestos.gob.bo/index.php?option=com_content&view=article&id=909:14-06-2012-monitoreo-de-prensa-no-378&catid=166:monitoreoprensa

Concepto de Balanza Comercial

Instituto de promoción de exportaciones e inversiones

<http://www.proecuador.gob.ec/glossary/balanza-comercial/>

Información Sobre Contrabando

http://correodelsur.com/local/20170704_hace-falta-la-presencia-del-estado-en-el-hito-villazon.html

Información sobre Legalización de Autos Chutos

<http://www.emol.com/noticias/economia/2011/06/08/486263/evo-morales-justifica-legalizar-autos-de-contrabando-porque-son-para-los-pobres.html>

Información sobre Bolivianización

<https://www.consuladodebolivia.com.ar/2016/10/27/evo-logra-la-bolivianizacion-la-economia-creditos-moneda-nacional-99-ahorros-84/>

ANEXOS

Anexo N° 1

RECAUDACIÓN TOTAL POR IMPORTACIÓN (En Millones de Dólares)	
2006	549,1
2007	692,5
2008	965,9
2009	851,2
2010	1077,7
2011	1535,2
2012	1708,7
2013	1929,8
2014	2220,1

Anexo N° 2

VOLUMEN DE IMPORTACIÓN (En Toneladas)	
2006	2566198,1
2007	3003533
2008	3270867,1
2009	3313199,2
2010	3556332,7
2011	4551311,6
2012	4648915,6
2013	4906642,4
2014	5434830,4

Anexo N° 3

AÑO	TOTAL RECAUDADO	VOLUMEN DE IMPORTACIÓN
2006	2915936,6	2566198,1
2007	3585646,3	3003533
2008	5081367,5	3270867,1
2009	4544938,3	3313199,2
2010	5590246,7	3556332,7
2011	7927318,7	4551311,6
2012	8578283,1	4648915,6
2013	9683823,2	4906642,4
2014	10517820,8	5434830,4

Anexo N° 4

BALANZA DE PAGOS			
AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	SALDO
2006	3874,5	2915,7	958,8
2007	4504,2	3585,7	872,6
2008	6525,1	5081,4	1443,8
2009	4960,4	4544,9	415,4
2010	6401,9	5590,2	811,6
2011	8358,2	7927,3	430,9
2012	11254	8578,3	2675,7
2013	11697,7	9683,8	2013,9
2014	12300,8	10517,8	1783

Anexo N° 5

ESTIMACIÓN DE INGRESO DE CONTRABANDO (En Millones de Dólares)	
2006	849,2
2007	940,2
2008	1364,5
2009	1352,9
2010	1187,9
2011	1593,3
2012	2128