

Capítulo **76**

Los espacios de las relaciones colombo-venezolanas.

Ramón J. Velásquez

RAMÓN J. VELÁSQUEZ. Nació en 1916 en San Juan de Colón, estado Táchira. Venezolano. Doctor en Ciencias Políticas y Sociales (1942), Universidad Central de Venezuela. Abogado de la República (1942). Fue secretario general de la Presidencia de la República (1959-1963). Senador principal por el estado Táchira 1979-1994. Presidente de la Comisión para la Reforma del Estado y corredactor de la Ley que establece la elección regional directa de los gobernadores de los estados, 1984-1987. Elegido por el Congreso Nacional como presidente constitucional de la República de Venezuela, 5 junio 1993 a 4 febrero de 1994. Presidente fundador de la Comisión Presidencial de Asuntos Fronterizos Colombo-Venezolanos. Individuo de número de la Academia Nacional de la Historia y de la Academia Nacional de la Lengua. Organizador del Archivo Histórico de Miraflores y Fundador del *Boletín del Archivo Histórico de Miraflores*. Director de la serie Fuentes para la Historia de la República 1830-1899, de la Academia Nacional de la Historia. Director de la colección Pensamiento Político Venezolano del Siglo XIX, 15 volúmenes. Director de la Colección Pensamiento Político Venezolano del Siglo XX, 130 volúmenes. Organizador y presidente de la Fundación para el Rescate Documental Venezolano, 1978-1992. Fundador y director de la Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, 164 volúmenes, 1961-2002. Autor: *El Táchira y su proceso evolutivo. Después de la caída* (Cipriano Castro: 1909-1924), 1969. *La obra histórica de Caracciolo Parra Pérez*, 1971. *La caída del Liberalismo Amarillo*, 1972. *Venezuela y la primera Guerra Mundial* (1914-1919), 1973. *El capitalismo alemán en la economía del Táchira* (1870-1925), 1974. «Aspectos de la evolución política de Venezuela en el siglo XX» (en *Venezuela Moderna*), 1976. *Confidencias imaginarias de Juan Vicente Gómez*, 1979. *Rómulo Betancourt en la historia de Venezuela*, 1980. *¿Porqué en el Táchira? El nacimiento de la industria petrolera venezolana (1878)*, 1979. *Los Andes*, Caracas, 2000. *Joaquín Crespo*, Colección Biografías de Venezuela, El Nacional, 2 volúmenes, 2005.

G

E

O

Última actualización: julio de 2006

LA OCUPACIÓN GEOHISTÓRICA
DEL ESPACIO FRONTERIZO

- ¹ La historia de la ocupación post-colombina del actual espacio fronterizo venezolano, tiene como primera referencia la fundación en 1502, por Alonso de Ojeda, de la efímera población de Santa Cruz de Coquivacoa. Sin embargo, el inicio de la ocupación territorial de la frontera occidental venezolana debe buscarse en dos procesos de conquista escenificados en la primera mitad del siglo XVI.
- ² El primero de ellos procede desde el este y es protagonizado por los Welser. En 1528 tiene lugar la capitulación mediante la cual la Corona española entregó la Gobernación de Venezuela a los Welser y, al año siguiente, la expedición encabezada por Ambrosio Alfinger funda la primera ciudad de Maracaibo, desde donde se brindó apoyo a los expedicionarios que se adentraban hacia el sur. Esta primera fundación tuvo su fin en 1535. En 1569 una nueva intentona de fundar una ciudad en la costa occidental del lago fue adelantada sin éxito por Alonso Pacheco. En 1574 se concreta la fundación definitiva de la actual Maracaibo a manos de Pedro Maldonado.
- ³ El interés de los Welser no era la creación de ciudades: buscaban un camino al mar del Sur bajo el supuesto de que al sur del sistema golfo-lago de Maracaibo se encontraría el camino al océano; buscaban minas y riquezas, por ello alcanzaron la lejana sabana de Bogotá en procura de El Dorado. No encontraron un camino al Pacífico, no encontraron El Dorado, pero contribuyeron al conocimiento de la geografía de la actual frontera occidental venezolana, desde la Guajira hasta la Amazonia.
- ⁴ El segundo gran proceso de ocupación procede del oeste, desde Tunja y Pamplona, en procura de las tierras de las sierras nevadas. Reconociendo territorio y creando ciudades que iban sumándose a la jurisdicción de la Audiencia de Santa Fe de Bogotá, Juan Rodríguez Suárez funda la primera ciudad de Mérida en 1558, Juan de Maldonado lleva a Mérida a su localización definitiva en 1559, y funda San Cristóbal en 1561. El empuje venido desde la Nueva Granada tuvo fin cuando Maldonado y Francisco Ruiz, quien avanzaba hacia el occidente desde Trujillo, acordaron en 1559 fijar como límite entre la Audiencia de Santa Fe de Bogotá y la Gobernación de Caracas, aproximadamente los mismos linderos que dividen a los actuales estados Mérida y Trujillo.
- ⁵ De entre los diversos paisajes tachirenses, el conquistador Francisco de Cáceres escogió una meseta rodeada de páramos para fundar a mediados del siglo XVII la que sería la primera ciudad tachirense. Fundada en 1576, La Grita sirvió como base para expediciones hacia los llanos en las cuales se fundaron nuevos poblados, entre ellos la ciudad de Barinas en 1577; como espacio de una creciente producción agropecuaria y minera que manaba hacia el puerto de Maracaibo; y como centro político desde el año 1622, cuando el corregimiento de La Grita fue transformado en Gobernación. La Grita de los siglos XVII y XVIII formó parte de un circuito comercial que, utilizando caminos de recuas, conectaba la actual zona fronteriza con Cartagena de Indias y las Antillas, por medio del puerto de Gibraltar, fundado en 1592 al sur del lago de Maracaibo. Para entonces, Maracaibo tendía a convertirse en el principal puerto regional, con gran

influencia territorial que incluía a Coro, la costa oriental del lago, las poblaciones andinas de Trujillo, Mérida, La Grita y se extendía hasta Pamplona, con irradiaciones a las zonas selváticas occidentales del lago y a la península de la Guajira, y con conexiones marítimas con la costa caribe de la actual Colombia. Desde temprano, Maracaibo se perfiló como la gran metrópoli del occidente venezolano.

⁶ Si bien San Cristóbal, la actual capital tachirense, fue fundada medio siglo antes que La Grita, su papel fue de menor figuración durante todo el período colonial, y debió esperar a 1814 para ostentar el título de ciudad. Su fundación fue ordenada por el Cabildo de la ciudad de Pamplona, para contar con un sitio de apoyo a los viajeros entre aquella ciudad y la recién fundada Mérida. Su rol fundacional como ciudad, de paso, fue debidamente cumplido, convirtiéndose en punto de confluencia para el tránsito desde y hacia los ríos navegables de los llanos, el interior de la Nueva Granada, las ciudades andinas y el lago de Maracaibo. En 1724 se funda la actual San Antonio del Táchira, la cual, junto a San Cristóbal, crecerían al impulso del comercio con la actual Colombia. San Antonio sería la base para una expansión poblacional sustentada en la producción cacaotera en las orillas del río Zulia. En el siglo XVIII, los habitantes de San Cristóbal, sintiendo que la villa era escasa en tierras para la cría de ganado, ya pedían les fueran otorgadas «tierras realengas» en los llanos entre los ríos Apure, Caparo y Suripá. Se definía así la tradicional expansión de la sociedad tachirense hacia las tierras llaneras del sur, donde ya en 1766 se había creado la actual población de El Amparo a orillas del río Arauca y en 1770 se fundaba Guas dualito, la cual devendría en punto inicial de la ruta que, atravesando la selva de San Camilo, une los llanos del Arauca y el Apure con Táchira y el valle de Cúcuta.

⁷ La historia de la penetración en las fronteras llaneras y amazónicas refleja las dificultades del paisaje y adelantan el esquema de poblamiento aún presente en esas áreas fronterizas. Las tres expediciones de Antonio Berrío en los años ochenta y noventa del siglo XVII lograron ir desde la sabana de Bogotá hasta el Orinoco, atravesando las regiones llaneras bañadas por el Meta y el Arauca, aportando conocimientos geográficos sobre la conexión de los llanos fronterizos con el Atlántico y dando las bases para la creación de la Provincia de Guayana. En lo sucesivo, y hasta finales del siglo XVIII, el poblamiento de la Orinoquia y la Amazonia venezolanas fue una aventura a manos de dueños de hatos que explotaban el ganado cimarrón y las plumas de garza; de misioneros jesuitas, franciscanos y capuchinos que construían pueblos de misiones; y militares que edificaron fuertes y asentamientos para frenar el avance portugués en el Alto Orinoco. San Carlos de Río Negro fue fundada en 1759 como un asentamiento militar. Puerto Páez, la población apureña situada en la confluencia de los ríos Orinoco y Meta, fue fundada por primera vez en 1669 como pueblo de misión y reconstruida en 1732 por el jesuita José Gumilla, pero sólo hasta el siglo XX alcanzaría alguna relevancia poblacional. El origen de la actual capital del estado Amazonas es una aldea fundada en 1680 como misión jesuita y reconstruida en diversas ocasiones. La fundación definitiva de Puerto Ayacucho debió esperar hasta diciembre de 1924 y fue cumplida por el ingeniero Santiago Aguerrevere Michelena.

- ⁸ En 1776 y 1777 tres hechos conllevan a la definición del territorio de la actual Venezuela. En diciembre de 1776, mediante real orden, fue creada la Intendencia de Ejército y Real Hacienda; y en septiembre de 1777 fue creada por real cédula la Capitanía General de Venezuela. Con estos actos, el rey Carlos III de España centralizó y unificó alrededor de Caracas la autoridad política, militar y fiscal de las provincias de Venezuela, Cumaná, Guayana, Margarita, Trinidad y Maracaibo, con lo cual el área fronteriza occidental venezolana quedaba separada de la actual Colombia. Un tercer hecho, éste de carácter internacional, completaría la definición de la frontera amazónica venezolana: España y Portugal suscriben un Tratado de Límites para fijar sus fronteras en América.
- ⁹ Luego, con la emisión de la real cédula de febrero de 1786 que creó la comandancia de Barinas, diferenciada de las provincias de Caracas y de Maracaibo, quedaban precisados los términos de la actual frontera llanera.
- ¹⁰ En lo sustantivo, fue Carlos III de España quien decidió la conformación espacial de la frontera occidental venezolana. Fue él quien siguiendo consejos de leales administradores dio forma a lo que ahora es Venezuela y sus fronteras. Los actuales estados fronterizos, Zulia, Táchira, Apure y Amazonas, son los herederos de las provincias primigenias de Maracaibo y Guayana y de la comandancia de Barinas.

LA FIJACIÓN DE LOS LINDEROS

La frontera terrestre

- ¹¹ Quizás la primera ocasión cuando los límites entre Venezuela y Colombia fueron invocados como realidad jurídica que separa las soberanías de dos Estados fue durante el mes de marzo de 1830. El mariscal Sucre viajaba acompañado del obispo de Santa Marta, José María Estévez y de otras eminentes personalidades, quienes aspiraban llegar a Valencia para procurar cambiar los ánimos secesionistas del Congreso Constituyente convocado por el general José Antonio Páez. Sucre fue impedido de ingresar a territorio venezolano por el gobernador de la Provincia de Mérida, general Judas Tadeo Piñango. De esta manera, el gobierno provisional encabezado por Páez desde enero de ese año inauguró la tradición de la línea fronteriza, la cual sería en lo sucesivo muro y puerta en las relaciones de las comunidades venezolanas y colombianas.
- ¹² La Constitución de septiembre de 1830, la primera de la naciente República, estableció que el territorio de Venezuela, y en consecuencia sus fronteras, serían los correspondientes en 1810 a la Capitanía General de Venezuela. De esta forma, los constituyentes que dieron a Venezuela su primera Constitución tras la disolución de la Gran Colombia, asumieron el concepto del *uti possidetis juris* de 1810 como criterio delimitador del espacio venezolano, el cual ha sido reiterado en todas las constituciones.
- ¹³ Pese a que la República de Nueva Granada asumiera el mismo criterio delimitador, la fijación de los linderos fue un largo y conflictivo proceso que ocupó más de un siglo, durante los cuales surgieron diferencias referidas a la titularidad de casi toda la extensión fronteriza: el inicio de la frontera en la península de la Guajira, el trazado en los Montes de Oca, la titularidad de la estratégica región de San Faustino, así como en la Orinoquia y en la Amazonia.

- ¹⁴ Las primeras negociaciones de límites fueron cumplidas por el representante diplomático venezolano Santos Michelena y por el secretario de Hacienda y Relaciones Exteriores de Colombia, Lino de Pombo. Ambos alcanzaron, en diciembre de 1833, la redacción y suscripción del denominado Tratado de Amistad, Alianza, Comercio, Navegación y Límites. Por diversos motivos el tratado fue aprobado sólo parcialmente por los parlamentos de ambos países: en Venezuela se consideró que la delimitación acordada era nociva a los intereses nacionales; en Colombia se objetó la alianza militar que formaba parte del instrumento suscrito por Michelena y Pombo. En consecuencia, el instrumento nunca entró en vigencia.
- ¹⁵ A lo largo del siglo XIX fracasaron sucesivas negociaciones delimitadoras. En 1881, Venezuela y Colombia suscriben el Tratado de Arbitraje de Límites, mediante el cual acuerdan concurrir ante el rey de España, Alfonso XII, para solicitar sus oficios como árbitro en la materia delimitadora, con base en el *uti possidetis juris*. Con posterioridad, en febrero de 1886, ya estando la reina María Cristina ocupando el trono español en calidad de regente, los plenipotenciarios Antonio Guzmán Blanco por Venezuela y Carlos Holguín por Colombia suscribieron un protocolo con el cual ratificaron a la reina española como árbitro y ampliaron sus facultades arbitrales, permitiéndole sentenciar sin ajuste al *uti possidetis juris*.
- ¹⁶ La Gaceta Oficial de Madrid publicó el 16 de marzo de 1891 el Laudo Arbitral de la reina regente María Cristina. Pese a que en Venezuela se consideraron desfavorables los términos del laudo, y en medio de la inestable situación política de finales del siglo XIX venezolano, el Congreso aprobó en agosto de 1894 la ejecución de la sentencia arbitral. En diciembre de 1898, los dos gobiernos suscriben un pacto para iniciar las tareas demarcadoras, las cuales efectivamente comenzaron en 1900, extendiéndose hasta el año siguiente.
- ¹⁷ Imprecisiones del laudo, dificultades prácticas para su ejecución e interpretaciones divergentes de las partes obligaron a nuevas negociaciones limítrofes que a su vez acudieron nuevamente a la participación de un tercero para dirimir las diferencias: en marzo de 1916 los gobiernos convienen en concurrir ante el Consejo Federal de la Confederación Helvética, designando árbitro juez al presidente de dicho consejo. El árbitro debía decidir el completo deslinde y posterior amojonamiento de la frontera. Igualmente debía pronunciarse sobre la aspiración colombiana de ocupar los territorios ya delimitados, sin esperar la conclusión del proceso delimitador. El contenido del denominado Laudo Suizo fue dado a conocer en marzo de 1922 y al año siguiente se dio inicio a los trabajos de demarcación y amojonamiento por parte de expertos suizos.
- ¹⁸ Finalmente, los gobiernos de Eleazar López Contreras y Eduardo Santos acordaron declarar finalizadas las diferencias limítrofes entre Venezuela y Colombia. En abril de 1941 fue suscrito el Tratado sobre Demarcación de Fronteras y Navegación de los Ríos Comunes. El canje de ratificaciones se produjo en mayo de aquel mismo año. Terminaba así el proceso de fijación de los linderos terrestres entre ambas repúblicas.
- ¹⁹ El mapa de Venezuela que surge del proceso delimitador finalizado en 1941 con Colombia, difiere sustancialmente del mapa físico y político que los Estados Unidos de Vene-

zuela publicaran en 1887. La frontera que comenzaba en cabo de la Vela, frente al mar de las Antillas, fue mudada hasta Castilletes, en las riberas del golfo de Venezuela. San Faustino quedó en manos colombianas. Las líneas divisorias en los llanos y la Amazonia se movieron hacia el interior del territorio venezolano y Colombia se hizo ribereña del río Orinoco.

El golfo de Venezuela

- ²⁰ En los inicios de la década de los años sesenta del siglo pasado se despertó el interés por las potencialidades cobijadas bajo las aguas del golfo de Venezuela en materia de hidrocarburos. El gobierno colombiano de Guillermo León Valencia anunció un plan nacional para incrementar sus reservas petroleras mediante un agresivo plan de otorgamiento de lotes en concesión, entre las cuales se incluían áreas situadas en el golfo de Venezuela. El gobierno de Raúl Leoni solicitó la paralización del otorgamiento de concesiones y la apertura de negociaciones delimitadoras, las cuales, en una primera etapa, se iniciaron en 1967.
- ²¹ Desde entonces, los sucesivos gobiernos realizaron esfuerzos por alcanzar un entendimiento en el asunto de la delimitación de las áreas marinas y submarinas, lo cual involucraba al golfo de Venezuela y la proyección territorial de cada país sobre el mar Caribe.
- ²² Tras cuarenta años de negociaciones directas entre ambos países, no se ha logrado un acuerdo que establezca los correspondientes linderos en las aguas y áreas submarinas en el golfo de Venezuela, por lo que se ha impuesto un *status quo* definido por delimitaciones unilaterales. El Estado venezolano en mayo de 1969, durante el primer gobierno de Rafael Caldera, divulgó lo que a su juicio son las áreas marinas y submarinas venezolanas en el golfo de Venezuela. Simultáneamente, y desde entonces, Venezuela hizo corresponder sus lineamientos de defensa territorial con su posición delimitadora sostenida en las negociaciones con Colombia. En consecuencia, Venezuela entiende que su territorio incluye toda la porción del golfo situada al sur del paralelo de Castilletes, al norte del cual el área de soberanía venezolana está definida por una línea entre la costa colombiana de la Guajira y el archipiélago venezolano de Los Monjes, combinada con una línea de demarcación que sigue la proyección al mar de la dirección general de la frontera terrestre. Este criterio deja en manos de Colombia una franja marítima frente a la península de la Guajira, que le da acceso hasta las proximidades de la población de Puerto López. En el año 2002, la Armada de Venezuela divulgó el primer mapa público que muestra explícitamente esa delimitación unilateral en el golfo de Venezuela.

Crisis en la frontera

- ²³ El tema de la delimitación marítima entre Venezuela y Colombia provocó tres coyunturas durante las cuales, en menor o mayor grado, la posibilidad de enfrentamientos militares se hizo presente.
- ²⁴ En 1952, el asunto de la soberanía sobre el archipiélago de Los Monjes fue causante de tensiones que comenzaron con la instalación de un faro en el Monje Grande del Sur por parte del Gobierno venezolano, y la posterior presencia de naves de la Armada colombiana que efectuaban prácticas de cañoneo sobre el Monje del Norte. En septiembre de

aquel año, el Gobierno venezolano realizó una operación militar hacia Los Monjes, que incluyó el desembarco de tropas y la instalación de un puesto con infantes de marina y guardias nacionales, antecedente de la actual Estación de Guardacostas de la Armada venezolana. En esta circunstancia, el Gobierno colombiano presidido por Roberto Urdaneta Arbeláez emitió una nota diplomática donde aseguraba no oponerse ni tener reclamación alguna respecto al ejercicio de la soberanía venezolana sobre Los Monjes.

²⁵ En 1971 se produce una tensa situación en el golfo de Venezuela. El Gobierno venezolano reclama por vía diplomática la presencia de una nave de guerra colombiana al sur del paralelo de Castilletes, mientras las autoridades de ese país calificaron como «ofensivas» las maniobras que naves venezolanas submarinas y de superficie ejecutaron alrededor de embarcaciones colombianas situadas en las proximidades de Puerto López. Durante más de un mes, de forma reiterada, se reportó la presencia de naves de guerra de ambos países en áreas del golfo de Venezuela, en ocasiones realizando maniobras hostiles y en condición de zafarrancho de combate. La crisis de 1971 se superó mediante intercambios diplomáticos, sin que se produjera un enfrentamiento armado. Ambos países iniciaron, de inmediato, la ejecución de extensos planes para la adquisición de equipos militares.

²⁶ En 1987 tiene lugar la denominada «Crisis de la corbeta *Caldas*». La presencia de una corbeta misilística colombiana, primero en aguas al sur del paralelo de Castilletes y luego en las proximidades de Puerto López, nuevamente enciende una situación de alto riesgo. Esta vez, a diferencia de 1971, el Gobierno venezolano ordenó la ejecución de una movilización militar sin precedentes hacia la frontera noroccidental, la cual incluyó a su flota naval, modernos aviones caza y pesados carros de combate. Dos naves de guerra colombianas alternaron su presencia en las proximidades de la península de la Guajira, mientras fragatas y patrulleros venezolanos con capacidad misilística emprendían maniobras de seguimiento y hostigamiento. La crisis, que abarcó diez días de creciente tensión militar y diplomática, fue superada sin que se produjera ningún enfrentamiento, tras el retiro de las embarcaciones colombianas del área de conflicto.

LA CONSOLIDACIÓN ESPACIAL

El Táchira fronterizo

²⁷ Aun cuando las informaciones de la época dan cuenta de la presencia de cultivos de café en tierras tachirenses hacia finales del siglo XVIII, será hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando alrededor de la producción del grano se produzca un *boom* económico sin precedentes. La producción de café permitió que la economía fronteriza formara parte de un circuito de producción y comercio directamente vinculado con los mercados internacionales. La producción cafetera tachirense y andina aumentó en términos absolutos, ganando a su vez importancia en las crecientes estadísticas nacionales. El café tachirense, que representaba el 9% de la producción venezolana en 1883, alcanzó el 17% en 1898. La producción de café en toda la región andina venezolana, según un censo de 1894, era el 27% del total nacional.

²⁸ La producción cafetera tachirense se desarrolló sustentada en un sistema de pequeñas propiedades, en las cuales confluyeron inmigrantes italianos como propietarios y jor-

naleros colombianos como mano de obra. La expansión cafetera significó el fortalecimiento poblacional de la frontera tachirense, con el auge de localidades productoras como Táriba y Rubio, o comerciales como San Antonio, y por la ampliación de las áreas montañosas convertidas en haciendas para la producción del grano. La producción de café andino venezolano, en la segunda mitad del siglo XIX, se sumó al ya intenso comercio de grano colombiano que ingresaba al comercio internacional movido por las casas de comercio alemanas asentadas en Maracaibo, con sucursales en San Cristóbal y Cúcuta. Las casas comerciales alemanas actuaron como compradoras de café, vendedoras de productos importados incluyendo insumos, banca que financiaba las cosechas y, en ocasiones, como operadores de redes de transporte. Las exportaciones cafeteras financiaron el surgimiento de una economía regional próspera, con alta capacidad de consumo, con propensión a importar bienes básicos y de lujo, con una fuerte vinculación orgánica con la zona fronteriza colombiana y con el puerto de Maracaibo. San Cristóbal adquirió el carácter de principal polo urbano en la frontera andina.

- ²⁹ El éxito de los cafeteros coincidió con el abandono de la actividad cacaotera, la reducción de la producción de trigo y su sustitución por harina estadounidense, la incorporación de moderna tecnología al agro y la derivación de las ganancias como capital para nuevas empresas agropecuarias, comerciales, mineras, de transporte, culturales e incluso políticas.
- ³⁰ De esta época destacan el fortalecimiento de la actividad ganadera y el surgimiento de una pionera explotación petrolera.
- ³¹ Lo que desde tiempos coloniales había sido una aventura riesgosa, como lo era el tráfico con ganado desde los llanos del Arauca hasta la depresión del Táchira, se transformó a finales del siglo XIX en un floreciente circuito de producción y consumo. La peligrosa selva de San Camilo era atravesada por una cantidad creciente de arreos de ganado llanero, negociados en Guasdalito, y conducidos a los potreros de la frontera tachirense y nortesantandereana para engorde y posterior venta. En tanto, en 1880 fue creada la Compañía Nacional Minera Petrolia del Táchira para explotar un yacimiento de hidrocarburos localizado en las proximidades de Rubio. Con tecnología de punta importada de Estados Unidos y con mano de obra compuesta por campesinos de la zona, comenzó la explotación de crudo y su procesamiento de forma local. El kerosén para encender las novísimas lámparas que vendían los almacenes alemanes para alumbrar las casas de hacienda cafeteras, comenzó a producirse y venderse por una firma financiada y administrada por hombres de empresa fronterizos.
- ³² Como forma para participar en la creciente riqueza regional, las principales poblaciones tachirenses instauraron sus ferias. La ofrenda anual al santo patrón se transformaba así en ocasión para estimular el comercio, y los vendedores de toda clase de género llegaban hasta las remotas poblaciones andinas. Los pueblos del Táchira, en sus ferias anuales, recibían la llegada de productos colombianos: sombreros, sillas de montar, carne de Paipa, bocadillos de Vélez, queso reinoso y músicos que interpretaban sus pasillos y bambucos.

- ³³ La pujante economía exportadora tachirense sobrevivió a la Primera Guerra Mundial y durante las primeras dos décadas del siglo xx continuó financiando la presencia de una dinámica economía fronteriza. La crisis económica mundial de inicios de los años treinta y la imbatible influencia de la economía petrolera que nacía en Venezuela, marcarían el fin de esta experiencia regional fronteriza.

La integración de la frontera a la dinámica nacional

- ³⁴ La integración física y humana de Venezuela fue un proceso largo, que en el caso de las zonas de la frontera occidental debió esperar a bien entrado el siglo xx, y en algunas de sus secciones aún no termina.
- ³⁵ Sin embargo, existen evidencias de que a mediados del siglo xix entre sectores de la clase gobernante existió preocupación sobre la necesidad de reforzar políticamente los linderos nacionales. Las sucesivas modificaciones al mapa político de la República dan cuenta de ello.
- ³⁶ Un hito importante lo constituye la elevación de la Provincia de Táchira a la condición de estado, mediante decreto dictado por el presidente Juan Crisóstomo Falcón en 1863, con lo cual se le dio reconocimiento a la especificidad de la región.
- ³⁷ En 1864, el Congreso Nacional creó el territorio federal Guajira, el cual se extendía desde el cabo de La Vela hasta los Montes de Oca, en correspondencia con el fallido tratado con Colombia de 1833. Tuvo como capitales primero a Sinamaica y luego a Paraguaipoa. La existencia del territorio federal Guajira se prolongó hasta 1893. En 1883, por decreto de Antonio Guzmán Blanco, se creó el territorio federal Armisticio, formado por una amplia franja fronteriza que partiendo desde el páramo del Tamá alcanzaba los llanos apureños fronterizos del Arauca y se internaba hasta tierras del actual estado Barinas. Su capital fue inicialmente fijada en Delicias, fue trasladada primero a Santa Rosa, luego a Palmarito y finalmente a Guasualito. En 1890, el Congreso Nacional acordó su disolución. Ambas iniciativas resultaron infructuosas, y en el caso del territorio federal Armisticio fue causa de serios disturbios políticos en la región. La frontera quedaba a gran distancia de Caracas y el control territorial de estas comarcas de la República era muy limitado a finales del siglo xix.
- ³⁸ El territorio federal Amazonas fue igualmente objeto de diversas modificaciones en cuanto a su división política, en las cuales privó el criterio de dar relevancia a las poblaciones de San Fernando de Atabapo, Maroa y San Carlos, las cuales a lo largo del siglo xix fueron capitales departamentales. En 1928, como respuesta del Gobierno central a problemas de orden público, la capital del territorio fue trasladada a Puerto Ayacucho, un caserío situado al margen del extenso territorio amazónico, con lo cual se redujo aún más la presencia venezolana efectiva en aquellas extensiones.
- ³⁹ La condición de aislamiento físico del Táchira con respecto al resto del país, y la necesidad de contar con sistemas de transporte que evitaran la dependencia de los sistemas de transporte instalados en la zona fronteriza colombiana, fueron temas de atención nacional. Así, en fecha tan temprana como 1840, el Congreso de la República dio carácter de empresa nacional a la construcción de un camino entre la población de Michele-

na y el puerto de Guamas (Boca de Grita) sobre el río Grita, mediante el cual las poblaciones fronterizas tendrían acceso al lago de Maracaibo, transitando sólo por territorio venezolano y a costos menores que utilizando el camino de Cúcuta. En 1867, el Congreso venezolano, con el mismo propósito, acordó destinar recursos presupuestarios para la construcción de un camino de recuas desde San Antonio del Táchira hasta Boca de Grita. La utilización del río Grita era irregular por el poco calado de las embarcaciones y por los bajos caudales de sus aguas durante varios meses del año. Por ello a mediados de los años setenta, con apoyo del presidente Antonio Guzmán Blanco, se estableció una ruta que partiendo desde La Fría alcanzaba el tramo navegable del río Escalante, tributario del lago de Maracaibo. De esas mismas fechas datan las primeras noticias sobre el interés regional con apoyo nacional para la construcción de un ferrocarril que uniera el norte del Táchira con el lago de Maracaibo. Ese esfuerzo quedó materializado en 1895 con el inicio de operaciones del ferrocarril que enlazó la población de La Fría con Encontrados sobre el río Catatumbo. Treinta años después, los ferrocarriles del Táchira y de Cúcuta se empalmarían, en virtud de una política liberal del gobierno de Juan Vicente Gómez hacia el comercio fronterizo, y gracias a la construcción con capital privado de un puente sobre el río Grita, hoy conocido como Puente Unión García de Hevia. La construcción de las nuevas vías de comunicación impulsó nuevos asentamientos poblacionales al norte del Táchira y en la zona sur del lago, expandiéndose la presencia poblacional hacia esa área.

- ⁴⁰ Todas las alternativas de transporte diseñadas hasta principios del siglo xx, para superar el enclave de la frontera tachirensis, de los Andes venezolanos en general y de la región santandereana colombiana, tuvieron en mente al lago de Maracaibo. Por ello, los caminos, ferrocarriles y puertos fluviales construidos tenían como objeto aproximar pasajeros y carga hasta un río navegable para así acceder a la ciudad de Maracaibo. Al comenzar el siglo xx, los venezolanos habitantes de las zonas andinas fronterizas, para llegar hasta la capital de la República, debían viajar por caminos de tierra, por ríos que cruzaban selvas, por el lago hasta llegar al puerto de Maracaibo en procura de transporte marítimo hacia Curazao en ruta a Puerto Cabello o La Guaria. Se trataba de un viaje de varias semanas, por lo que se requería pasaporte y visado. Este esquema que hoy se llamaría internacional y multimodal, quedó a un lado cuando el vehículo automotor se hizo presente en la realidad cultural del país.
- ⁴¹ El año 1904, la primera dama, doña Zoila de Castro, trajo desde Europa a Caracas el primer vehículo automotor. En 1913, el primer vehículo Ford llegó a San Cristóbal, llevado en ruta lacustre y fluvial desde Maracaibo. Al comenzar los años veinte del siglo xx, los automotores eran ya una realidad palpable y el gobierno de Juan Vicente Gómez adelantó una intensa campaña de obras públicas para abrir carreteras y adecuar los caminos de tierra existentes a los requerimientos de la nueva forma de transporte. Venezuela privilegió desde entonces la opción del transporte terrestre por carreteras. El esquema vial tendió a reforzar el papel central de la región norte costera, relegando relaciones interregionales como las que hasta entonces existieron entre el Zulia y la zona fronteriza tachirensis.

- ⁴² El primer paso del Estado venezolano fue unir entre sí a las capitales estatales y todas ellas con Caracas. En diciembre de 1923, la ruta que unía a Caracas con la fronteriza y lejana ciudad de San Antonio del Táchira recibió el nombre de Carretera de los Andes y con el tiempo se le conoció como «La Trasandina». En julio de 1925 quedó definitivamente abierta toda la ruta, incluyendo el puente Simón Bolívar sobre el fronterizo río Táchira. La extensión de la vía, incluyendo ramales, fue estimada en 1.269 kilómetros en el año 1928. En tres días de recorrido, los camiones y autobuses cubrían la ruta que, partiendo de Caracas, pasaba por Maracay, Valencia, San Felipe, Barquisimeto, Carora, Valera y Mérida, para alcanzar por último a San Cristóbal. A finales de los años veinte, la ruta incluiría a San Carlos y Acarigua. Las mercancías, los pasajeros y la tropa para controlar posibles insurrecciones podían llegar al Táchira en pocos días.
- ⁴³ Incluso en la lejana Amazonia el Gobierno inició en 1924 la construcción de la carretera entre Caicara del Orinoco en el estado Bolívar y San Fernando de Atabapo, capital para entonces del territorio federal Amazonas.
- ⁴⁴ Las carreteras gomecistas fueron mejoradas a medida que el tiempo pasó y los gobiernos apelaban al concurso de ingenieros. La dictadura de Marcos Pérez Jiménez, como parte de su plan de gobierno, dio alta importancia a la expansión y modernización de la red vial nacional. En 1954 fue declarada abierta la carretera Panamericana, con la cual el Táchira quedaba a sólo quince horas de carretera de la capital del país. La nueva vía que unía al puerto de La Guaira con la frontera con Colombia obviaba el recorrido por los páramos andinos, internándose por las tierras llanas del sur del lago de Maracaibo, las cuales comenzaron a incorporarse efectivamente al país.
- ⁴⁵ En 1957 se inician los trabajos del puente sobre el lago de Maracaibo, para unir a la ciudad de Maracaibo, la capital estatal y segunda concentración urbana del país, con la costa oriental del lago y, por ende, con el sistema carretero nacional. La obra fue puesta en servicio en 1963.
- ⁴⁶ En los años sesenta del siglo pasado se construyó la carretera La Fría-Machiques, con la cual se creó una ruta en sentido norte-sur que conectó a los Andes con Maracaibo, incorporando a la dinámica nacional toda la extensión fronteriza que corre junto a la sierra de Perijá. Simultáneamente, la zona sur del lago de Maracaibo fue escenario de una conquista de espacio, en donde la acción de empresarios del campo con espíritu pionero se sumó a la obra del Estado. Vías de penetración, carreteras, diques, planes de fumigación, escuelas, plantas de procesamiento lácteo, fueron conformando una zona de alta presencia nacional en las cercanías de la frontera.
- ⁴⁷ Un paso básico para la conexión entre el Táchira y la frontera llanera lo constituyó la apertura, en 1942, del puente sobre el río Uribante. Luego, ya en los años sesenta, se desarrolló el actual sistema carretero que une a San Cristóbal con Guasdalito y El Amparo. Al mismo tiempo se construyó la carretera que, partiendo desde Barinas, corre por el piedemonte de las montañas merideñas para alcanzar La Pedrera, al sur del Táchira, a medio camino entre San Cristóbal y Guasdalito. De esta forma estaban abiertas las vías que fortalecieron la ocupación agresiva de El Nula.

- 48 A mediados de los años setenta, toda la frontera tachirensa, apureña y zuliana estaba conectada por vías carreteras entre sí y con el resto del país, a lo cual se suma la dotación de aeropuertos en Maracaibo, La Fría, San Antonio del Táchira, Santo Domingo al sur del Táchira y Guasdalito. No así las extensas fronteras apureñas del río Meta y la frontera amazónica, ambas aisladas físicamente del país.
- 49 El esquema de planificación venezolana de los años sesenta condujo a la definición y creación de regiones, formadas a su vez por varios estados. Entre las regiones creadas como parte de la organización espacial regional establecida en 1969, figuraban la región Zuliana, la región de los Andes, la región de los Llanos centrales y la región del Sur. La planificación de la acción estatal era expuesta en planes quinquenales de desarrollo, los cuales hasta los años ochenta eran diseñados usando esa delimitación regional. Adicionalmente, fueron creadas organizaciones *ad hoc*, cuyo papel era promover el desarrollo regional. En 1969, el Congreso Nacional creó la Corporación de Desarrollo de la Región Zuliana, Corpozulia; en 1971, la Corporación de los Andes, Corpoandes; en 1981, la Corporación de Desarrollo de la Región de los Llanos; y en 1987, la Corporación Venezolana del Suroeste. Ya en 1992, cuando la planificación regional era cosa del pasado, el territorio federal Amazonas fue elevado a la condición de estado de la República.
- 50 Amén de su inclusión en la política nacional de regionalización, las zonas de fronteras fueron objeto de normativas especiales que procuraban ampliar la acción del Estado sobre ellas. En 1970, mediante decreto presidencial de Rafael Caldera, se procedió a la delimitación de una zona marginal fronteriza, en la cual se pretendía ejecutar una política de poblamiento selectivo. La zona marginal fronteriza, frente a la frontera con Colombia, quedó definida por una línea que, partiendo de punta Perret en la Guajira venezolana, seguía los puntos definidos por Sinamaica, Machiques, Encontrados, La Fría, el páramo de Tamá, Santa Bárbara de Barinas, Elorza, La Urbana en el río Orinoco aguas abajo de Puerto Páez, la desembocadura del río Ventuari en el Orinoco y La Esmeralda en el alto Orinoco. La vigencia de este decreto fue corta.
- 51 En 1975 fue promulgada la Ley de Seguridad y Defensa, que junto a sus reglamentos definió las denominadas zonas de seguridad fronteriza. En ellas se creaba un régimen especial, con activa participación militar, mediante el cual se condicionaba la propiedad y el tránsito en las áreas declaradas como de seguridad fronteriza. Esta figura no fue puesta en vigencia sino hasta el año 1993, cuando los crecientes problemas de inseguridad y violencia en la frontera hicieron que el gobierno nacional decretara la creación de zonas de seguridad en la frontera con Colombia.
- 52 En 1920, antes del inicio de la economía petrolera venezolana, la población censada en las entidades federales que hacían frontera con Colombia representaba el 12,46% del total de personas empadronadas. A mediados del siglo xx, en 1961, el total de habitantes de las entidades fronterizas correspondían al 19,25% del total de la población nacional. Los datos preliminares del censo del año 2001 indican que al comenzar el siglo xxi la población de los estados fronterizos con Colombia suma un 19,19% del total venezolano (TABLA 1, P.248). A lo largo de un siglo, pese a las migraciones hacia otras regiones del

país, el peso de la población de frontera en el total nacional tendió a crecer en la primera mitad del siglo, para luego mantenerse. Sin embargo, cuando se analiza la distribución de esa población entre los estados fronterizos, se comprueba que el estado Zulia la ha ido concentrando de forma creciente. En 1961, el estado Zulia reunía un 63,51% de la población de la frontera venezolana con Colombia; esta cifra llegó a 67,43% en el año 2001. Mientras Apure y Amazonas mantienen una baja participación; en 1961 la población del estado Apure representaba el 8,12% del total de la población fronteriza y en el año 2001, un total del 8,54%. A su vez, el estado Amazonas subió lentamente del 0,81% en el año 1961 al 1,59% en el año 2001. Al mismo tiempo, el estado Táchira, que congregaba en 1961 el 27,56% de población fronteriza, en el censo del 2001 sólo aportó el 22,44% (TABLA 2).

TABLA 1 Población de los estados de la frontera occidental venezolana.

<i>estados</i>	<i>1920</i>	<i>1961</i>	<i>1990</i>	<i>2001</i>
AMAZONAS	3.298	11.757	55.717	70.464
APURE	39.187	117.577	285.412	377.756
TÁCHIRA	147.076	399.163	807.712	992.669
ZULIA	119.458	919.863	2.235.305	2.983.679
<i>total población frontera occidental venezolana</i>	309.019	1.448.360	3.384.146	4.424.568
<i>total Venezuela</i>	2.479.525	7.523.999	18.105.265	23.054.210
<i>porcentaje frontera occidental/total nacional</i>	12,46%	19,25%	18,69%	19,19%

Fuente: XIII Censo general de población y vivienda, Instituto Nacional de Estadística, Caracas, 2001.

TABLA 2 Población porcentual de los estados de la frontera occidental venezolana.

	<i>1920</i>	<i>1961</i>	<i>1990</i>	<i>2001</i>
Población de los estados de la frontera occidental	309.019	1.448.360	3.384.146	4.424.568
Porcentaje de la población del estado Amazonas	1,07%	0,81%	1,65%	1,59%
Porcentaje de la población del estado Apure	12,68%	8,12%	8,43%	8,54%
Porcentaje de la población del estado Táchira	47,59%	27,56%	23,87%	22,44%
Porcentaje de la población del estado Zulia	38,66%	63,51%	66,05%	67,43%

Fuente: XIII Censo general de población y vivienda, Instituto Nacional de Estadística, Caracas, 2001.

LOS TRADICIONALES LAZOS CULTURALES Y ECONÓMICOS COLOMBO-VENEZOLANOS

La integración espontánea

- ⁵³ La existencia de una relación de continuidad geográfica entre las comunidades fronterizas de Venezuela y Colombia, generó lazos empresariales, familiares, culturales e incluso políticos que trascendían los límites nacionales. El ejemplo más característico de ello aconteció a finales del siglo XIX. Las afinidades políticas entre liberales de ambos países, en su rivalidad con conservadores, traspasaron las fronteras soberanas, convirtiéndose en tema de política bilateral. El recién instalado gobierno liberal de Cipriano Castro apoyaba abiertamente a la oposición liberal colombiana, en armas contra el Gobierno conservador. El gobierno colombiano de José Manuel Marroquín, por su parte, suministró

hombres y equipos para la invasión al Táchira que el general venezolano Carlos Rangel Garbiras inicia en julio de 1901. En la batalla que se escenifica en San Cristóbal, actuó en defensa del gobierno de Cipriano Castro el jefe liberal colombiano, general Rafael Uribe Uribe. Derrotado Rangel Garbiras en septiembre de aquel mismo año, Castro envió una expedición a la Guajira colombiana, la cual fue derrotada por las fuerzas del gobierno conservador colombiano en Carazúa, en las proximidades de Riohacha.

- 54 Hoy en día, la conjunción de los esquemas nacionales de ocupación territorial fronteriza de Venezuela y Colombia muestra como consecuencia la existencia de áreas de alta interacción y otras donde los flujos son inexistentes. El rosario de poblaciones asentadas en la frontera occidental venezolana cuenta casi siempre con ciudades gemelas al otro lado de la línea limítrofe.
- 55 La integración espontánea ha generado espacios de alto contacto binacional, el mayor de ellos la conurbación formada por San Antonio del Táchira, Ureña y Cúcuta. La frontera Táchira-Norte de Santander mantiene su condición histórica de ser la principal vía para los flujos comerciales entre los dos países a los cuales brinda servicios. A su vez, esta zona urbana fronteriza es también sede de industrias cuya principal ventaja es su localización, las cuales activan un diario ir y venir de personas y bienes de uno a otro lado de la frontera.
- 56 Maracaibo, pese a encontrarse relativamente lejana de la línea fronteriza, forma un entramado comercial con los departamentos colombianos de la Guajira y el Cesar, además de continuar con su papel de puerto para exportaciones de la frontera tachirense.
- 57 Las poblaciones venezolanas llaneras de Guasqualito, El Amparo, El Nula y La Victoria forman un espacio de alto contacto binacional con sus gemelas Arauca y Arauquita. Y Puerto Páez en el estado Apure se vincula con Puerto Carreño, la capital del departamento Vichada.
- 58 Los flujos entre estas zonas no son sólo de tipo comercial-material. Las similitudes entre la música llanera a ambos lados del río Arauca, la cadencia melancólica de la música de las montañas tachirenses y colombianas, el compartir geografías, frutos, sabores e historia regional común, hacen que en las zonas limítrofes exista una condición cultural particular donde lo binacional es parte de la forma de vida. Lo binacional significa el manejo de dos realidades, no siempre convergentes, en todas las instancias vitales.
- 59 Encuestas señalan que el 18% de los colombianos entrevistados afirmó tener algún pariente viviendo en Venezuela, contra sólo el 7% de venezolanos que cuenta con familiares residiendo en Colombia. Pero estos porcentajes son sensiblemente mayores en las zonas fronterizas. El 41% de los entrevistados cucuteños y el 31% de los entrevistados habitantes de San Cristóbal afirmaron tener parientes viviendo en el otro país⁽¹⁾.
- 60 Teniendo un origen común, y dada su cercanía espacial, las historias nacionales de Venezuela y Colombia tienen forzosamente un componente vecinal que habla de las proximidades de sus procesos, de sus paralelismos y divergencias, de encuentros y desencuentros entre sus gobiernos y sus habitantes.

(1) José Miguel Salazar, «Imágenes y percepciones entre colombianos y venezolanos», 2003, p. 63.

Las migraciones

- ⁶¹ Aparte de las importantes movilizaciones humanas que desde las actuales Venezuela y Colombia conllevó la Guerra de Independencia, sólo en dos momentos se produce una migración masiva de venezolanos hacia territorio colombiano, ambas causadas por móviles políticos. La primera de ellas acontece a principios de los años sesenta del siglo XIX. A medida que la violencia crecía bajo el signo de la Guerra Federal, se inicia el éxodo de familias llaneras hacia los Andes venezolanos y hacia Colombia. Desde Barinas o Guanare, familias enteras de propietarios de tierras seguidas de sus empleados llegaron a Mérida y Táchira, y otras siguieron a Santander, Boyacá y Cundinamarca en Colombia. La segunda gran movilización de venezolanos hacia tierras colombianas tiene lugar en el período entre 1913 y 1925, cuando centenas de familias tachirenses, muchas de ellas marcadas por su condición de partidarios de los generales Cipriano Castro, Juan Pablo Peñalosa y Régulo Olivares, marcharon al exilio en el recién creado departamento Norte de Santander.
- ⁶² Si bien Colombia fue tierra de refugio para los perseguidos políticos venezolanos, éstos eran usualmente personalidades relevantes o pequeños grupos familiares. Tal fue el caso del exilio de Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez entre 1892 y 1899, y de Rómulo Betancourt y Raúl Leoni durante la larga dictadura gomecista.
- ⁶³ Los flujos poblacionales de origen colombiano hacia territorio venezolano han sido una constante desde 1830. Algunos flujos fueron motivados por causas políticas en el país de origen: las guerras civiles y luchas políticas trajeron a Venezuela colombianos que huían de la furia del vencedor. Esto fue especialmente notorio después de 1886 y de las reformas del presidente Rafael Núñez; tras la Guerra de los Mil Días; y luego como consecuencia del período de la «violencia» desatada al finalizar la República Liberal y por el asesinato del líder Jorge Eliécer Gaitán.
- ⁶⁴ Los campesinos colombianos fueron atraídos por las opciones económicas en territorio venezolano. Llegaron como jornaleros temporales para las faenas cafeteras en el Táchira en el siglo XIX; como peones a las haciendas ganaderas que colonizaron Perijá y el sur del lago de Maracaibo en los años cincuenta y sesenta; como mano de obra para actividades durante el apogeo fiscal de la década de los años setenta del siglo XX. A principios de los años ochenta se registró un movimiento de reducción e inversión del flujo migratorio colombiano hacia Venezuela como respuesta a la caída del poder adquisitivo de la moneda venezolana. Sin embargo, a finales del siglo XX, con la agudización del conflicto armado interno colombiano y su especial impacto en áreas fronterizas, la migración colombiana nuevamente se hizo presente, ahora con el nombre de «desplazados».
- ⁶⁵ La superioridad numérica de la migración colombiana hacia Venezuela se hace evidente en encuestas sobre el conocimiento mutuo entre los habitantes de los dos países. Así, en mediciones realizadas en 1999, el 43% de los colombianos encuestados afirmó no conocer venezolanos, mientras sólo el 14% de los venezolanos entrevistados dijo no tener colombianos entre sus conocidos⁽²⁾.

(2) José Miguel Salazar, op. cit., p. 63.

- ⁶⁶ Las migraciones desde Colombia, anónimas por naturaleza, han contado entre ellas a personalidades relevantes que dejaron huella en ambos países. La lista es extensa y escapa a la intención de esta obra su enunciado. Pero como ejemplos pueden citarse la presencia de Manuel Ancízar en Caracas y Valencia, tiempo antes de ser investido como embajador ante el Gobierno venezolano, promoviendo reformas educativas y asumiendo en 1841 el rectorado del Colegio Nacional de Carabobo. La violencia política de finales del siglo XIX trajo a Venezuela al escritor José María Vargas Vila, activo panfletista en el Táchira y secretario privado del presidente de la República, Joaquín Crespo. La persecución política traería a Caracas al político colombiano Diógenes Arrieta, quien fue cercano consejero del presidente Juan Pablo Rojas Paúl. La actividad diplomática trajo a Caracas al poeta José Asunción Silva en 1894. La diplomacia primero y la persecución política después, condujeron al estadista Plinio Mendoza Neira a Caracas a mediados del siglo XX. Primero como excelentísimo embajador, luego como laborioso editor. Con Mendoza llegaría su hijo Plinio Apuleyo Mendoza y un joven amigo de éste, el periodista Gabriel García Márquez, para trabajar en la prensa caraqueña. Otros prominentes colombianos vinieron a Caracas para encabezar la misión diplomática de su país, entre ellos, Germán Arciniegas, Mauricio Obregón y Francisco J. Chaux.

Los estímulos contemporáneos para la integración binacional

- ⁶⁷ El primer compromiso formal adquirido por Venezuela y Colombia en el siglo XX, que norma acciones bilaterales tendientes a mejorar el funcionamiento de la vida fronteriza y a estimular el desarrollo de esa región, es el Estatuto de Régimen Fronterizo.
- ⁶⁸ Ese instrumento fue consecuencia directa del tratado de 1941, mediante el cual los firmantes se habían comprometido a negociar y celebrar un estatuto que estimulara y fortaleciera la amistad y la economía de los dos pueblos. El Estatuto Fronterizo fue suscrito el 5 agosto de 1942 por los gobiernos de Isaías Medina Angarita y Eduardo Santos, y el canje de ratificaciones se cumplió en 1944 durante el segundo mandato de Alfonso López Pumarejo. Mediante el estatuto se creó la figura jurídica de un área situada a ambos lados de la línea fronteriza, en la cual tendría vigencia una normativa especial de carácter binacional. Se creó un documento de identidad con validez en la zona delimitada, con lo cual se buscaba facilitar el tránsito frecuente de empleados y empresarios. Además, con el estatuto se reconoció oficialmente la existencia de realidades específicamente fronterizas en asuntos de salud, educación, control policial y resguardo ambiental, para lo cual se ordenaba la coordinación entre las autoridades locales.
- ⁶⁹ La ejecución del estatuto presuponía que ambos Estados delimitarían las áreas de sus zonas de frontera que servirían de ámbito espacial para la normativa acordada. Sin embargo, este trámite nunca fue atendido. Las normas fueron aplicadas en las entidades fronterizas venezolanas, en espacios cuya delimitación cambió según el pasar del tiempo y los gobiernos.
- ⁷⁰ Con el inicio de la etapa democrática a finales de los años cincuenta en Venezuela y Colombia, se reanuda el trabajo bilateral sobre el tema fronterizo. Son tiempos donde

la planificación del desarrollo, el desarrollo regional, la acción promotora del Estado son conceptos nuevos y de alta valoración, y hacia ellos se vuelcan los países de la región. Los gobiernos de Rómulo Betancourt, Raúl Leoni y Rafael Caldera por Venezuela, y Alberto Lleras Camargo, Guillermo León Valencia y Carlos Lleras Restrepo por Colombia acometieron una sostenida política que procuraba crear bases normativas y físicas para la integración de las comunidades fronterizas. Las líneas de acción que promovieron estos gobernantes quedaron debidamente registradas en una serie de instrumentos: El Tratado de Tonchalá de 1959; el Convenio Comercial y de Desarrollo Económico y la Declaración de San Cristóbal, ambos de 1963; la Declaración de Bogotá de 1965 y la Declaración de Sochagota de 1969.

- ⁷¹ Desde muy temprano, los gobiernos tendieron a crear mecanismos para que las comunidades fronterizas tuviesen voz en las definiciones de acción binacional. Así, en 1959 fue creada una comisión mixta integrada por ciudadanos habitantes de la frontera, con el objeto de intercambiar informaciones sobre los problemas comunes de las comunidades fronterizas. Luego, como mandato derivado de la Declaración de San Cristóbal, ambos gobiernos solicitaron el concurso del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con el propósito de elaborar un estudio que debía concluir en proyectos de desarrollo económico que favorecieran a las regiones limítrofes colombo-venezolanas. Además de los expertos aportados por el BID, Venezuela incorporó técnicos de la naciente Oficina Central de Coordinación y Planificación (Cordiplan), del Ministerio de Obras Públicas, de la Universidad de Los Andes y de la organización civil Comisión Promotora del Desarrollo de los Andes.
- ⁷² El estudio, publicado en 1966, se basó en un diagnóstico regional desde Castilletes hasta la confluencia de los ríos Orinoco y Meta, con especial acento en las zonas de mayor contacto e integración entre ambos países. Identificó tres regiones fronterizas claramente diferenciadas. Un área norte formada por los municipios fronterizos del estado Zulia en Venezuela, y por la intendencia de la Guajira (hoy departamento de la Guajira) y los municipios fronterizos del departamento del Magdalena (correspondientes al actual departamento Cesar). Un área central integrada en Venezuela por la totalidad del estado Táchira y el distrito Colón, actuales municipios Jesús María Semprum, Catatumbo y Colón del estado Zulia, y por el departamento Norte de Santander de Colombia. La tercera área, denominada «de los llanos», comprendía el distrito Páez, actual municipio Páez del estado Apure, y la intendencia de Arauca, actual departamento de Arauca.
- ⁷³ Además de un diagnóstico de las potencialidades regionales, el informe del BID aportó un amplio esquema de programas y obras para la intercomunicación vial, suministro de energía, ordenamiento y desarrollo de cuencas, desarrollo industrial del área central, colonización y reforma agraria en el área llanera y para el asentamiento de las comunidades indígenas en la Guajira. Preveía el informe la necesidad de congeniar la integración fronteriza binacional con los planes de integración continental. Por ello, sugería que un nuevo régimen fronterizo que reemplazara al definido en 1942 debía incorporar los términos del Tratado de Montevideo de 1960, por el cual se creara la

Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (Alalc), antecedente de la actual Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi). La Alalc era el foro continental donde ya a principios de la década de los años sesenta se debatía, bajo el nombre de «integración», la constitución de una zona de libre comercio latinoamericana.

- ⁷⁴ El informe BID ha sido, desde su presentación, una guía no siempre atendida para los planes de promoción del desarrollo fronterizo. Una y otra vez, cuando los gobiernos posteriores auparon iniciativas integracionistas, los técnicos encargados debieron regresar al contenido del informe pionero de 1966.
- ⁷⁵ Los años sesenta y setenta son de proteccionismo económico que poco estimulaba la integración binacional. Pese a ello, los gobiernos de Venezuela y Colombia adelantaron algunos elementos para beneficiar la integración binacional de las áreas fronterizas, las cuales se complementaban con los respectivos esfuerzos para incorporar las fronteras al desenvolvimiento nacional.
- ⁷⁶ Un tema especialmente relevante en cuanto a la acción del Estado para facilitar el contacto entre las comunidades fronterizas es el de la infraestructura de transporte. En febrero de 1962, los presidentes Rómulo Betancourt y Alberto Lleras Camargo se encontraron para inaugurar el puente internacional Simón Bolívar, que une el estado Táchira con el departamento Norte de Santander, reemplazando el puente Bolívar, abierto en 1925. Siete años después, en diciembre de 1969, los presidentes Rafael Caldera y Carlos Lleras Restrepo presidieron el acto de inauguración del puente internacional General Francisco de Paula Santander entre Ureña y Cúcuta, con lo cual se consolidaba la red vial del entramado urbano fronterizo formado por San Antonio del Táchira, Ureña y Cúcuta.
- ⁷⁷ Los gobiernos venezolanos de la década de los años sesenta, además de los esfuerzos para integrar una red de transporte nacional en las entidades fronterizas, entendían que esas obras formaban parte de un eje de integración regional andina. En ese sentido, los gobiernos venezolanos realizaron las obras viales fronterizas con la idea que de ellas se engranaban con la carretera marginal de la Selva, la cual, en palabras de los planificadores venezolanos de 1968, convertiría a Maracaibo en el puerto atlántico de los —para aquel entonces denominados— «países bolivarianos». La carretera marginal de la Selva contemplaba y contempla, en tanto proyecto de integración física andina, la construcción de una vía carretera que una el norte de Perú con el Caribe: la carretera llegaría a Venezuela desde los llanos orientales colombianos, entroncando en las riberas del Arauca con la red vial del occidente venezolano.
- ⁷⁸ A finales de la década de los años sesenta, el Gobierno venezolano había incluido entre sus proyectos viales el enlace entre La Fría en el estado Táchira y San Faustino al norte de Cúcuta en Colombia. Se trata de un proyecto carretero que, atravesando territorio de los dos países, uniría a la zona fronteriza San Antonio del Táchira-Cúcuta directamente con las tierras llanas del norte del estado Táchira camino hacia Maracaibo o al centro del país, obviando las actuales carreteras de montaña. Este proyecto se paralizó en los primeros años de los setenta.

- ⁷⁹ La comunicación terrestre de Maracaibo con la Guajira, el Caribe colombiano y con el actual departamento de Cesar recibió un impulso con la construcción de una carretera hasta la línea fronteriza durante el gobierno de Isaías Medina Angarita. Esa vía fue completada en los primeros años de los setenta cuando se abrió el puente sobre el río Limón, el cual hasta esa fecha era cruzado en embarcaciones en el sitio conocido como Puerto Mara.
- ⁸⁰ También en los años setenta se abrió una cuarta vía fronteriza al unirse, mediante un puente sobre el río Arauca, la población venezolana de El Amparo con Arauca en Colombia. Ante la inexistencia de vías carreteras que unan las principales capitales colombianas con la ciudad de Arauca, desde los años setenta Venezuela autorizó el tránsito de vehículos de carga por su territorio, para abastecer a Arauca desde el Norte de Santander. Así, a mediados del siglo xx, nuevamente se reproducía el circuito comercial que en el siglo xix sirvió para llevar ganado desde los llanos colombianos del Casanare hasta Cúcuta, atravesando tierras venezolanas.
- ⁸¹ En materia de manejo ambiental, los gobiernos dedicaron esfuerzos en el tema de la cuenca del río Catatumbo. En 1982 fue suscrito un acuerdo entre ambos países y la Organización de Estados Americanos que debía concluir en la redacción de un plan de conservación y aprovechamiento integral del Catatumbo. Sin embargo, los términos del acuerdo nunca se ejecutaron.

La frontera de la apertura económica

- ⁸² A finales de los años ochenta del siglo xx corren vientos de apertura comercial en el continente.
- ⁸³ En 1989, con la llegada por segunda vez de Carlos Andrés Pérez a la presidencia venezolana, se inicia una intensa actividad diplomática hacia Colombia y los países andinos. Con Colombia se buscaba reanimar las relaciones de cooperación, fuertemente afectadas por la crisis de la corbeta *Caldas*. Con la Comunidad Andina de Naciones (CAN) se procuraba contribuir a reanimar el esquema de integración regional sumido en una rutina paralizante. Las acciones bilaterales y hacia los países andinos produjeron procesos simultáneos de política externa venezolana, con claro impacto en las realidades fronterizas.
- ⁸⁴ El tema de la atención al desarrollo nacional fronterizo había sido una de las promesas electorales de Pérez, quien conjugó el reclamo nacional con la creación junto al gobierno de Virgilio Barco Vargas de un mecanismo bilateral para atender el tema de la integración fronteriza. Se trató de la Comisión Presidencial para Asuntos Fronterizos (Copaf), creada mediante el Acta de Ureña de marzo de 1989 y constituida por representantes de las distintas regiones fronterizas. El mandato de la Copaf fue el de identificar temas de interés binacional fronterizo, realizar estudios y hacer seguimiento a la ejecución de las recomendaciones. Con una generalizada participación de las comunidades fronterizas en las sucesivas reuniones de las Copaf, se estructuró un temario que abarcó desde los temas de infraestructura física hasta los aspectos de cooperación educativa y sanitaria.

- ⁸⁵ También en 1989 los presidentes Pérez y Barco crearon una comisión de alto nivel que se encargaría de realizar un inventario de los temas conflictivos pendientes de tratamiento bilateral. Esta comisión presentó en 1990 a consideración de los dos gobiernos un informe contentivo de once *modus operandi* para el tratamiento, entre otros, del tema delimitador. Los *modus operandi* fueron acogidos y puestos en operación mediante el Acta de San Pedro Alejandrino, de marzo de aquel año. Como consecuencia de ello fue creada la Comisión Negociadora para la Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y Otros Temas. Con la existencia de este mecanismo bilateral para el tratamiento de los sensibles asuntos limítrofes, y con la creación de la Copaf, se produjo lo que se denominó la «desgolfización» de las relaciones bilaterales, las cuales entraron en un nuevo ciclo de cooperación.
- ⁸⁶ En el marco del Acuerdo de Cartagena, Venezuela y Colombia acordaron unificar acciones para reactivarlo. Lo que se denominó la Profundización de la Integración Andina, buscaba congeniar los procesos de apertura económica que los gobiernos adelantaban con los compromisos andinos. De esa reconstrucción del aparato conceptual y del programa común de los países andinos surgió la revaloración de la integración fronteriza, antes poco atendida y desde entonces definida como de alta relevancia. Incluso uno de los proyectos generados por la Copaf, el de la creación de zonas de integración fronteriza, fue incorporado al programa de la CAN.
- ⁸⁷ Como respuesta a los infructuosos esfuerzos conjuntos de Venezuela y Colombia para lograr una apertura comercial concertada con sus socios andinos, en enero de 1992 Carlos Andrés Pérez y César Gaviria Trujillo suscribieron un acuerdo bilateral creando un área de libre comercio binacional. Comenzaba así una etapa de ampliación del comercio global entre los dos países, reforzado con el establecimiento en 1993 del Área de Libre Comercio en toda la CAN.
- ⁸⁸ El monto del comercio bilateral, que había sumado 525 millones y 736 millones de dólares en 1990 y 1991, respectivamente, subió a 1.044 millones de dólares en el año 1992, primer año de las nuevas reglas bilaterales, y a 1.664 millones en 1993. Ya para 1997 el intercambio comercial alcanzó la cifra sin precedentes de 2.594 millones de dólares, casi cinco veces el monto registrado antes de la existencia del mercado común creado por Pérez y Gaviria. En 1990, las exportaciones colombianas a Venezuela representaban el 3% de sus ventas al exterior; en 1997 eran el 8,5%. Las exportaciones a Colombia significaban el 0,19% de las ventas de Venezuela al exterior en 1990; en 1997 ese porcentaje era de 2%.
- ⁸⁹ Este crecimiento comercial bilateral tuvo un fuerte impacto sobre la limitada infraestructura de transporte de la frontera occidental. Medidos en el valor de los productos comerciados, para 1997 el 69% del comercio entre Venezuela y Colombia se realizaba por vía terrestre y 9% por vía fluvial, es decir, el 78% del comercio bilateral se practicaba teniendo la frontera terrestre como soporte. Los datos de ese año señalan que el 64% del comercio de la CAN se efectuaba por los pasos fronterizos entre Venezuela y Colombia, y buena parte utilizando las viejas carreteras de montaña que unen al Táchira y el Norte de Santander.

- ⁹⁰ Las estadísticas del comercio entre Venezuela y Colombia continuaron mostrando cifras crecientes a medida que trascurrieron los primeros años del siglo XXI, dada la alta propensión importadora del mercado venezolano inundado de petrodólares convertido en gasto público. Pero a nivel bilateral, y dentro de la CAN, comenzó a sentirse un claro deslinde de posiciones entre una Venezuela crecientemente enfrentada con los Estados Unidos y una Colombia que procuraba consolidar acuerdos comerciales con ese país. En junio de 2003 en la XIV Reunión del Consejo Presidencial Andino congregado en Antioquia (Colombia), el presidente colombiano Álvaro Uribe Vélez informó que su país se disponía a abrir negociaciones con Estados Unidos para la firma de un tratado de libre comercio, a la par que Venezuela había hecho pública su intención de adelantar de forma unilateral negociaciones con el Mercosur. Uribe apeló al concepto de «regionalismo abierto» para explicar que las posiciones de Venezuela y Colombia podían convivir bajo la CAN. Desde entonces, y por más de dos años (salvo un breve bloqueo comercial aplicado por Venezuela a Colombia a principios del 2005 por razones políticas), las relaciones comerciales entre los dos países marcharon sin mayores sobresaltos.
- ⁹¹ Finalmente, el 22 de abril de 2006, el Gobierno de Venezuela denunció el Tratado de Cartagena. De esta manera se formalizó la decisión de Caracas de desvincularse del mecanismo andino y, desde esa fecha, se hizo efectivo el retiro de los representantes venezolanos de las distintas instancias de la CAN. El Gobierno venezolano alegó razones de tipo comercial para su salida de la CAN, resaltando que los acuerdos de libre comercio firmados por Colombia y Perú con los Estados Unidos inundarían el mercado venezolano de productos estadounidenses. Pero, en general, se estimó que el retiro de Venezuela de la CAN respondía a razones políticas relativas al deseo del Gobierno venezolano de estructurar una alianza con Brasil y Argentina en contraposición con los Estados Unidos. La presencia en la CAN le garantizaba a Venezuela normas de salvaguarda comercial ante el eventual ingreso de productos de terceros países, pero el Gobierno venezolano, antes que recurrir a esas armas legales, optó por abandonar el mecanismo andino.
- ⁹² De acuerdo con lo expresado por el Gobierno venezolano a mediados del año 2006, las relaciones comerciales con los países andinos no se verían afectadas por la salida de la CAN. De acuerdo a la legislación andina, Venezuela continuaría beneficiándose y garantizando a sus antiguos socios —por un lapso de hasta cinco años—, las ventajas comerciales concedidas en el marco del tratado denunciado. Aparte de ello, Venezuela manifestó que el comercio con los países andinos, y en especial con Colombia, estarían sujetos a eventuales nuevos acuerdos de carácter bilateral.
- ⁹³ En todo caso, las aproximaciones entre la CAN y el Mercosur iniciadas a finales de los años noventa se habían materializado en el año 2004 en un Acuerdo de Alcance Parcial suscrito por ambos bloques en el marco de Aladi. Ese acuerdo que compromete a Venezuela establece reglas de libre comercio entre andinos y sureños que deberían concluir en plena libertad comercial en la segunda década del siglo XXI.

- ⁹⁴ El retiro de Venezuela de la CAN estuvo acompañado por dos movimientos simultáneos ejecutados el 22 de mayo de 2006. En esa fecha comenzaron las negociaciones formales para definir los términos del ingreso como miembro pleno de Venezuela al Mercosur, que culminaron el 4 de julio de 2006 cuando Venezuela pasó formalmente a ser el quinto miembro del bloque. El 22 de mayo de 2006 Venezuela también denunció el Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica suscrito en 1993 con México y Colombia mediante el cual se había creado el Grupo de los Tres, definido oficialmente por la Aladi como un acuerdo de libre comercio.

DESAFÍOS EN LA SALVAGUARDA DE LA BIODIVERSIDAD
Y DEL AMBIENTE FRONTERIZO

- ⁹⁵ Las fronteras colombo-venezolanas comparten sectores importantes de las biorregiones marítimas y continentales americanas. Ambas naciones tienen espacios marítimos, costas e islas de la biorregión Caribe, y asimismo, en sus territorios terrestres, comparten parte muy significativa de las biorregiones Andes septentrionales, Orinoquia y Amazonia. Hay varios problemas en el sector ambiente biodiversidad y recursos naturales renovables que deben ser abordados en una visión binacional de frontera. Entre ellos destacan los siguientes:

*Aprovechamiento de ríos, cuencas
y recursos hídricos compartidos*

- ⁹⁶ Entre los recursos hídricos compartidos son de singular importancia los lindes fluviales al constituir la mayor parte de la frontera terrestre venezolana con Colombia, abarcando una zona de gran magnitud que se extiende desde el río Intermedio hasta el río Negro. La problemática de la organización del espacio estructurado por ríos fronterizos debe considerar tanto los ríos contiguos como los ríos sucesivos.
- ⁹⁷ Entre los ríos contiguos de esta frontera colombo-venezolana que separan parte del territorio de ambas naciones, constituyendo secciones de los lindes, destacan los ríos Orinoco, Táchira, Intermedio, río de Oro, Oirá, Arauca, Meta, Atabapo, Guainía-río Negro. Entre los ríos sucesivos tiene especial significación el Paraguachón, Zulia, Catatumbo, Tarra, Capanaparo, Riecito, Cinaruco.
- ⁹⁸ En el aprovechamiento directo de los ríos fronterizos, destaca su valor como fuente de agua potable y hábitat de recursos de fauna con numerosas especies de peces, aves y animales acuáticos. Por lo tanto, en una política de fronteras hay que considerar con especial cuidado no sólo la cantidad de sus respectivos caudales y la preservación de sus entornos físicos, sino también la calidad de las aguas. Ello se ve agravado por la ubicación de las zonas fronterizas de Venezuela «aguas abajo» con respecto a Colombia, situación que ha sido destacada, entre otros, por el diplomático Rubén Carpio Castillo:

Es precisamente en esta sección del Catatumbo en donde se inicia la característica geográfica de nuestro país en relación con la vecina Colombia en un aspecto tan importante como la hidrografía fluvial por la red de ríos sucesivos, parte de una realidad que sitúa a Venezuela como un país aguas abajo, y ello hace que práctica-

mente escape a la jurisdicción venezolana la reglamentación del caudal de las aguas de un importante número de ríos que desembocan en el lago, después de atravesar territorio venezolano o que desembocan en el Orinoco, convirtiéndolo a nuestro país en tributario de Colombia⁽³⁾.

- ⁹⁹ En efecto, esta situación afecta no sólo a los problemas de caudal, sino también a los de calidad de estas aguas.
- ¹⁰⁰ Uno de los principales cuidados que hay que efectuar en una racional política del aprovechamiento del ambiente de estos recursos fluviales compartidos consiste en la preservación y restauración de sus cauces, y en el mantenimiento y restitución de caudales. Ello garantizará su funcionalidad como vías fluviales y cuerpos de agua en sistemas de represas y otros usos múltiples. Para implementar binacionalmente estos aspectos son necesarios acuerdos específicos, entre otros, en detener procesos de erosión, sedimentación y fugas, impedir procesos de avulsión, tomándose estrictas medidas de conservación ambiental en los casos de utilización de obras de dragado, así como cualesquiera otras actividades para los fines señalados. Entre las acciones realizadas por las Comisiones de Asuntos Fronterizos de Venezuela y Colombia que tendrán especial incidencia en esta temática fluvial ambiental destacan las siguientes: desarrollar estrategias y programas operativos destinados a la conservación y aprovechamiento integral de los recursos hídricos, ubicados en la cuenca hidrográfica internacional del río Catatumbo y de la cuenca hidrográfica del río Paraguachón; desarrollar acciones conjuntas para afrontar la sedimentación de los afluentes del río Orinoco; en el desarrollo del cauce y restitución de los caudales del río Arauca.
- ¹⁰¹ Por la alta densidad de población fronteriza, asediada por la escasez de recursos acuíferos, tiene también gran importancia la recuperación de la cuenca del río Táchira-Pamplonita. En la xxxi Reunión Binacional de la Copaf celebrada en Puerto Ayacucho (septiembre de 2001) en cuanto a la recuperación del caudal y calidad de las aguas del río Táchira, se reiteró el compromiso adquirido en Santa Marta, en el sentido de iniciar acciones conducentes a fin de prohibir la extracción del material de arrastre del río Táchira, puesto que ello dañará los puentes internacionales Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander. Asimismo, se insistió en elaborar los estudios correspondientes al impacto ambiental como paso previo a la elaboración del Proyecto Los Mesones de represa y acueducto.
- ¹⁰² Es trascendente para ambas naciones el debido cuidado de la calidad de aguas de la cuenca del río Catatumbo, donde, desde 1986 al presente, se han producido múltiples derrames petroleros ocasionados por cientos de voladuras efectuadas por acciones guerrilleras en el vecino país al oleoducto Caño Limón-Coveñas. Este petróleo crudo derramado llega al río Catatumbo y al lago de Maracaibo, con incidencia negativa extrema en los ecosistemas regionales.
- ¹⁰³ Igualmente, es muy significativo el cuidado ambiental del río Meta. Su subcuenca comprende una extensión aproximada de 105.000 km², de la que Venezuela posee un por-

(3) Rubén Carpio Castillo, *Geopolítica de Venezuela*, 1990, p. 114.

centaje mínimo, perteneciendo la mayor parte a Colombia, siendo el río más importante de sus llanos orientales. Este río Meta desarrolla su curso a lo largo de unos mil kilómetros, de los cuales los últimos 220 sirven de linde fronterizo entre Venezuela y Colombia. Para Venezuela es delicado el tratamiento de esta cuenca binacional, puesto que el Meta, además de sus altos aportes de agua al caudal del río Orinoco, es también un río cargado de aluviones que afluyen al mismo río Orinoco, aumentando con su sedimentación los gastos sólidos que afectan su navegabilidad y otros usos, aportando más del 60% de aluviones coluviales. Este problema tiende a agravarse, poniendo en peligro la factibilidad de mejoramiento de la navegación fluvial Meta-sistema del Orinoco, debido a que en el extenso sector colombiano de esta subcuenca del Meta se está intensificando tanto la tala indiscriminada como la expansión agrícola, lo que incide en mayores procesos erosivos. En Venezuela se debe prestar especial atención al hecho de que el Meta, junto a otros ríos sabaneros del sur provenientes también de Colombia y con curso exclusivo en el vecino país, en los casos de los ríos Tomo, Tuparro, Vichada y Guaviare, aportan alrededor del 46% del caudal medio del Orinoco.

Impacto ambiental del transporte del carbón

- ¹⁰⁴ En el temprano siglo XXI se está exigiendo la aplicación de normativas de seguimiento y control en la explotación, almacenamiento y transporte del carbón en la zona fronteriza colombo-venezolana, a través de las instituciones especializadas de los correspondientes ministerios de Ambiente y demás autoridades competentes.
- ¹⁰⁵ Atención especial deberá darse al transporte en territorio venezolano, en especial en los estados Táchira y Zulia, de carbón colombiano. Ello ha incidido en el deterioro en la infraestructura del sistema de carreteras y en las contaminaciones derivadas de un inadecuado transporte por camiones con pesos que sobrepasan los parámetros de soporte de carga.

Acoso del ambiente y de la biodiversidad fronteriza en las áreas bajo régimen de administración especial (ABRAE)

- ¹⁰⁶ En las zonas fronterizas occidentales venezolanas continúa el acoso ambiental, incluso en zonas formalmente protegidas, lo que está incidiendo negativamente en el futuro de la autosustentabilidad de los sistemas de soporte vital. Por la variedad y vulnerabilidad de esos heterogéneos espacios, las acciones de una futura política territorial tendrán que ser encuadradas en el contexto más riguroso de un cuidado ambiental, con defensa de la conservación de ecosistemas y biodiversidad, concertándose acción pública e iniciativa privada.
- ¹⁰⁷ Especial significación en la conservación de los paisajes fronterizos con sus recursos de flora y fauna silvestre, tiene la perfectibilidad y ampliación de las ABRAE, extensiones geográficas que, de acuerdo a sus características y potencialidades ecológicas, han sido decretadas para ser sometidas a un régimen especial de manejo para cumplir funciones protectoras y recreacionales. En la zona de la frontera occidental son sumamente amplias, cubriendo en la actualidad en sus diversas categorías más de 14.163.000 hectáreas. De ser debidamente preservada, podría garantizarse en la actualidad y en el

futuro la existencia de sus vulnerables y frágiles ecosistemas y utilización racional del ambiente fronterizo y de sus recursos naturales, impidiendo al mismo tiempo los conflictos que se generen por la utilización desmedida de estos espacios geográficos.

- ¹⁰⁸ Si bien se está implementando por los organismos especializados del Ministerio del Ambiente, algunos planes de manejo para estas áreas que comprenden parte de la Frontera Occidental venezolana, en muchas de ellas se observan deterioros de sus recursos por ocupaciones ilegales, deforestaciones, contaminación de aguas, actividades agropecuarias descontroladas, cacería y pesca ilegal. Entre las varias categorías de estas ABRAE destacan por su interés en los lindes fronterizos los parques nacionales, los monumentos naturales, las zonas protectoras de ciudades y cuencas hidrográficas, los refugios de fauna silvestre, las reservas de fauna silvestre, las reservas forestales, las reservas nacionales hidráulicas, las reservas de biosfera.
- ¹⁰⁹ En algunas de estas áreas protegidas se están afectando los modos de vida de la población de etnias indígenas. Particularmente a las etnias yukpa y bari, conocidas también como motilones, en la sierra de Perijá. También en las áreas protegidas del estado Apure se han constatado situaciones de desconsideración hacia la mano de obra de las etnias yarura y guahiba, emplazadas en la microrregión demarcada por los ríos Cinaruco, Meta y Riecito. En las áreas protegidas del estado Amazonas han experimentado presiones en sus modos de vida las etnias yanomami, yekuana, piaroa y otras.
- ¹¹⁰ Aunque los primeros parques nacionales se decretaron en Venezuela a partir de 1937, en la zona de la frontera occidental ellos se iniciaron sólo desde 1978, coincidiendo con la celebración del Primer Congreso Venezolano de Conservación: El Tamá, con 139.000 hectáreas, comprendiendo importantes páramos del estado Táchira como el Tamá, El Judío y El Cobre; Perijá, con 295.288 hectáreas emplazadas en la sierra de Perijá del estado Zulia; Yapacana, con 320.000 hectáreas en el centro-occidente del estado Amazonas, entre las confluencias de los ríos Ventuari y Yagua con el río Orinoco; Serranía de la Neblina, con 1.360.000 hectáreas, más alejado de los lindes con Colombia en el extremo sur del estado Amazonas, límite con Brasil. A ellos se agregan otros en la década de los ochenta: Chorro El Indio, con 10.926 hectáreas en el estado Táchira al noroeste de San Cristóbal; Santos Luzardo, con 584.368 hectáreas entre los ríos Cinaruco y Capanaparo en el estado Apure. De esta manera, un total de 2.709.582 hectáreas están protegidas en los lindes e inmediaciones de esta zona fronteriza. A ellas hay que agregar la crítica situación de 1.508.623 hectáreas de reservas forestales.
- ¹¹¹ Especial atención debe darse en la política territorial de fronteras a la formación de programas de cooperación entre parques naturales fronterizos, situación que se ha conformado entre el parque nacional El Tamá de Venezuela y el parque nacional natural El Tamá de Colombia, que en su conjunto cubren 187.000 hectáreas. A su vez, frente al parque nacional Perijá de Venezuela, en Colombia se creó en 1989 el parque nacional natural Catatumbo-Bari, por la imposibilidad de crear una reserva natural en la serranía de Perijá por presentar esta zona un alto grado de deterioro, extensas áreas deforestadas y altos niveles de problemas de inseguridad que determinaron su imposibilidad para ser decretada como parque nacional. Las comisiones de Asuntos Fron-

terizos de Venezuela y Colombia se han planteado como objetivos que ambos países definan estrategias y lineamientos de acción para el manejo coordinado de las áreas protegidas existentes a lo largo de la frontera, en especial en lo referente a las regiones de Catatumbo, Tamá y Piedra del Cocuy.

- ¹¹² En algunas zonas protegidas inmediatas a los lindes con Colombia se están ocasionando fuertes daños ambientales debido al cultivo clandestino de psicotrópicos, marihuana, coca y amapola, especialmente en la serranía de Perijá, donde se evidencian los efectos de la tala de bosques y erosión en sitios de fuerte pendiente. Además, el empleo de fumigaciones aéreas, utilizada para la erradicación de estos cultivos, produce daños ecológicos locales, junto a la contaminación de las aguas corrientes, ocasionados por desechos químicos, residuos tóxicos producto del proceso de elaboración de drogas. De especial peligro es la expansión del cultivo ilegal de la amapola en Colombia en zonas fronterizas, por las consecuencias ecológicas en territorio venezolano del empleo de glifosato en la fumigación para erradicar estos cultivos en zonas de la sierra Nevada de Santa Marta y serranía de Perijá.

LAS NUEVAS OPCIONES GEOECONÓMICAS Y GEOCULTURALES

- ¹¹³ Aparte del comercio binacional, al finalizar el siglo xx una nueva realidad incidía sobre la frontera occidental venezolana: la extensión del conflicto interno colombiano mediante la utilización de territorio venezolano como santuario, retaguardia, zona de alivio, fuente de recursos logísticos y de finanzas por parte de grupos irregulares colombianos. Esta nueva realidad ha modificado negativamente las actividades productivas regionales en las áreas agropecuarias del Zulia, Táchira, Barinas y Apure con peligrosas proyecciones al interior del territorio venezolano. La violencia política, el narcotráfico y la proliferación de grupos violentos son una realidad fronteriza a ser superada para retomar cualquier esquema de desarrollo regional.
- ¹¹⁴ Si bien la depresión económica venezolana de finales de los años noventa y el control cambiario establecido en el 2003 afectaron negativamente las cifras del comercio bilateral, debe esperarse que la tendencia creciente se mantenga. Esto deberá conllevar a una respuesta bilateral al problema del transporte de mercancías que, a falta de una infraestructura ferroviaria, pareciera que seguirá basada en transporte carretero.
- ¹¹⁵ Emulando las soluciones de finales del siglo xix, los habitantes de la frontera Táchira-Norte de Santander impulsan la construcción de una nueva vía carretera que conecte el norte de Cúcuta con La Fría, atravesando la fronteriza quebrada La China. Esta vía acercaría la conurbación San Antonio-Ureña-Cúcuta a las vías hacia el centro de Venezuela y Maracaibo, obviando las actuales carreteras de montaña tachirenses. Esta vía podría representar una nueva oleada de poblamiento y una reorganización de servicios en las áreas fronterizas hacia donde se desviaría el actual transporte.
- ¹¹⁶ Sin embargo, la utilidad de una vía que conecte el actual paso fronterizo entre San Antonio del Táchira y Cúcuta es limitada, en la medida que el departamento Norte de Santander no cuenta con modernas carreteras que lo comuniquen con los centros de

producción colombianos, con los restantes países andinos y con los puertos colombianos y ecuatorianos sobre el Pacífico.

- ¹¹⁷ En este contexto sigue siendo una opción la construcción de la carretera marginal de La Selva, la cual tuvo un importante avance en los años noventa, paralizada en buena medida por la situación de violencia política en las regiones colombianas por donde deberá correr esta vía. La conexión carretera que deberá conectar El Nula venezolano con el ya construido puente sobre el río San Miguel en la frontera entre el Putumayo colombiano y la provincia de Napo en Ecuador, conllevaría a una nueva tendencia de utilización del espacio fronterizo venezolano en la cual el sur del estado Táchira adquiriría una gran relevancia. Esta tendencia debería verse en conjunto con la creciente vinculación entre el norte amazónico brasileño y Venezuela, lo cual puede conllevar a la creación de un eje que una Manaos, la Orinoquia venezolana y los llanos orientales colombianos en procura de un puerto sobre el Pacífico. Esto conllevaría a un promisorio fortalecimiento poblacional de las soledades fronterizas venezolanas del Arauca y el Meta.
- ¹¹⁸ Por su parte, la frontera zuliana deberá seguir siendo un polo de alta relevancia nacional, el mayor de la frontera occidental venezolana. La construcción de un nuevo puerto en aguas del golfo de Venezuela, los nuevos desarrollos de gas y petróleo, las conexiones hacia el Caribe colombiano y las previsiones integracionistas con Centroamérica y México despejan un futuro en el cual el estado Zulia continuará aprovechando su condiciones comerciales heredadas desde tiempos coloniales y las productivas propias de una zona petrolera y agropecuaria. El 9 de julio del año 2006 se dio inicio formal al Proyecto del Gasoducto Transguajiro, ahora denominado Gasoducto Transcaribeño, que tendrá un recorrido de 225 kilómetros, la cual conectará las plantas termoeléctricas venezolanas marabinas Rafael Urdaneta y Ramón Laguna con los yacimientos colombianos de Puerto Ballena al oeste de la península de la Guajira. Este gasoducto, en su primera etapa, lleva el nombre de Antonio Ricaurte. En una segunda etapa se prolongará hasta el Centro Refinador de la península de Paraguaná, y ulteriormente hasta Panamá, para ser prolongado al océano Pacífico.
- ¹¹⁹ De trascendencia prospectiva para una mayor integración colombo-venezolana será la adecuada conformación de los Centros Binacionales de Atención en Frontera (Cebaf) y de las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) acordadas en el año 2001 por el Concejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores.
- ¹²⁰ El futuro de la frontera amazónica es un tema controversial, por cuanto su futuro aprovechamiento presupone impedir la espontaneidad poblacional y garantizar la preservación de espacios conceptuados como herencia planetaria. Las visiones futuras de la defensa de la soberanía territorial deberán dar alta relevancia a la preservación de los activos venezolanos en su Amazonia.

BIBLIOGRAFÍA

ARCILA FARÍAS, E.

-- (1961). *Historia de la ingeniería en Venezuela*. Colegio de Ingenieros de Venezuela, Caracas.

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

-- (1966). *Integración fronteriza colombo-venezolana*. BID, Washington.

BIDEGAIN GREISIG, G. (compilador)

-- (1987). *Las migraciones laborales colombo-venezolanas*. Nueva Sociedad, Caracas.

CARPIO CASTILLO, R.

-- (1990). *Geopolítica de Venezuela*. Colección Geografía de Venezuela Nueva. Ariel-Seix Barral Venezolana, Caracas.

CARRERO, M. E.

-- (2003). *La compañía nacional minera Petrolia del Táchira (1878-1934)*. Fedupel, Caracas.

CASTILLO LARA, L. G.

-- (1986). *Raíces pobladoras del Táchira*. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, Caracas.

COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES

-- (2003). *34 años de integración comercial 1969-2002*. CAN, Lima.

CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO

-- (1993). *Proyectos viales de integración andina*. CAF, Santa Fe de Bogotá.

-- (1997). *Programa de desarrollo integral fronterizo colombo-venezolano. Área Cúcuta-San Cristóbal*. CAF, Caracas.

-- (2001). *Transporte sin fronteras*. CAF, Caracas.

CUNILL GRAU, P.

-- (1987). *Geografía del poblamiento venezolano en el siglo XIX*. Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas.

-- (1992). «Política de organización territorial y ocupación del espacio fronterizo occidental venezolano». En *La frontera occidental venezolana: propuestas de política*. Copaf, Caracas.

-- (1993). *Guzmán Blanco y el Táchira*. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, Caracas.

DONIS RÍOS, M.

-- (2001). *El territorio de Venezuela. Documentos para su estudio*. Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.

GABALDÓN DOMÍNGUEZ, A.

-- (1992). «Aspectos jurídicos de la cuestión fronteriza venezolana». En *La frontera occidental venezolana: propuestas de política*. Copaf, Caracas.

IZARD, M.

-- (1970). *Series estadísticas para la historia de Venezuela*. Universidad de Los Andes, Mérida.

JIMÉNEZ LÓPEZ, H.

-- (2002). *Proa en el tercer milenio*. Editorial Tecnocolor, Caracas.

MARTENS M., J. C.

-- (1992). *El espacio regional tachirense. Historia y desarrollo*. UNET, San Cristóbal.

MUÑOZ, A. G.

-- (1985). *El Táchira fronterizo*. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, Caracas.

MURGUEY GUTIÉRREZ, J.

-- (1988). *Controversia colombo-venezolana en la construcción del gran ferrocarril del Táchira*. Biblioteca de Autores y Temas Tachirenses, Caracas.

OTÁLVORA, E. C.

-- (1992). «La frontera occidental venezolana: un análisis tendencial». En *La frontera occidental venezolana: propuestas de política*. Copaf, Caracas.

-- (2003a). «Frontera en tiempos de globalización: el proyecto ZIF». *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*. 19(1). Caracas.

-- (2003b). *La crisis de la corbeta* Caldas. Editorial Pomaire, Caracas.

PERAZZO, N.

-- (1981). *Historia de las relaciones diplomáticas entre Venezuela y Colombia*. Ediciones de la Presidencia de la República, Caracas.

PÉREZ LÓPEZ, J.

-- (2003). *Colombia-Venezuela. Economía-política-sociedad. siglos XIX-XX*. Edición del autor, Cúcuta.

POLANCO ALCÁNTARA, T.

-- (1993). *Los límites entre Venezuela y Colombia. Documentos oficiales que los han establecido*. Academia Nacional de la Historia, Caracas.

QUERO MORALES, C.

-- (1978). *Imagen objetivo de Venezuela*. Banco Central de Venezuela, Caracas.

QUEVEDO, N.

-- (1972). *Trayectoria de Manuel Ancízar en Venezuela*. Editorial Kelly, Bogotá.

RAMÍREZ, S. y M. A. HERNÁNDEZ

-- (2003). «Colombia y Venezuela: vecinos cercanos y distantes». En S. Ramírez y J. M. Cadenas (editores). *La vecindad colombo-venezolana. Imágenes y realidades*. Convenio Andrés Bello, Bogotá.

RIVAS, R.

-- (1961). *Historia diplomática de Colombia*. Ministerio de Relaciones Exteriores-Imprenta Nacional, Bogotá.

SALAZAR, J. M.

-- (2003). «Imágenes y percepciones entre venezolanos y colombianos». En S. Ramírez y J. M. Cadenas (editores). *La vecindad colombo-venezolana. Imágenes y realidades*. Convenio Andrés Bello, Bogotá.

VENEZUELA, COMISIÓN PRESIDENCIAL PARA ASUNTOS FRONTERIZOS COLOMBO-VENEZOLANOS

-- (1992). *Amazonas. Diagnóstico y estrategia de desarrollo fronterizo*. Copaf, Caracas.

-- (1993). *Apure. Diagnóstico y estrategia de desarrollo fronterizo*. Copaf, Caracas.

-- (1994). *Zulia. Diagnóstico y estrategia de desarrollo fronterizo*. Copaf, Caracas.

VENEZUELA, MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

-- (VARIOS AÑOS). *Memoria y cuenta*.

VENEZUELA, MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

-- (VARIOS AÑOS). *Libro amarillo*.

VENEZUELA, OFICINA CENTRAL DE COORDINACIÓN Y PLANIFICACIÓN

-- (1988). *La planificación en Venezuela. Compilación legislativa 1958-1988*.

Cordiplan, Caracas.

ZAMORA CARDOZO, E.

-- (2001). *Tramas de vida. La frontera colombo-venezolana*. Ediciones Faces-ucv, Caracas.

