

DINÁMICA DEL SISTEMA VIAL EN EL EJE FRONTERIZO SAN CRISTÓBAL -SAN ANTONIO-UREÑA

ROSALBA LINARES¹ Y MARCIO ZAPATA²

Resumen

La dinámica funcional y de conectividad dentro de un espacio geográfico está estrechamente vinculada con el sistema de transporte vial, el cual demanda de una infraestructura acorde con las necesidades de intercambio de servicios, bienes y personas. En un espacio geográfico fronterizo interconectado como es el caso entre San Cristóbal (Venezuela) y Cúcuta (Colombia) la relación funcional entre ambos polos metropolitanos está determinada por el estado actual de la vialidad y el flujo de transporte entre las partes, el cual sigue el patrón de vías tradicional. Este estudio persigue interpretar la dinámica del sistema de transporte en la zona de frontera que afecta la conectividad y accesibilidad en el espacio fronterizo tachirenses. El método es de carácter descriptivo y explicativo, con una estrategia de diseño de tipo documental y de campo. Los resultados demuestran la importancia histórica del eje fronterizo en la integración regional y de bisagra al resto de los territorios nacionales, entre ambos países. Las políticas territoriales y de transporte recientes en Venezuela evidencian la preocupación por la búsqueda de sistemas alternos de transporte a nivel nacional y la definición de proyectos estratégicos en beneficio de la integración suramericana, particularmente para este cruce fronterizo tarea aún pendientes por ejecutar.

Palabras Claves: Vialidad, Transporte, Frontera, Integración

THE DYNAMIC OF VIAL SYSTEM IN THE SAN CRISTOBAL-SAN ANTONIO-UREÑA BORDERLAND

Abstract

Functional dynamic and connectivity into a geographical space is closely related to the system of road transport, it demand an infrastructure according to the needs of services, goods and people exchanges. In a geographical space interconnected as it is the case of San Cristobal (Venezuela) and Cucuta (Colombia) the functional relationship between both Metropolitan centers is determined by the current state of the roads and the transport flows among the parties. This paper aims to interpret the dynamics of the transport system in the border area that affects connectivity and accessibility in the Táchira border space. Method is descriptive and explanatory, with a documentary and fieldwork design strategy. Results showed the historical importance of this border area in the regional integration process that act as pivot to connect the borderland with both of the national territories. Recent territorial and transport policies in Venezuela demonstrate concern for the search of alternate systems of transport at the national level and the definition of strategic projects for the benefit of South American integration process, particularly for this border crossing task not even reach.

Keywords: Road, Transport, Border, Integration

1. Introducción

El sistema de transporte vial es un elemento primordial al momento de aplicarse un conjunto de políticas, estrategias y planes dirigidos a impulsar el desarrollo de un determinado espacio geográfico, pues su patrón de distribución y funcionalidad es la expresión de la dinámica socioeconómica que permite orientar la ocupación del territorio y mejorar la conectividad espacial, con un nivel eficiente de accesibilidad (Rojas, 2008). En este sentido los estudios geográficos son bastante significativos para la comprensión de la dinámica resultante de los flujos viales fronterizos en el territorio tachirenses.

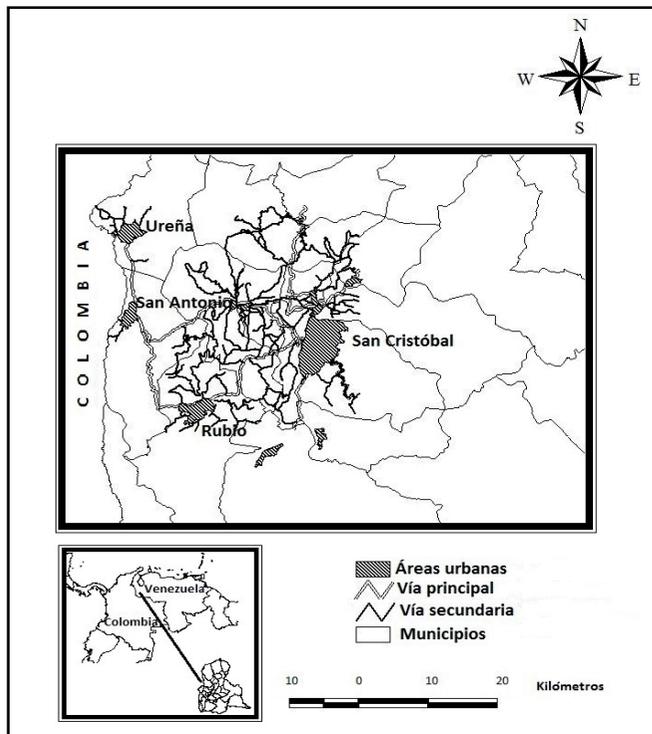
A partir de este planteamiento el estudio persigue interpretar la dinámica del transporte en la zona de

frontera para comprender su rol desde el punto de vista de política de Estado y en el contexto de la integración suramericana.

El ámbito territorial de estudio comprende los once (11) municipios entre los nodos poblacionales de San Cristóbal-San Antonio-Ureña, estos dos últimos adyacentes al límite internacional e interconectado con Cúcuta, en Colombia. En esta trabajo se hace énfasis en el territorio del lado venezolano (Ver Tabla 1 y Mapa 1) donde se representa la trama vial entre las capitales de municipio como son San Cristóbal, Cordero, Palmira, Táriba, San Josecito, Santa Ana, Rubio, Capacho Viejo, Capacho Nuevo, San Antonio y Ureña-Aguas Calientes.

Tabla 1. Capital/Superficie/Población/Distancia de los municipios en estudio

MUNICIPIOS	Capital de Municipio	SUPERFICIE		POBLACION		Distancia a San Cristóbal (Km)
		KM ²	%	HABITANTES	%	
1. Andrés Bello	Cordero	102	1%	18.201	2%	14
2. Bolívar	San Antonio	214	2%	53.222	5%	40
3. Cárdenas	Táriba	246	2%	104.053	9%	07
4. Córdoba	Santa Ana	653	6%	29.251	3%	15
5. Guásimos	Palmira	39	0.4%	35.957	3%	11
6. Independencia	Capacho Nuevo	58	1%	32.880	3%	15
7. Junín	Rubio	319	3%	76.090	7%	21
8. Libertad	Capacho Viejo	150	1%	26.152	2%	16
9. Pedro Ma. Ureña	Ureña	117	1.5%	37.392	3.5	52
10. San Cristóbal	San Cristóbal	236	2%	276.553	25%	-
11. Torbes	San Josecito	117	1%	46.616	4%	13
Total	-	2.311	20.9	736.367	66.5	-
TÁCHIRA		11.100	100%	1.096.754	100%	-

Mapa 1. Área de Estudio

Fuente: Elaboración propia.

2. Condicionantes geográficas en la estructura vial fronteriza

Los estudios espaciales en geografía persiguen la búsqueda de soluciones a las diversas problemáticas que se puedan suscitar en la organización de los diferentes espacios de los cuales dispone la sociedad. Para Dollfus (1982:8) el espacio geográfico se puede definir como “el soporte de unos sistemas de relaciones, determinándose unas a partir de los elementos del medio físico; y las otras, procedentes de las sociedades humanas que ordenan el espacio”. Esta interrelación existente entre lo social y lo natural da como resultado una dinámica asociada a las condiciones estructurales siempre cambiantes. El entorno físico-natural es una de estas condicionantes; en particular los atributos del relieve, clima y geología, entre otros, son muy

importantes para determinar las posibilidades reales en el desarrollo de obras de ingeniería que permitan ejecutar estructuras resistentes a los cambios que presenta la morfología de los lugares.

La red o infraestructura vial representa un importante componente dentro de las actividades socio-económicas que comparten Venezuela y Colombia desde una perspectiva de integración, con el intercambio de bienes, servicios y personas que se genera entre los polos metropolitanos de San Cristóbal y Cúcuta. Así lo reflejan las cifras del comercio binacional las cuales entre 1997 y 2008, pasaron de 2.583 a 7.289 en MM de EEUU dólares³, a pesar de las situaciones de tensión binacional registradas⁴. No obstante, en el 2009 descendió a US\$ 4.578 millones, hasta alcanzar el punto más bajo en el 2010 cuando se registró US\$ 1.714 millones, un 67,9% menos que en el periodo anterior⁵, para el 2011 la tendencia del mercado binacional es mantenerse bajo, hasta tanto no sean restablecidos los canales de diálogos entre ambos gobiernos. La reducción del intercambio comercial entre ambos países tiene un impacto en el contexto espacial fronterizo entre Cúcuta-San Antonio-Ureña, puesto que los flujos comerciales de carga internacional se registran en un 85% por carretera⁶ y del cual en casi un 75% se realiza por este cruce fronterizo (CAN, 2000).

Por el lado venezolano, se destaca en el Plan de Ordenación de Territorio del Estado Táchira⁷ que la red vial está constituida principalmente por troncales, locales y ramales (POT, 2004), presentando regular condición de transitabilidad. La movilización por carretera se realiza a través de la vía que conecta desde el límite internacional por San Antonio-Ureña con San Cristóbal a través de la Troncal 1 o carretera Panamericana, hasta empalmar con el resto de la región andina o la Troncal 6 en La Fría que conduce

a Maracaibo. En San Cristóbal, la Troncal 1 se une a la Troncal 5 o carretera de Los Llanos para formar el más importante eje vial dentro de este espacio regional fronterizo (Ver mapa 02). Partiendo de San Cristóbal por la Troncal 1 y la Local 9 (vía Rubio) hacia el eje fronterizo San Antonio-Ureña se ramifican gran cantidad de vías secundarias que conecta con importantes centros poblados intermedios que sirven de soporte al desarrollo funcionales y comercial que genera la relación espacial fronteriza con Cúcuta (Valero, 2009).

La conexión de San Antonio con Cúcuta se da a través del Puente

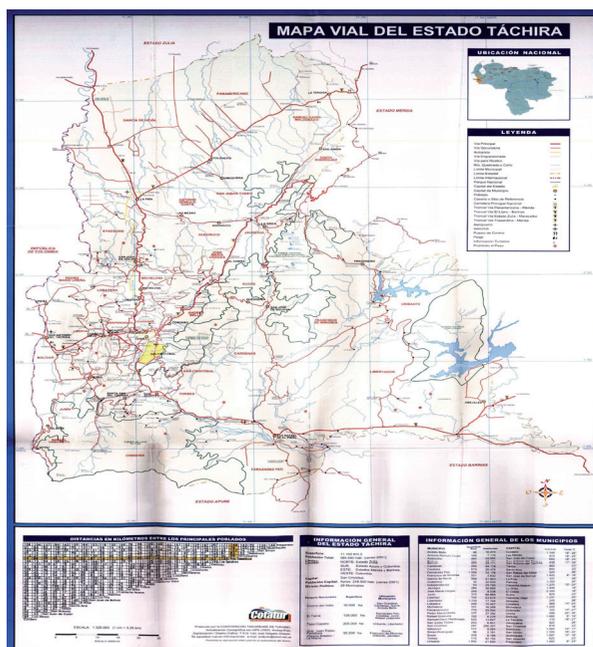
Internacional Simón Bolívar⁸, que conecta San Antonio (Venezuela) con La Parada (Colombia), y el Puente Internacional Francisco Paula Santander⁹ en Ureña, entre ambos pasos internacionales se refleja en un intenso flujo vehicular atraído por las funciones de los polos metropolitanos San Cristóbal-Cúcuta. Cabe destacar en este espacio fronterizo, la autopista San Cristóbal-La Fría, la cual en su primer tramo (de 5 en total) tiene ejecutado 5 km entre San Cristóbal-Copa de Oro, con tres distribuidores en Las Margaritas, Cordero y Patiecitos (POT, 2004).

otras cosas a la inestabilidad y naturaleza del material geológico y a la geomorfología del área; la cual se ve severamente afectada durante los periodos de lluvias intensas, las alcabalas o puestos policiales de control fijos y móviles, así como la cantidad de obstáculos asociados a los retardadores viales.

La inestabilidad de terreno en gran parte del áreas de frontera se evidencia constantemente en las noticias locales, un ejemplo de ello es lo reportado por el diario regional (Diario La Nación: 21.12.2010) “Diversos derrumbes bloquearon desde este lunes, en la madrugada, el paso por las tres vías que conducen hacia la frontera colombo-venezolana, por algunas total y por otras parcialmente, provocando el colapso del tráfico automotor”. Las Fotos 1 y 2 demuestran la realidad de las dificultades viales que continuamente se registran en la prensa local, particularmente durante los periodos de lluvia. No cabe duda de la importancia que las vías de comunicación representan para las comunidades, y para el desarrollo del aparato productivo de la zona de frontera, por esta razón se deben buscar soluciones a corto, mediano y largo plazo en materia de infraestructura vial y de transporte, pues se considera a la misma como fundamental en el intercambio socioeconómico binacional.

Dentro de este eje de estudio, San Cristóbal concentra el predominio de las actividades económicas ligadas principalmente a la prestación de servicios de salud, educación, administración pública, comercio e industria, aunado al movimiento por su condición fronteriza¹⁰ (Ver Mapa 3), lo que la hace atraer diariamente un flujo considerable de transporte (POT, 2004).

Mapa 2: Vialidad Estado Táchira



Fuente: COTATUR (2005).

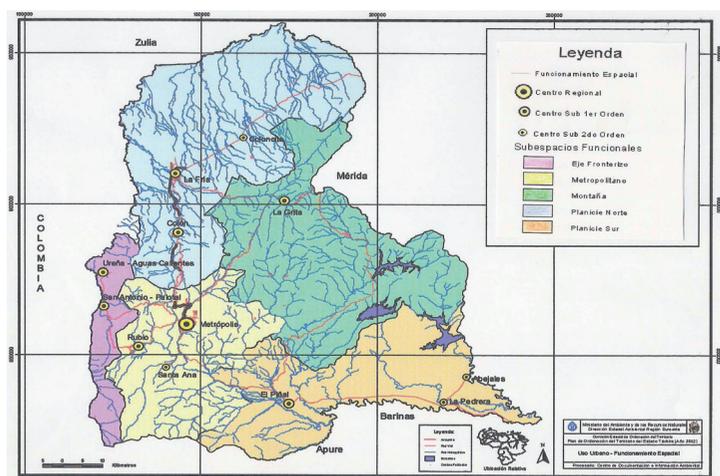
Es por ello que un adecuado sistema vial debe permitir el flujo permanente y eficaz del transporte en beneficio de las actividades cotidianas entre San Cristóbal desde y hacia la frontera.

En la actualidad, la movilidad y tránsito vial en el eje fronterizo representa uno de los principales problemas, el recorrido de 40 Km

aproximado entre San Cristóbal y San Antonio se ha incrementado de 30 min a cuatro horas o más, dependiendo del día y hora durante la semana, derivado del incremento de flujo vehicular desde y hacia la frontera. Aunado a ello, se registra la presencia y recurrencia de problemas geotécnicos a lo largo del eje vial, debido entre



Mapa 3: Funcionamiento espacial del Estado Táchira



Fuente: POT (2004)

Por otra parte, este eje San Cristóbal-San Antonio-Ureña presenta un renovado interés estratégico dentro de la geopolítica nacional e internacional del Estado Venezolano, luego del restablecimiento de diálogo entre los Presidentes de Venezuela y Colombia, durante la reunión celebrada en Santa Marta (Colombia) el 10 de agosto de 2010. La Declaración en Principios firmada entre los mandatarios los compromete al avance de la integración bilateral con miras a impulsar el desarrollo de las comunidades fronterizas

entre San Cristóbal (Venezuela) y Cúcuta (Colombia) a partir de una serie de programas en materia social, económica y de seguridad, para lo cual acordaron cinco (5) Comisiones¹¹ entre ellas destaca la cuarta denominada *Comisión para el desarrollo conjunto de obras de infraestructura*, dentro de la cual se le da gran importancia al fortalecimiento y mejora de las arterias viales que comunican a ambos países, posición confirmada en la reciente reunión entre ambos mandatarios en Cartagena, Colombia el 9 de abril de 2011.

3. Caracterización del trazado vial San Cristóbal- San Antonio- Ureña

Desde la segunda mitad del siglo XIX la producción de café en el Táchira se sumó al intenso comercio del café colombiano. Desde Cúcuta la ruta del comercio internacional se movilizaba por las casas comerciales alemanas¹² asentadas en Maracaibo y con sucursales en San Cristóbal y Cúcuta, lo cual generó una economía regional próspera adquiriendo ambas ciudades el carácter de principal polos urbanos con una fuerte vinculación orgánica en la zona fronteriza (Velásquez, 2009).

El aislamiento físico del Táchira del resto del territorio nacional y la necesidad de conectar las poblaciones fronterizas con el Lago de Maracaibo motiva la construcción de un camino entre Michelena a Boca de Grita en 1840. Luego el camino de recuas de San Antonio hasta Boca de Grita en 1867 y la construcción del ferrocarril desde La Fría a Encontrados sobre el río Catatumbo en 1895 y treinta años más tarde se empalmo el ferrocarril del Táchira con el de Cúcuta durante el gobierno de Juan Vicente Gómez, en el marco de su política comercial fronteriza y de la ocupación del norte del Táchira y zona sur del lago. La construcción de caminos, ferrocarriles y puertos fluviales tenían por objeto conectar con Maracaibo en procura del comercio internacional (Velásquez, 2009).

Juan Vicente Gómez inicio una campaña de obras publicas destinada a privilegiar el transporte terrestre por carreteras, reforzando el papel de la región centro norte costera y relegando las relaciones intrarregionales como las existentes entre la zona fronteriza y el Zulia. Entre 1925 se abre la ruta trasandina, que une San Antonio con Caracas (vía los Andes), incluyendo el puente Simón Bolívar sobre el río Táchira. En 1954, durante la dictadura de Pérez Jiménez se abre la carretera Panamericana, conectando la zona fronteriza con Caracas por la vía del sur de lago. Posterior a 1963

se construye la vía que conecta La Fría con Machiques y Maracaibo. En los años 60s se construye la carretera que comunica Barinas con San Cristóbal y ya para los 70s la frontera del Táchira queda conectada por carretera con el resto del territorio nacional, incluyendo los aeropuertos de San Antonio, La Fría y Santo Domingo (Velásquez, 2009).

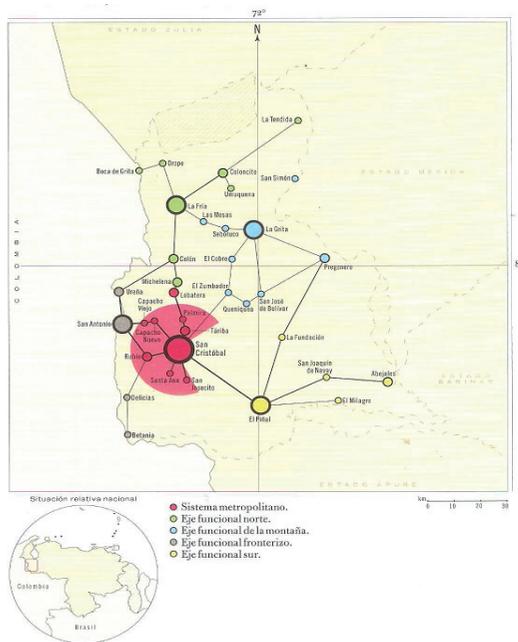
Para 1969, dentro del esquema de planificación venezolana dirigido promover el desarrollo regional, las zonas de fronteras son consideradas espacio estratégicos para el Estado, por la interacción comercial y humana espontánea que se genera con el alto contacto binacional, particularmente entre San Antonio del Táchira, Ureña y Cúcuta, área en la cual se asientan un entramado urbano, comercial, industrial y de servicios lo que refleja en el cotidiano ir y venir de personas y bienes, de lado a otro de la frontera. Las fronteras pasan a ser objeto de normativas especiales que definen la acción del Estado sobre ellas.

En Venezuela, al igual que para el estado Táchira, la interrelación entre el patrón espacial de desarrollo y las características del sistema de transporte refleja la expresión espacial de desequilibrio regional que corresponden al modelo de desarrollo centralizado, en donde los centros urbanos principales (capitales de estado y municipio) se convierten en el gran vértice fundamental dentro del sistema de transporte. Al respecto, Valero (2009) destaca el funcionamiento espacial de San Cristóbal como metrópoli con primacía en sus funciones y jerarquía, prestadora de servicios educativos, médicos, comercio e industria, administrativos, entre otros, y alrededor de la cual gravitan los centros poblados más inmediatos entre la capital del estado hacia el subespacio fronterizo liderizado por San Antonio-Ureña-Aguas Calientes; de importancia estratégica regional por su localización fronteriza con Colombia (ver Mapa 4).

En este mismo orden de ideas, Barrios (2008) identifica siete metrópolis regionales dentro del sistema metropolitano venezolano, destacando San Cristóbal como una de éstas, caracterizada por cumplir funciones terciarias similares a las de la metrópoli nacional, pero en menor rango y ámbito territorial. Barrios (2008:267) destaca que la metrópoli de San Cristóbal próxima a Cúcuta en Colombia la convierte en un punto nodal dentro de este espacio fronterizo por donde transita “el 80% de comercio binacional y por la magnitud de los flujos de personas, vehículos y carga que cruzan diariamente este límite político-territorial, ya se habla de la conformación de un Sistema Metropolitano Binacional que concentra más de un 1,5 millones de personas”.

El patrón del sistema de transporte en el espacio fronterizo San Cristóbal-San Antonio-Ureña-hacia el límite internacional con Colombia se mantiene tradicional y poco moderno, la vialidad coincide con el trazado original desde la época colonial, con la principal conexión vial entre ciudades de primer orden y el incremento espontáneo de vías de conexión entre centros de segundo y tercer grado; las cuales registran un aumento en los volúmenes de carga, asociados al intercambio comercial. Se observa desde entonces, la contaminación por emisiones de monóxido y dióxido de carbono y la falta de previsión en el tránsito automotor y programas de mantenimiento vial; reflejándose en el deterioro de la vialidad, falta de atención a los usuarios, déficit en el sistema de parada, caos en los horas picos, que se traducen en anarquía y tráfico en tan corto trayecto de 40 km que unen San Cristóbal con el límite internacional, ver Fotos 4 y 5 y Mapa 5 (Rojas, 2008).

Mapa 4: Táchira: Funcionamiento espacial



Fuente: Valero, Mario (2009: 222) Capítulo 55, Estado Táchira. GeoVenezuela 7: Geografía de la División Político Territorial del País. Fundación Empresas Polar, Caracas. Pp 133-246



De acuerdo a la clasificación administrativa de la red vial en Venezuela establecida en 1979 por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) la carreteras se clasifican según la importancia del nivel de conexión en Troncales, Locales, Ramales y Subramales (ver Tabla 1).

En el Estado Táchira existen 5 Troncales, de las cuales dos se localizan en este espacio geográfico (Ver Tabla 1 y Mapa 5). Una es la Troncal 1, carretera nacional que comunica hacia Caracas y se extiende desde San Antonio a Copa de Oro en dirección Noroeste y de allí hasta el límite con el estado Mérida, en el puente sobre el río Escalante. La otra es la Troncal 5 que conduce a Barinas y de allí a Caracas por el piedemonte y los llanos, se intersecta en Capacho con la T-1 hacia el Sur-oeste vía El Piñal, La Pedrera hasta el límite con Barinas.

Asimismo, se registran en el estado 10 vías locales, identificándose 4 en el espacio sujeto a estudio. Estas son la Local 7, 8, 9 y 10 que se interceptan con las dos Troncales antes señaladas y permite comunicar a centros poblados de menor tamaño con la capital del municipio desde la frontera hacia el centro del país (Ver Tabla 2 y Mapa 5). De los 55 Ramales que se registran en el Táchira, siete (7) de ellos se encuentran en el espacio objeto de estudio, estos son: Ramales 15, 19, 22, 28, 37, 47, 48 que dan accesibilidad y conexión entre los centros poblados de menor jerarquía urbana y que constituyen las áreas de suburbanas del eje vial fronterizo.

Tabla 2. Clasificación vial del espacio fronterizo San Cristóbal-San Antonio-Ureña

Nomenclatura	Características físicas	Tipología
TRONCALES	Son vías que contribuyen a la integración nacional y al desarrollo económico del país. Proveen la conectividad interregional y accesibilidad internacional. Absorben grandes volúmenes de tránsito entre los centros poblados de primer orden del país. Tiene rango nacional.	T-1, San Antonio-Peracal-Independencia- Copa de Oro-Lobatera-San Juan de Colón-La Fria-Límite Mérida (Puente Escalante) T-5, Capacho- Independencia (intersección con la T 1)- San Cristóbal- El Corozo-San Josecito-El Piñal-La Pedrera-Límite con Barinas (Puente río Caparo).
LOCAL	Son vías de interés regional, que permiten la comunicación entre centros poblados de segundo y tercer orden. Orientan el tránsito proveniente de ramales y sub-ramales hacia las vías Troncales. Tienen rango estatal.	L-7 Ureña- Aguas Calientes-San Antonio-San Pedro del Río-Alcabala San Juan de Colón. L-8 El Valledo-Libertad-Rubio L-9 El Mirador-Rubio (La Ye) Bramón-El Diamante- Villa Páez L-10 Puente Libertador (empalme con T-7), Copa de Oro-Distribuidor Lobatera-San Pedro del Río (cruce con L-7, San Félix -Distribuidor Orope-Distribuidor Panamericano.
RAMAL	Carretera de interés local que interconecta centros poblados de menor importancia y provee el acceso de estos a carreteras principales. Tienen la función de recolectar el tránsito hacia la red Local y Troncal. Tienen rango estatal	R-15 San Cristóbal-Los Kioskos- San Rafael- La Victoria-Palmira R-19 Peracal-Las Dantas-Rubio- Ingenio Miraflores R-22 Mata de Guandua- El Pueblito R-28 Ureña-límite con Colombia (Quebrada Ricaurte) R-37 Ureña-Puente Santander (Límite con Colombia) R-47 San Antonio- Empalme con R-44 (Área Buena Vista) R-48 Peribeca empalme con T-5-Capacho-Providencia
SUB-RAMAL	Son vías de interés local, que conectan caseríos o centros generadores de tránsito específicos, orientados hacia redes viales de mayor jerarquía. Generalmente no tiene continuidad. Tienen rango estatal semejante a los Ramales.	

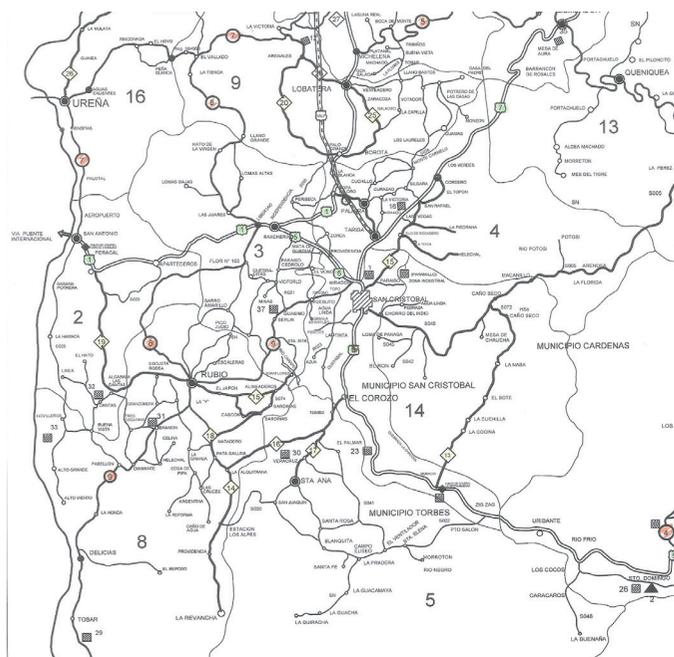
Fuente: Normas para el Proyecto de Carreteras. MTC (1997:2), IVT Estado Táchira.

4. El transporte en el contexto de la integración regional

El transporte por carretera ha asumido un rol fundamental en materia de relaciones internacionales con los países suramericanos vecinos, particularmente con Colombia y Brasil, para el comercio de productos no-petroleros. El principal intercambio comercial se realiza con Colombia través de la vía San Antonio-Cúcuta promovido por la Comunidad Andina. Durante la permanencia de Venezuela en la CAN se dictaminan un conjunto de Decisiones en el marco de la normativa para regular el sistema de transporte por carretera. En 1972, la CAN emitió la **Decisión 56** "Transporte Internacional por Carretera" con el objetivo de desarrollar un transporte internacional moderno y eficaz de mercancías por carreteras, la cual es sustituida de 1989 por la **Decisión 257** "Transporte Internacional de Mercancías por Carreteras". Posteriormente en 1990, emana la **Decisión 271** "Sistema Andino de Carreteras" dentro de la cual se establecían los cruces fronterizos con sus respectivos ejes viales en los que era perentorio desarrollar el transporte internacional (CAN, 2000).

En 1993, con el pleno funcionamiento de la Zona de Libre Comercio entre Bolivia, Ecuador, Colombia y Venezuela, se produce un incremento considerable en el flujo comercial lo que impulsa a la CAN a modernizar el marco normativo del mercado de transporte promulgando la **Decisión 399** "Transporte Internacional por Carreteras" dirigida a establecer las condiciones para la libre prestación del servicio de transporte internacional por carretera, con la restricción del cabotaje (CAN, 2000). Por la existencia de un conjunto de factores como la inseguridad en las carreteras (guerrilla, narcotráfico y paramilitares), diferencial en el precio del combustible, dificultades en las concesiones

Mapa 5. Tipos de conexión vial del espacio fronterizo San Cristóbal-San Antonio-Ureña



Fuente: IVT 2007

para la prestación del servicio, el mal estado de la vialidad, escasos servicios auxiliares viales conexos, entre otros, conllevó al incumplimiento de la normativa establecida por la CAN para el sistema de transporte internacional, bien por intervención estatal (caso de Venezuela con el conflicto de los transportistas de carga y la imposición del transbordo) o falta de repuesta de las autoridades locales (caso gremios transportistas en Carchi y Nariño, en Colombia) (CAN, 2000).

El Sistema Andino de Carreteras diseñado por la Comunidad Andina, con la **Decisión 271**, persigue configurar “una red de carreteras continuas que permitan el acceso expedito, seguro y económico entre los principales centro y regiones del área, para, de esta manera, atender el creciente intercambio comercial andino; favorecer el transporte turístico y regular de pasajeros y, por último, vincular la Subregión Andina con los demás países de América latina” (CAN, 2000:132). Esta norma señala en su **Artículo**

7 los cruces de frontera para los distintos ejes troncales en los **cuales se compromete a su construcción, mantenimiento y mejora** a fin de enlazar estos ejes con el resto de la red vial de los otros países de América Latina. Entre Venezuela y Colombia se identifica los ejes Paraguachón-Maicao y San Antonio-Ureña con Cúcuta.

En 1999, la CAN en la búsqueda del fortalecimiento del proceso subregional se plantea la consolidación de una Política Comunitaria (**Decisión 459**) para profundizar en la integración y el desarrollo fronterizo en beneficio de las sociedades allí asentadas y el aprovechamiento de las ventajas comparativas del lugar. En este contexto busca alcanzar el desarrollo social y económico a partir de las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) con la **Decisión 501**, y del establecimiento del Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) con la **Decisión 502** orientado a la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipaje,

mercancías y vehículos, ambas aprobadas en el 2001.

Entre el 2004-2006, Las gobernaciones del Táchira y Norte de Santander, en conjunto con la Universidad de Los Andes (CEFI-ULA) y la Universidad Francisco de Paula Santander y la Universidad Libre de Colombia - éstas últimas ubicadas en Cúcuta - se impulsó la definición y delimitación de una Zona de Integración Fronteriza (ZIF) en el marco de la Decisión 501 de la CAN y con el apoyo de la Corporación Andina de Fomento (CAF).

En el Mapa 5 se representa el área delimitada según criterios seguidos en el Proyecto ZIF y sobre la cual se ejecutarían una serie de proyectos dirigidos a motorizar el desarrollo del espacio fronterizo, facilitando y mejorando la estructura vial existente (Bustamante y Sierra, 2006). Esta propuesta fue aprobada en el 2006 por los mandatarios de la República Bolivariana de Venezuela Hugo Chávez y de Colombia Álvaro Uribe; no obstante, a pocos meses de aprobada surge un impase político entre ambos presidentes resultante de las diferentes visiones en relación a los rumbos y ritmos del proceso de integración andina, y Venezuela se desvincula de la CAN en abril de 2006, la cual se hace efectiva en el 2011.

Mapa 6: Propuesta definición y delimitación ZIF



Fuente: Universidad de Los Andes, Centro de Estudios de Fronteras e Integración (ULA, CEFI), Venezuela-Corporación Universidad Libre de Colombia, Sección Cúcuta (ULCS)/ Universidad Francisco Paula de Santander (UFPS), Colombia (2006) Propuesta de definición y delimitación de la Zona de Integración Fronteriza. Área: Norte de Santander, Colombia -Táchira, Venezuela

Colombia permanece en la CAN, pero avanza en las negociaciones del TLC con los Estados Unidos y Venezuela pide su adhesión a MERCOSUR en junio 2006. En julio de 2006, Colombia se incorpora como miembro de pleno derecho al Plan Puebla de Panamá (ahora Proyecto Mesoamérica) dentro del cual se ubica la Iniciativa Mesoamericana del Transporte y contempla proyectos de gran impacto regional en infraestructura vial como el Corredor del Pacífico y el Corredor del Atlántico y el Corredor Turístico del Caribe, entre otros (SELA, 2007). Estos corredores interconectarán a futuro en infraestructura física a Norteamérica, desde México¹³, con Centroamérica y Sudamérica la cual va a generar importante impactos tanto en materia de integración y desarrollo regional como en el ambiente y en la calidad de vida de las comunidades que habitan estos espacios geográficos. Con el ingreso de Venezuela a MERCOSUR, la frontera terrestre de conexión con Brasil, a través de la vía Santa Elena de Uairén-Boa Vista se ha ido intensificando

gradualmente por lo que podría jugar un papel importante para el desarrollo del sur del país (Rojas, 2008). En el 2004, la creación del Fondo de Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) estaría destinado a financiar programas dirigidos al fortalecimiento de los sistemas de integración fronteriza y de los sistemas de comunicación en general, apoyando los proyectos estratégicos del Programa IIRSA.

Con la entrada en vigencia de la UNASUR, la Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramérica (IIRSA) surgida en el 2000 en Brasilia, se convierte en el activo y pilar más relevante en materia de creación de infraestructura para el impulso a la integración regional, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento (CAF). La Iniciativa IIRSA tiene el reto de desarrollar una cartera de proyectos de infraestructura en los sectores de transporte, energía y comunicaciones los cuales están organizados por ejes de integración y desarrollo. El eje Andino abarca los principales corredores viales que

vinculan las principales ciudades entre Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela. El área de influencia de este eje andino vincula desde la Cordillera de Los Andes en Venezuela, Colombia y Ecuador a lo largo de la costa en Perú hasta conectar con Chile, y la Carretera Marginal de la Selva que comunica desde los llanos de Venezuela con la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador, Perú hasta Bolivia en Desaguadero y de allí hasta el límite con la Argentina (IIRSA, 2005). El éxito de la Iniciativa IIRSA en el espacio fronterizo Táchira-Norte de Santander dependerá de la superación de las deficiencias y desequilibrios espaciales existentes, así del control de las actividades ilegales provenientes del comercio de extracción que es restrictivo a las estrategias de desarrollo social y económico del dicho espacio fronterizo.

En el 2004, la Dirección Ejecutiva del IIRSA desarrollo la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010 presentada en la III Cumbre de Presidentes de América del Sur en Cusco, Perú. En dicha agenda se presentaron 31 proyectos entre los cuales destacó tres proyectos a ejecutar en Venezuela, los cuales quedaron en la etapa de perfil: 1) Paso de Frontera Cúcuta-San Antonio del Táchira por 2.0 millones de USD, 2) Recuperación de Navegabilidad del Río Meta por 108,0 millones de USD; y 3) Carretera Venezuela (Ciudad Guayana)-Guayana (Georgetown-Suriname, Paramaribo) (1era Etapa) por 0,8 millones de USD (COSIPLAN, 2011:14).

Posteriormente, COSIPLAN propuso desarrollar la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) 2012-2022, caracterizados por proyectos estratégicos de alto impacto pudiendo ser nacional, binacional o multinacionales, para la integración física y el desarrollo social y económico de la región. Los API están orientados a consolidar las

redes de conectividad física con alcance regional, con el objetivo de potenciar las sinergias existentes y solucionar las deficiencias de infraestructura presentadas y fortalecer el proceso de integración regional. La Cartera de Proyectos de COSIPLAN incluye en la lista de los API involucra cuatro macro proyectos: 1) Corredor vial Caracas-Bogotá-Buenaventura/Quito por un monto de USD 3.350 millones, 2) Sistema de Conectividad de Pasos de Frontera Colombia-Venezuela USD 5 millones, para el 2013-2016, 3) Rehabilitación de la Carretera Caracas-Manaos USD 480 millones; y 4) Rutas de conexión entre Venezuela (Ciudad Guayana)-Guayana (Georgetown)-Suriname (South Drain- Apura- Zanderij-Moengo-Albina) incluyendo la construcción del Puente sobre el río Corentine por USD 308 millones (COSIPLAN, 2011:23).

En agosto de 2011, los Coordinadores Nacionales del IIRSA acordaron el mecanismo para la implementación y monitoreo de los cronogramas de ejecución de los proyectos a mediano y largo plazo e ejecutar en la región. En el paso de frontera entre el estado Táchira y Norte de Santander se prevén cuatro proyectos individuales orientados a resolver los problemas en el sistema de transporte vial vinculado al flujo del comercio internacional estos son: 1) el mejoramiento del paso fronterizo Táchira-Departamento Norte de Santander por USD 2.000.000 (2013-2016), 2) CEBAF-Paraguachón USD 2.000.000 en ejecución, 3) Puente José Antonio Páez- concluido; y 4) Paso de frontera de Puerto Carreño USD 1.000.000 (COSIPLAN, 2011: 34).

5. Consideraciones finales

El patrón vial del espacio fronterizo presenta las mismas características de distribución y localización de la década de los cuarenta, conectado con el sistema centro-norte del país. Las troncales nacionales T-1 y T-5 se desarrollaron como vías rápidas y de carga,

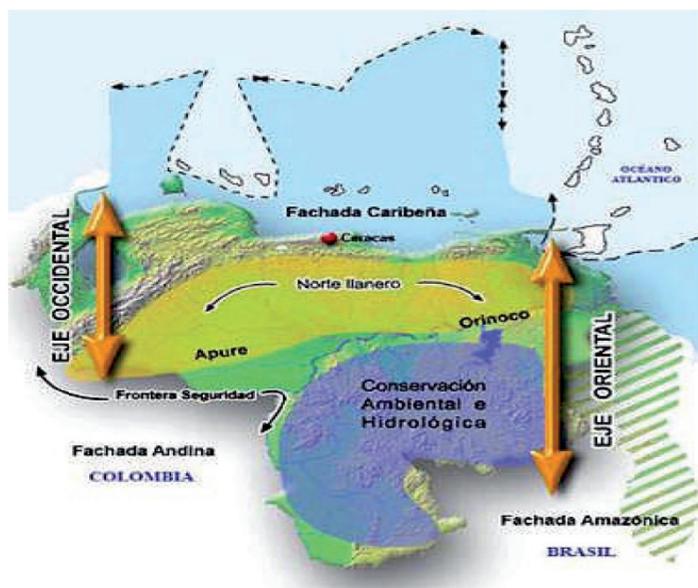
que conducen desde el espacio fronterizo tachirense a Caracas atravesando ciudades principales, a lo largo del piedemonte lacustre en la vertiente noroeste del sistema andino, y del piedemonte llanero al suroeste de dicho sistema. La política de vialidad en el país se orientó a la construcción de autopistas, pero el elevado costo de construcción y mantenimiento condujo a la ampliación progresiva de las vías existentes y construcción de puentes paralelos. El plan de mejoramiento vial se dirigió al fortalecimiento de infraestructura en las grandes ciudades en la región centro-norte-costera, en la cual se desarrollaron sistemas de transportes viales alternativos.

Durante la última década, el gobierno de Hugo Chávez ha mostrado una clara preocupación por el desarrollo de sistemas alternos de transporte, debido al crecimiento desmesurado del transporte automotor en las ciudades, y del movimiento de transporte de carga por carretera,

aunado al interés en desarrollar los intercambios comerciales en el marco del MERCOSUR y la UNASUR.

En materia de política territorial, desde la óptica de la Nueva Geopolítica Nacional establecida en el Plan de la Nación¹⁴ (2007-2013) se plantea articular el espacio fronterizo tachirense con el resto de territorio nacional y para alcanzar la meta de un desarrollo territorial desconcentrado, el fortalecimiento del Eje de Desconcentración Occidental¹⁵ de vital importancia por constituir la bisagra estratégica con Colombia y facilitar el logro de la integración regional suramericana (Ver Mapa 6), en articulación con el desarrollo del Eje de Desconcentración Oriental para la consolidación en su relación con Brasil en el marco del MERCOSUR. Asimismo, se propone para las áreas fronterizas el mejoramiento de las condiciones de vida en el proceso de desarrollo territorial y el fortalecimiento de la presencia del Estado en las fronteras.

Mapa 6. Ejes de desconcentración Territorial



Fuente: Plan de la Nación 2007-2013, PPS (2007)

La política territorial es acompañada por una reciente política de transporte dirigida al desarrollo de sistemas alternativos como son el Plan Ferroviario Nacional y el Proyecto del Eje Fluvial de Navegación Orinoco-Apure abriendo las perspectivas para el logro de un sistema multimodal de transporte del país, el cual se podría complementar con los proyectos estratégicos viales propuestos por el IIRSA favorables a los fines de la integración suramericana. La ejecución y avance de modernos proyectos viales de interconexión fronteriza es una deuda histórica con las sociedades fronterizas de lado y lado del límite internacional, pendiente para el tan ansiado desarrollo socio-económico de los espacios geográficos fronterizos objeto de estudio.

Referencias Bibliográficas

- Barrios, Sonia (2008) Capítulo 24, Áreas Metropolitanas. *GeoVenezuela 3: Medio Humano, Establecimiento y Actividades*. Fundación Empresas Polar, Caracas. PP. 256-301
- Bustamante, Ana y Sierra, Marina (2006) Propuesta de definición y delimitación de la Zona de Integración Fronteriza. Área: Norte de Santander, Colombia -Táchira, Venezuela. Universidad de Los Andes, Centro de Estudios de Fronteras e Integración (ULA, CEFI), Venezuela-Corporación Universidad Libre de Colombia, Sección Cúcuta (ULCS)/ Universidad Francisco Paula de Santander (UFPS), Colombia
- Comunidad Andina (CAN) (2000) Situación actual y perspectiva para el transporte internacional de carga por carretera en la Comunidad Andina de Naciones. Elaborado por la Universidad Politécnica de Valencia (UPV) para la CAN.
- COSIPLAN (2011) API Agenda de proyectos prioritarios de integración. BID, CAF, FONPLATA
- Diario La Nación. (2010) Bloqueadas por derrumbes las 3 vías fronterizas. 21 de diciembre. En línea: <http://www.lanacion.com.ve/noticias.php?IdArticulo=163951&tit=Bloqueadas%20por%20derrumbes%20las%20>
- 3%20v%EDas%20fronterizas
Dollfus, Oliver (1982) *El espacio geográfico*. Oykos Tau, Barcelona.
- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) (2005) *Facilitación del Transporte en los pasos de fronteras de Sudamérica*. Programa de proyectos pilotos en pasos de fronteras- Fase II. BID, CAF, FONPLATA.
- Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales. Comisión Estatal de Ordenación del Territorio POT (2004) **Plan de Ordenación del Territorio del estado Táchira**. Gobernación del Estado Táchira y Dirección Estatal Ambiental.
- Rojas Salazar, Temístocles (2007) *Geografía del transporte*. Tomo 4, Cuarta Parte Medio humano, Establecimientos y actividades. Capítulo 34. *GeoVenezuela Empresas Polar*. Pp 418-475
- Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA) (2007) *Arquitectura institucional para la articulación y la convergencia de la integración en América Latina y el Caribe*. Reunión Regional sobre "La institucionalidad de la integración en América Latina y el Caribe" Caracas, Venezuela. 3 y 4 de julio de 2007. SP/RR-IIALC/DT No 1-07.
- Valero, Mario (2009) Capítulo 55, Estado Táchira. *GeoVenezuela 7: Geografía de la División Política Territorial del País*. Fundación Empresas Polar, Caracas. Pp 133-246
- Velásquez, Ramón (2009) Capítulo 76, Los espacios de las relaciones colombo-venezolanas. *GeoVenezuela 9: Geoestrategia e Integración*. Fundación Empresas Polar, Caracas. Pp 236-264
- de tensión fueron generadas por el conflicto por la instalación de peajes en Cúcuta, la crisis política binacional por el intercambio humanitario, la militarización de la frontera y el desescalamiento de las medidas en marzo de 2008, hasta la declaración del congelamiento de las relaciones con Colombia en julio de 2008 (Russian, 2009).
- 5 DIAN (Abril 2011) Boletín de Comercio exterior enero-diciembre de 2010:10
- 6 Véase informe «Situación actual y perspectiva para el transporte internacional de carga por carretera en la Comunidad Andina de Naciones» (16 agosto 2000: 73). Elaborado por la Universidad Politécnica de Valencia (UPV) para la CAN.
- 7 El más reciente PNOT fue elaborado en el 2004 por la Comisión Estatal de Ordenación del Territorio y el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales, durante el Gobierno de Ronald Blanco La Cruz.
- 8 El puente Internacional Simón Bolívar se empezó a construir en 1960, y fue inaugurado el 24 de febrero de 1962 por los Presidentes Rómulo Betancourt (Venezuela) y Alberto Lleras Camargo (Colombia)
- 9 Colombia construyó el Puente Internacional Francisco de Paula Santander entre los años 1966-1970 bajo la administración del Presidente Carlos Lleras Restrepo. En tanto Venezuela llevó a cabo la construcción del Puente José Antonio Páez en Arauca.
- 10 El Táchira, en particular San Cristóbal y su área de influencia, por su situación geográfica representan el paso más bajo de la Cordillera Andina, lo cual convierte este espacio fronterizo en una área muy dinámica para el tránsito de bienes y personas, particularmente proveniente de Colombia (POT, 2004:9).
- 11 Las cinco Comisiones acordadas por H. Chávez y J.M. Santos en la Declaración de Santa Marta (10 agosto 2010) se resumen en:
1. Comisión para el pago de la deuda y reimpulso de las relaciones comerciales
2. Comisión para trabajar u acuerdo de complementación económica entre ambos países
3. Comisión para desarrollar un plan de trabajo de inversión social en la zona de frontera

Notas

- 3 Russián, Luis Alberto (2009) Visiones encontradas en la relación binacional. Ponencia presentada en el Foro «Visiones encontradas de las relaciones colombo-venezolanas: una lectura desde la frontera» Organizado por el Centro de Estudios de Fronteras e Integración (CEFI), ULA-Táchira, San Cristóbal. CAVECOL. Presentación en Power Point.
- 4 Durante este período las situaciones

4. Comisión para el desarrollo conjunto de obras de infraestructura
5. Comisión de seguridad

- 12 Las casa alemanas participaban en casi todo el circuito económico: compradoras del producto, vendedoras de insumos, banca financiadoras y operadores de transporte (Velázquez, 2009:243).

- 13 Incluye los nueve estados que integran a la Región Sur y Sureste de México, desde Puebla, México hasta Colombia

- 14 Proyecto Nacional Simón Bolívar. Primer Plan Socialista -PPS- Desarrollo Económico y Social de la Nación (2007-2013). República Bolivariana de Venezuela, presidencia. Caracas, Septiembre 2007

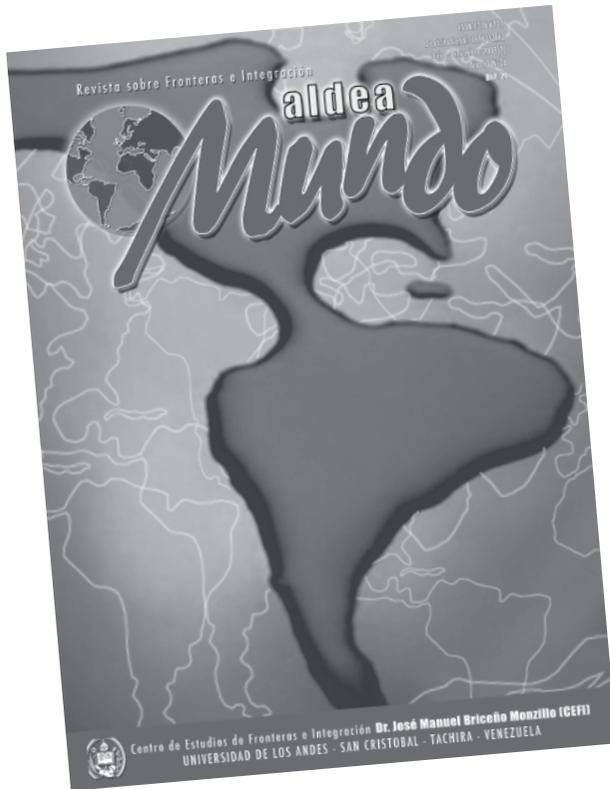
- 15 Este Eje Occidental está articulado a los demás ejes de desconcentración: Norte llanero, Apure-Orinoco y Oriental (Plan de la Nación (2007:28)

Rosalba Linares¹ y Marcio Zapata^{2*}

¹ *PhD en Geografía. Investigadora Centro de Estudios de Fronteras e Integración, Profesora Titular. Email rosali@ula.ve*

² *Lic. en Educación Mención Geografía y Ciencias de la Tierra. Egresado ULA, Táchira.*

Fecha de recepción: julio 2011
Fecha de aprobación: septiembre 2011



AldeaMundo

Año 15, N° 29

Enero - Junio 2010

CONTENIDO

INVESTIGACIÓN

- **RIBEIRO HOFFMANN, ANDREA.** Entre la política de poder y la utopía: una perspectiva brasilera sobre el papel internacional de la Unión Europea.
- **BARRETO HENRIQUEZ, MIGUEL.** El rol de la UE en la resolución del conflicto armado en Colombia: un análisis desde el terreno.
- **CONTRERAS, MARÍA DE LOS ANGELES Y DE LOMBARDE, PHILIPPE.** Conceptos e instrumentos de la influencia de la UE en el regionalismo suramericano
- **BRICEÑO RUIZ, JOSÉ.** El Mercosur y la Unión Europea: la complejidad de una relación interregional
- **MOLANO CRUZ, GIOVANNI.** Las relaciones entre la Comunidad Andina y la Unión Europea: Interacciones de cooperación en la escena global.

ANÁLISIS

- **CIPOLLETA TOMASSIANI, GEORGINA Y SÁNCHEZ, RICARDO.** La infraestructura en la integración de América del Sur : un paso hacia adelante que debe ser acrecentado
- **SBERRO, STEHPHAN.** La Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños: encuentro de distintos procesos de integración. Entrevista con José Piña Rojas.
- **MOLANO CRUZ, GIOVANNI.** La Comunidad Andina es un espacio de convivencia y coordinación entre estados con diferentes proyectos. Entrevista con Mentor Villagómez.
- **RIVERA FLOREZ, GUILLERMO.** Propuestas concretas para fortalecer la buena vecindad colombo-ecuatoriana.

AGENDA

de las relaciones colombo-venezolanas enero - junio 2010 (1)

ÍNDICE ACUMULADO

NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE ARTÍCULOS EN ALDEA MUNDO

RESEÑAS

PUBLICACIONES