

DESARROLLO FRONTERIZO

PONENCIA PRESENTADA EN EL FORO

Colombia y Venezuela: fronteras, convivencia y desarrollo

Alberto Urdaneta*

Introducción

La intervención a abarca los siguientes puntos: **a)** La heterogeneidad de las fronteras, ámbitos territoriales entre Venezuela y Colombia y en particular aquel en el que se desarrolla este evento. **b)** La convivencia en las fronteras, tema central de esta actividad y comportamiento que debe tenerse en estos territorios, donde priva la condición de vecindad, con todas las implicaciones que ello significa. **c)** El proyecto del Sistema Metropolitano Binacional que se ha venido generando en este ámbito territorial fronterizo en que nos encontramos, formado por el Estado Táchira y el Departamento Norte de Santander. Proyecto integrador y revitalizador de esta parte de la frontera colombo-venezolana. **d)** El nuevo papel de las fronteras en el proceso de integración y la necesidad de acometer el proceso de transición en las mismas para adecuarlas a los nuevos requerimientos y garantizar su desarrollo. **e)** El concepto de soberanía y su evolución, como elemento que contribuye a la convivencia, a la cooperación y al desarrollo conjunto.

Los ámbitos territoriales fronterizos

Las fronteras no son homogéneas, ni en lo físico, ni en lo económico, ni en lo político, ni en lo cultural, sino que presentan especificidades en partes de las mismas, especificidades que se deben tomar en cuenta a la hora de plantear políticas y acciones. En razón de ello, teniendo un marco general nacional de política fronteriza, es necesario disponer de políticas y acciones específicas para cada ámbito, de manera

que correspondan con las características propias en cada caso.

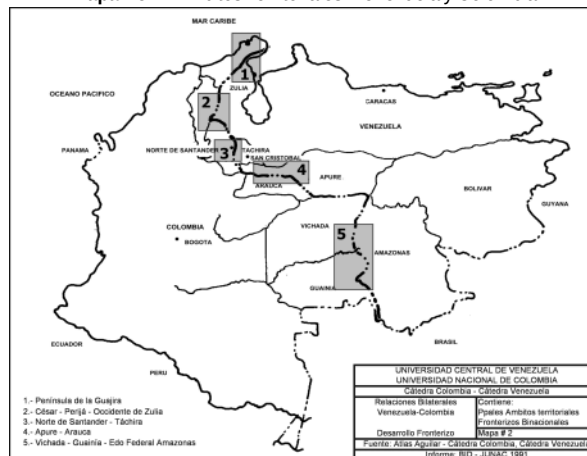
En la extensa frontera que tienen Venezuela y Colombia se pueden distinguir, con toda claridad, cinco ámbitos territoriales, que son los siguientes: Guajira, Perijá-Cesar, Táchira-Norte de Santander, Apure-Arauca y Amazonas-Vichada-Guainía, tal como aparece en el Mapa N°1⁽¹⁾.

Guajira

Porción territorial ubicada en la península del mismo nombre, tierra árida, semidesértica, con localización geográfica privilegiada. Tradicionalmente ha sido ocupada por la etnia Wayuú, la cual ha manejado siempre con destreza y habilidad el comercio binacional hasta con las Antillas y Panamá.

Tiene graves problemas de servicios públicos, generalmente el agua. La población cuenta con muy escasos medios de subsistencia. Presenta un nutrido intercam-

Mapa No. 1: Ámbitos Territoriales: Venezuela y Colombia



bio comercial entre los dos países a través de la vía troncal que une a Maracaibo con Sinamaica-Paraguaipoa-Maicao-Río Hacha-Barranquilla-Cartagena.

Perijá-Cesar-Sur del Lago de Maracaibo

Territorio formado principalmente por la Sierra de Perijá, accidente geográfico que divide a los dos países. Cadena de montañas con alturas menores de 3.000 metros y exuberante vegetación que se ha dado sobre suelo húmedo. Existe poca conexión entre los dos países. No hay comunicación vial. En esta serranía nacen importantes ríos que desembocan en el Lago de Maracaibo y permiten el regadío de extensas zonas de pastizales artificiales que alimentan la importante ganadería de carne y leche que allí existe.

Estas montañas han sido habitadas tradicionalmente por las etnias Yucpas, Barí y Añú, todas en proceso de extinción. Han sido brutalmente despojadas de sus tierras y sometidas a explotación en las haciendas de los nuevos ocupantes. Hay usos de la tierra poco racionales y han aparecido cultivos de narcóticos. Notable es la presencia de una gran beta carbonífera que se extiende hasta el ámbito anterior, Guajira. Se encuentra en explotación a ambos lados: el Cerrejón en Colombia y el Guasare en Venezuela.

Apure-Arauca

Zona de llanos, con elevaciones apenas de 200 metros sobre el nivel del mar, áreas anegadizas en temporada de invierno. Este ámbito se encuentra cruzado por unos cuantos ríos, entre los cuales destaca el Arauca, que en gran parte del recorrido de su curso, sirve de límite a los dos países. Territorio ganadero por excelencia y con abundante fauna pesquera. Tiene presentes a las etnias Yaruro, Guajibó y Cuibas, aunque en proceso de extinción, relegados a pequeños espacios, despojados de las tierras que originalmente ocuparon.

Cuenta con dos ejes fluviales de gran importancia: el Orinoco-Apure, que conectaría este ámbito y el de Táchira-Norte de Santander con el Océano Atlántico, y el Meta-Orinoco que iría hasta Puerto López y al complementarse con el transporte terrestre Puerto López-Bogotá-Buenaventura, establece la conexión interoceánica Atlántico-Pacífico. Como puntos de conexión entre los dos países está: El Amparo-Arauca, Arauquita-La Victoria y en el futuro, Saravena-Ciudad Sucre-El Nula.

Vichada-Guainía-Estado Amazonas

Este ámbito cuenta con la gran cuenca del río Orinoco, con una extensa red fluvial que puede permitir la conexión del río Orinoco con el río Amazonas, a través del brazo Casiquiare o por los ríos Atabapo y Negro. Tiene muy baja densidad de población, constituida en su mayoría por las etnias Curripaco, Baré, Ñengatú, Yabiteros y otras once más, todas en muy precarias condiciones materiales.

Cuenta con una gran abundancia y variedad de recursos naturales como el agua, extensa vegetación, va-

riedad de fauna y muchos minerales como diamantes, oro, bauxita y metales industrializables. Su gran potencialidad ha generado paralelamente el interés por explotar sus recursos así como el de preservarla, por ser una de las zonas biológicas importantes del mundo.

Táchira-Norte de Santander

Este ámbito territorial está formado por el Estado Táchira en Venezuela y el Departamento Norte de Santander en Colombia. Constituye el espacio fronterizo más desarrollado y más dinámico, no sólo de Venezuela y Colombia, sino de toda América del Sur.

Aquí se dan muy intensos flujos de bienes personas y servicios entre los dos lados de la frontera; miles de vehículos, personas y de toneladas de bienes, cruzan diariamente el límite político territorial. Hay todo un mercado binacional de trabajo que alcanza a decenas de miles de trabajadores. Se ha formado toda una conurbación o mancha urbana que une físicamente a varios núcleos urbanos de los dos países⁽²⁾.

Se efectúa una intensa actividad agropecuaria y cuenta con industrias, con riquezas minerales y un activo intercambio comercial, que representa el 80% de la relación comercial entre Colombia y Venezuela.

La mancha urbana allí existente es una ciudad binacional, que a su vez se encuentra inmersa en un Sistema Metropolitano Binacional, que comprende más de millón y medio de habitantes, con dos ciudades importantes, que son: San Cristóbal, capital del Estado Táchira, de lado venezolano y Cúcuta, capital del Departamento Norte de Santander, del lado colombiano, tal como se evidencia en el Mapa N° 2.

Este sistema constituye el corazón dinámico de una rica región localizada estratégicamente, por donde han de pasar intensos flujos comerciales provenientes del sur. Desde allí hay vías que comunican con el occidente, centro y oriente de Venezuela, con el norte, centro y sur de Colombia, con el Eje Orinoco Apure, que comunica a su vez con el Océano Atlántico. También pasará por allí la Carretera Marginal de la Selva, que comunicará, por terreno plano, a Colombia y Venezuela con

Mapa No. 2: Sistema Metropolitano Binacional



Ecuador, Perú y Bolivia, con puertos sobre el Mar Caribe, para la importación-exportación con el Caribe, América del Norte y Europa Occidental. Cobra relevancia esto último, cuando vemos que la alternativa para el mismo comercio, es tramontar los Andes —a veces hasta tres cordilleras— para salir al Pacífico, luego pasar el Canal de Panamá, para llegar al Mar Caribe. Indudablemente que resulta mas dilatado y costoso esto último. Presentamos el trayecto de la carretera marginal de la selva en el mapa N° 3⁽³⁾.

El desarrollo regional fronterizo

Las fronteras son territorios donde los procesos y relaciones que se dan son propios de la condición de vecindad de dos sociedades y estados contiguos. La integración que ha de darse en ellas tiene que ver con una serie de factores. Se trata de una unidad estructural compleja, donde están presentes factores ambientales, sociales, políticos y económicos, con interconexiones que es preciso tomar en cuenta. Ese conjunto tiene una integración espontánea que debe considerarse, por ser elemento relevante para la integración fronteriza, bilateral y multilateral ⁽⁴⁾.

Corresponde a una unidad conformada por territorio de dos países, donde los procesos y relaciones trascienden los límites político-administrativos, lo que obliga a un tratamiento conjunto. No se debe actuar aisladamente, unilateralmente, sin considerar las implicaciones que las acciones que se hagan de un lado, puedan tener en el otro, en el del vecino.

Esta condición expresa, conlleva limitaciones impuestas por la convivencia, donde debe privar el respeto mutuo, el establecer acuerdos y el compartir, para lograr objetivos comunes y mayores beneficios.

Ahora bien, para que la convivencia sea plena, pueda desarrollarse justamente, debe existir igualdad de condiciones en la relación. En nuestro caso, aquí, ello no sucede. Uno de los vecinos tiene privilegios con respecto al otro. En ese sentido, yo venezolano puedo entrar a Colombia sin restricciones en la faja fronteriza y al resto del territorio con solo identificarme y poseer pasaporte. En cambio, tú, colombiano no puedes entrar a la faja fronteriza sin un permiso previo, de tiempo limitado que otorga el Consulado de Venezuela previo llenado de requisitos y para entrar al resto de territorio requieres visa para la cual se te pide certificado de antecedentes y el otorgamiento es restringido.

Entonces, lo que existe es una convivencia a medias, desigual, incompleta y ello no puede equilibrarse mientras no exista reciprocidad. Para nosotros la reciprocidad resulta ser requisito indispensable para el ejercicio pleno de la vecindad, de la convivencia. En este orden de ideas, pensando en esa proximidad requerida para las buenas relaciones bilaterales quiero anotar la inexistencia en ambos países de una política exterior vecinal que de manera expresa, orientado por las Canci-

llerías propicie, particularmente en estas zonas de frontera, el compartir, la solidaridad, la conveniencia, donde ello sea norma en el comportamiento de todos los agentes que manejan las acciones públicas. Hoy, la expresión real que apreciamos de esa política, son las acciones de los cuerpos de seguridad, lo cual le imprime un carácter policial, punitivo a la relación y ello ocasiona severos resentimientos en la población.

También quería anotar observaciones que tengo a los artículos que han sido propuestos en el seno de la Asamblea Nacional Constituyente, para ser incluidos en la nueva Constitución de Venezuela.

Los Gobernadores y Alcaldes venezolanos que operan en las fronteras no tienen facultades legales para convenir —ni aún para los asuntos más elementales del desarrollo local, como los servicios públicos— con sus homólogos de los países vecinos. Todo está centralizado y hasta lo más mínimo requiere, previamente, la aprobación de la Cancillería. En Colombia, por Constitución y por Ley de Fronteras, los Gobernadores y Alcaldes fronterizos sí tienen la referida facultad.

La propuesta hecha en Venezuela se orienta a conceder la facultad, pero sujeto a previa aprobación de la Cámara o Congreso, lo cual a mi manera de ver, conserva el centralismo y dificulta aún más la situación. Lo conveniente sería conceder la facultad plena, limitando las materias y alcance. Con ello habría igualdad de condiciones con los homólogos. Ello contribuiría a mejorar las relaciones de vecindad.

Otro señalamiento que quiero hacer es el referente a la careada soberanía y el concepto que a veces se maneja de la misma y que se emparenta con aquel que privara en la Edad Media, donde se pensaba que se podía hacer todo cuanto se requiera en el ámbito territorial propio, sin importar las repercusiones o perjuicios que pudieran causarse a terceros.

El concepto rígido comenzó a desdibujarse cuando se enfrentan el nacionalismo con la sociedad internacional. Con la Revolución Industrial aparece mayor interdependencia e integración entre los pueblos. La evolución ha sido una soberanía limitada del Estado, como consecuencia del amplio desarrollo internacional debido a la obtención de muchos recursos provenientes de la cooperación armónicamente organizada.

Se requieren nuevas estructuras sociopolíticas acordes con las necesidades actuales. La soberanía no puede convertirse en destructor del derecho internacional ni patrocinar el individualismo que niega la cooperación y la solidaridad. La aplicación del concepto modificado y ampliado, es particularmente procedente en estas zonas fronterizas, para contribuir a propiciar la convivencia, la igualdad, la solidaridad.

Acorde con lo apuntado, el Desarrollo Regional Fronterizo parte de un marco conceptual operativo basado en cuatro conceptos básicos:

- a) Planificación conjunta. Comprende todas las acciones públicas y privadas supervisadas por los Esta-

dos, acciones requeridas para instrumentar las decisiones y proyectos acordados. Dichos proyectos deben ser ejecutados, en la medida de lo posible, en forma simultánea de cada lado, tratando siempre de conformar equipos binacionales, de tal modo que se compartan responsabilidades en el cumplimiento de las iniciativas de interés mutuo ⁽⁵⁾.

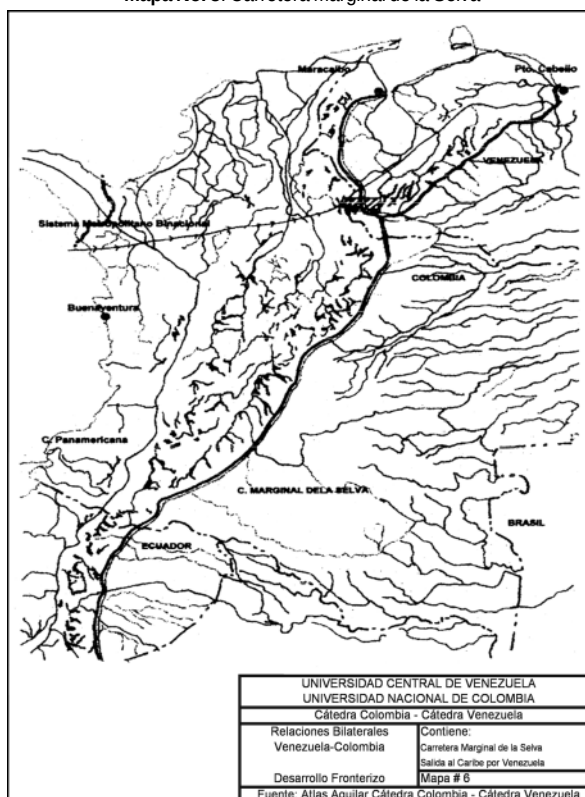
- b) Armonización y compatibilización bilateral de políticas nacionales. Se refiere a que toda iniciativa formal e informal sea asumida de mutuo acuerdo entre los estados vecinos, con la intención de lograr una equivalencia entre los objetivos de sus respectivas políticas, regular los procesos y relaciones fronterizas y fomentar el desarrollo regional en sus jurisdicciones contiguas. Cubre todas aquellas políticas que se estimen deben ser compatibilizadas para mejorar la coexistencia y ampliar las relaciones nacionales, teniendo como referencia las directrices multinacionales ⁽⁶⁾.
- c) Cooperación administrativa. Se refiere a todas aquellas relaciones (reguladas por los gobiernos centrales), establecidas entre autoridades locales (gobernaciones, corporaciones regionales de desarrollo, alcaldías y demás actores sociales), cuyo objetivo sea coordinar sus tareas administrativas, intentando así relacionar la actuación entre homólogos a cada lado de la frontera y mantener lazos de coexistencia pacífica y mayor fluidez en los vínculos vecinales ⁽⁷⁾.
- d) Un principio que debe estar siempre presente es el de la equidad en cuanto a la distribución de los beneficios obtenidos conjuntamente. Si ello no se logra, la relación pasa a ser otra: de dominación o de explotación de uno por el otro.

Todo lo dicho lleva a la conclusión de que en los territorios fronterizos es necesario llevar a cabo un desarrollo compartido, el cual evita perjuicios mutuos, solapes de acciones, minimiza los costos y maximiza los beneficios para los participantes. Se impone la bilateralidad como pilar fundamental para el desarrollo. Priva la integración, la convivencia, el bien común, con base a intereses compartidos que dejan fuera los intereses de uno en perjuicio del otro ⁽⁸⁾.

El sistema metropolitano binacional

La rica región, cuyo corazón dinámico es el Sistema Metropolitano Binacional, está formada por el Estado Táchira y parte de los Estados Zulia y Apure en Venezuela y por el Departamento Norte de Santander y parte de los Departamentos de Boyacá y Arauca de Colombia. Es un sistema bipolar, con dos ciudades equivalentes en jerarquía, población y funciones: San Cristóbal y Cúcuta,

Mapa No. 3: Carretera Marginal de la Selva



que lo comandan. Cada una con su subsistema de ciudades, los cuales han de entrar a formar un solo sistema urbano ⁽⁹⁾.

La existencia de intensos flujos de personas, vehículos, bienes y servicios que se mueven diariamente en el espacio fronterizo, a escala urbana y metropolitana, en el recorrido vivienda-trabajo, recreación, búsqueda de servicios y adquisición de bienes, impone un tratamiento de conjunto, de común acuerdo. Es la oportunidad de profundizar el proceso de integración, potenciándolo en el nivel local, haciéndolo presente en la cotidianeidad, en la convivencia en la solidaridad. Se trata de compartir a nivel de los servicios más elementales, desde la base.

Hemos logrado crear instancias multilaterales de integración, como la Comunidad Andina de Naciones, el Parlamento Andino, el Tribunal Andino. A escala menor, binacional, las Asambleas Regionales Fronterizas, la Asociación Binacional de Gobernadores. Pero a nivel local, Municipal, no tenemos nada, sólo buenas intenciones y espontaneidad en las comunidades fronterizas.

Es hora de crear nuevas instancias e institucionalizarlas y que los niveles centrales de gobierno le den las directrices e impulsos necesarios para que puedan marchar con la fluidez y autonomía suficiente. Este sistema se ha venido formando por encima de todas las restricciones y visiones unilaterales contenidas en los planes de desarrollo regionales y urbanos de los dos países. Ya en 1963 el Banco Interamericano de Desarrollo

llo mencionaba el inicio de una ciudad binacional. En 1989 el mismo Banco y la Junta del Acuerdo de Cartagena, hablaban de la ciudad Bisagra donde está la conurbación y de la necesidad de proceder a un estudio conjunto. También mencionaba entonces, el nacimiento del sistema metropolitano y la necesidad de incorporar a San Cristóbal a los estudios.

Se hizo un proyecto conjunto de Zona de Integración Fronteriza (ZIF), que daba comienzo al camino a seguir en cuanto a la planificación regional-urbana en las zonas de frontera. Concretamente aquí, como primer caso en América Latina, se elaboró dicho proyecto, con el visto bueno de los Presidentes de los dos países y de la Comunidad Andina de Naciones. Pero se quedó en fase de proyecto.

Ha habido muchas reuniones y hasta la creación de un Consejo Binacional de Planificación, con las Corporaciones y Gobernaciones de Táchira y Norte de Santander. Pero los planes se siguen haciendo separados. Aun a nivel urbano, a pesar de existir de hecho una ciudad binacional, los planes de desarrollo, de cada lado, llegan hasta el límite político administrativo, como si todo terminara allí, con apenas unas conexiones viales que resulta imposible ignorar. Sin embargo, habría que reconocer algunos avances logrados por las Corporaciones Regionales de Desarrollo –Corposuroeste y Corponor– en cuanto al tratamiento de algunos problemas.

Las autoridades regionales y locales no han tenido facultades para marchar de otra manera, las decisiones son del Gobierno Central; pero ya pareciera que ha tomado en cuenta el planteamiento que ha venido haciéndose. En este sentido valga, el debido reconocimiento a la labor que han venido desarrollando las Comisiones Presidenciales de Asuntos Fronterizos –COPAF– o Comisiones de Vecindad, las cuales han logrado considerar un nutrido número de temas y proyectos de interés binacional, logrando articulaciones importantes.

Dentro del conjunto de temas y proyectos tratados, el año pasado, en 1998, dichas Comisiones de Vecindad, en sus reuniones de mayo en Mérida y de octubre en Bogotá, dieron el visto bueno al Sistema Metropolitano Binacional. Pero aun el trabajo no ha comenzado. Acontecimientos políticos como el cambio de Gobierno en Venezuela han retrasado el inicio.

Por tanto, resulta indispensable considerar la situación en toda su intensidad y realidad. Es hora de que los niveles regionales y locales manifiesten la necesidad de ello. Resulta inapropiado, que la integración siga teniendo lugar sólo en forma espontánea, teniendo que vencer las restricciones impuestas por normativas obsoletas aun vigentes.

Hay que afrontar el reto que significa crear nuevas formas jurídico-institucionales que permitan una fluida forma de integración en el nivel local, municipal. Establecer las condiciones que permitan avanzar en la confección del necesario tejido de integración binacional en los niveles que venimos mencionando. Los servicios públicos aparecen como elemento propicio para iniciar

el proceso de trabajo conjunto, hasta llegar a plantear el tratamiento coordinado del Sistema Metropolitano Binacional, entendiendo que se trata de un conjunto que requiere para su éxito, de un manejo articulado y convenido para el mayor beneficio de todos ⁽¹⁰⁾.

Enfoque binacional del desarrollo urbano y la vivienda.

Todo cuanto hemos venido planteando conduce a la necesidad de acometer, en forma conjunta, el desarrollo de las zonas fronterizas. No es posible seguir con planes que ignoren al vecino, como si todo terminara en el límite político administrativo con el otro país.

El proceso de integración, donde nos encontramos inmersos, va mas allá de lo bilateral, patrocina la formación de grandes unidades económicas compuestas por varios países, como lo es la Comunidad Andina de Naciones e introduce modificaciones en el papel que han venido cumpliendo las fronteras. Impone cambios que implican la pérdida de ciertas actividades económicas que le han venido sirviendo de sustento.

En tal sentido, una parte considerable de las actividades económicas que se llevan a cabo en las fronteras vivas, como esta, han sido las relacionadas con todo lo que tiene que ver con los trámites requeridos para pasar de un país a otro, tanto las personas como los vehículos, los bienes y servicios y particularmente lo relacionado con el transporte internacional de carga. Todo lo que tiene que ver con trámites, inspecciones, legalizaciones, transbordos, estacionamientos, aduanas, así como todos los servicios conexos que ello genera, significan empleos y producción de excedentes económicos.

Con la integración de las grandes unidades económicas, las fronteras han de minimizar sus funciones como tales, al permitir el libre tránsito a través de ellas, transformándose así en simples sitios de paso. Los flujos que tienen origen y destino en puntos que no son precisamente las fronteras, han de tener un recorrido expedito que les garantice la mayor rapidez y economía.

Con ello las fronteras han de perder actividades económicas en el proceso de integración; por eso es preciso prepararse y plantear la etapa de transición que han de tener, buscando compensar oportunamente los perjuicios que han de sufrir en el proceso en curso ⁽¹¹⁾.

En la Comunidad Económica Europea crearon un fondo de compensación para atender casos especiales. Aquí habría que pensar en ello a nivel de la Comunidad Andina de Naciones, un fondo de compensación con origen en los beneficios mayores que han de obtenerse con la integración, para atender los perjuicios que han de causarse en las fronteras con el proceso.

Tal situación hay que plantearla así. Aquellas medidas, temporales y parciales que se tomen o se hayan tomado en cuanto al problema del transporte internacional de carga por carreteras, deben estar consideradas dentro del contexto y en sintonía con el futuro.

En este sentido no podemos continuar con propuestas de soluciones para el ayer, ancladas en el tiempo como los llamados puertos secos o los terminales internacionales de carga para las fronteras terrestres. Los mismos Centros Nacionales de Atención Fronteriza –CENAF– han de ser transitorios. Ese futuro obliga a pensar en planes de desarrollo que tengan su base en las propias potencialidades de las fronteras, sin contar con los flujos que puedan pasar por ellas, los cuales solo dejarán algo eventualmente, distinto a lo que ocurre en la actualidad.

Esa situación plantea, con mayor vigor, la necesidad de unir esfuerzos y de avanzar en el planteamiento de la bilateralidad en cuanto a los planes de desarrollo. En ese sentido habría que partir de planes para regiones binacionales, planteamiento que cobra cada vez mayor vigencia. Unir esfuerzos, complementarse, potenciar recursos, evitar duplicidades, minimizar costos, maximizar beneficios, son planteamientos que saltan a la vista ⁽¹²⁾.

Mencionamos antes la gran región o macro-región binacional, de extrema riqueza, que tenemos acá y la conveniencia de encarar su planificación en forma conjunta. En el mismo orden de ideas, a lo largo de la frontera entre Colombia y Venezuela, habría que plantear cinco regiones binacionales, teniendo como base los cinco ámbitos territoriales fronterizos que hemos citado antes.

El siguiente paso lo constituye el estudio de sistemas y subsistemas binacionales de ciudades, situación que se viene presentando en los pasos fronterizos que tenemos, particularmente en este, constituido por Táchira y Norte de Santander ⁽¹³⁾. Cúcuta, con su sistema de ciudades y San Cristóbal con el suyo, han de ser estudiados para integrarlos en uno solo, que es, precisamente, el metropolitano que venimos mencionando. Ello puede acarrear modificaciones en cuanto a funciones en los diferentes centros urbanos y la revisión de una serie de situaciones que tienen que ver con los servicios. Entre ellos destacan las comunicaciones, con el transporte de pasajeros y de carga interfronterizo y otras tantas cosas más.

Propuestas

- a) Solicitar a las Cancillerías de Colombia y Venezuela la estructuración y práctica de toda una política exterior vecinal con particular expresión en las fronteras.
- b) Plantear a la Comunidad Andina de Naciones la necesidad de definir y crear un fondo de compensación para atender los perjuicios puntuales y temporales creados, durante el proceso de integración, en poblaciones fronterizas que han vivido en gran parte de manejo de la carga que internacionalmente circula por carreteras.
- c) Solicitar a los dos países la definición de Regiones y Sistemas de ciudades binacionales y la definición de planes integrales de desarrollo para las mismas basados en sus propias potencialidades.

Notas

- (1) URDANETA, Alberto y FORERO, Edgar (1990): Programa de Integración Fronteriza Colombo-Venezolana en el Área de Norte de Santander-Táchira. Informe Final. Cooperación Técnica BID-JUNAC.
- (2), (3) URDANETA, Alberto (1998): "La Conurbación entre Táchira y Norte de Santander y el Sistema Metropolitano Binacional". En: Revista Interamericana de Planificación. Volumen XXX, Números 117 y 118, Enero-Junio 1998.
- (4), (5), (6), (7): FORERO, Edgar y URDANETA, Alberto (1992): "Estrategias y Políticas de Integración Fronteriza". En: Cuadernos Ocasionales No. 7 Universidad de Los Andes. Bogotá.
- (8) OTERO SILVA, Marlene (1997): "El Desarrollo Regional Fronterizo". En: Revista Aldea Mundo No 3. Mayo-Octubre 1.997. Centro de Estudios de Fronteras e Integración. Universidad de Los Andes. San Cristóbal.
- (9) URDANETA, Alberto y GARCÍA, Andelfo (1999): "Desarrollo Fronterizo: Imperativo Binacional". En: Las Relaciones entre Colombia y Venezuela. Agenda Común para el Siglo XXI. En prensa.
- (10) URDANETA, Alberto (1998): "La Conurbación entre Táchira y Norte de Santander y el Sistema Metropolitano Binacional". En: Revista Interamericana de Planificación Volumen XXX, Números 117 y 118.
- (11), (12), (13) URDANETA, Alberto y GARCÍA, Andelfo (1999): "Desarrollo Fronterizo: Imperativo Binacional". Las Relaciones entre Colombia y Venezuela. Agenda Común para el Siglo XXI. En prensa.

Bibliografía

- FORERO, Edgar y URDANETA, Alberto (1992): "Estrategias y Políticas de Integración Fronteriza". En: Cuadernos Ocasionales No. 7 Universidad de Los Andes. Bogotá.
- OTERO SILVA, Marlene (1997): "El Desarrollo Regional Fronterizo". En: Revista Aldea Mundo No 3. Mayo-Octubre 1.997. Centro de Estudios de Fronteras e Integración. Universidad de Los Andes. San Cristóbal.
- URDANETA, Alberto (1998): "La Conurbación entre Táchira y Norte de Santander y el Sistema Metropolitano Binacional". En: Revista Interamericana de Planificación. Volumen XXX, Números 117 y 118, Enero-Junio 1998.
- URDANETA, Alberto y FORERO, Edgar (1990): Programa de Integración Fronteriza Colombo-Venezolana en el Área de Norte de Santander-Táchira. Informe Final. Cooperación Técnica BID-JUNAC.
- URDANETA, Alberto y GARCÍA, Andelfo (1999): "Desarrollo Fronterizo: Imperativo Binacional". En: Las Relaciones entre Colombia y Venezuela. Agenda Común para el Siglo XXI. En prensa

*

Profesor Investigador del Centro de Estudios del Desarrollo CENDES de la Universidad Central de Venezuela. Cúcuta 8, 9 y 10 de octubre 1999
E-mail: albertourdaneta@yahoo.com